



SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR
EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO
15º periodo de sesiones
Punto 18 del orden del día

FSI 15/18
18 junio 2007
Original: INGLÉS

INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

Índice

		Página
1	GENERALIDADES	4
2	DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	9
3	RESPONSABILIDADES DE LOS GOBIERNOS Y MEDIDAS PARA FOMENTAR EL CUMPLIMIENTO POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO	10
4	INFORMES OBLIGATORIOS EN VIRTUD DEL MARPOL 73/78	21
5	CUESTIONES RELATIVAS A LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE RECEPCIÓN	24
6	ESTADÍSTICAS E INVESTIGACIONES DE SINIESTROS	28
7	EXAMEN DEL CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS	36
8	ARMONIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO	41
9	ELABORACIÓN DE DIRECTRICES SOBRE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VIRTUD DEL CONVENIO BWM 2004	57
10	DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DE LAS HORAS DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR	57

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.

11	ANÁLISIS DETALLADO DE LAS DIFICULTADES EXPERIMENTADAS EN LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI	58
12	EXAMEN DE LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SARC (RESOLUCIÓN A.948(23))	58
13	EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA IACS	67
14	PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA E IMPLANTACIÓN DE LA RESOLUCIÓN A.925(22)	67
15	PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL FSI 16	71
16	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2008	73
17	OTROS ASUNTOS	73
18	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS	75

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA
ANEXO 2	CODIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS
ANEXO 3	CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS
ANEXO 4	PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO XI-1 DEL CONVENIO SOLAS, ENMENDADO PARA HACER OBLIGATORIO EL CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS
ANEXO 5	PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE EL CÓDIGO DE NORMAS Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS
ANEXO 6	PROYECTO DE CIRCULAR MSC-MEPC.4 SOBRE EL CÓDIGO DE BUENAS PRÁCTICAS

- ANEXO 7 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LAS DIRECTRICES REVISADAS PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (SARC)
- ANEXO 8 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE LAS DIRECTRICES PARA LA PRUEBA ANUAL DEL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA (SIA)
- ANEXO 9 DECLARACIONES DE GRECIA
- ANEXO 10 PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 16

1 GENERALIDADES

1.1 El Subcomité celebró su 15º periodo de sesiones del 4 al 8 de junio de 2007, bajo la presidencia de la Sra. T. Krilic (Croacia). También asistió el Vicepresidente, Sr. G.E. Rangel (Venezuela).

1.2 A la reunión asistieron representantes de los siguientes Gobiernos Miembros:

ALEMANIA	JAPÓN
ANGOLA	KENYA
ANTIGUA Y BARBUDA	LETONIA
ARABIA SAUDITA	LIBERIA
ARGELIA	LUXEMBURGO
ARGENTINA	MALASIA
AUSTRALIA	MALTA
BAHAMAS	MARRUECOS
BARBADOS	MÉXICO
BÉLGICA	MONGOLIA
BELICE	NIGERIA
BOLIVIA	NORUEGA
BRASIL	NUEVA ZELANDIA
BULGARIA	PAÍSES BAJOS
CANADÁ	PANAMÁ
CHILE	PAPUA NUEVA GUINEA
CHINA	PERÚ
CHIPRE	POLONIA
CROACIA	PORTUGAL
CUBA	REINO UNIDO
DINAMARCA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
DOMINICA	REPÚBLICA DE COREA
ECUADOR	REPÚBLICA DOMINICANA
EGIPTO	REPÚBLICA POPULAR
ESLOVENIA	DEMOCRÁTICA DE COREA
ESPAÑA	SAN VICENTE Y LAS
ESTADOS UNIDOS	GRANADINAS
ESTONIA	SAINT KITTS Y NEVIS
FEDERACIÓN DE RUSIA	SINGAPUR
FILIPINAS	SUDÁFRICA
FINLANDIA	SUECIA
FRANCIA	SUIZA
GHANA	TAILANDIA
GRECIA	TONGA
INDONESIA	TUVALU
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	TRINIDAD Y TABAGO
IRLANDA	TURQUÍA
ISLAS MARSHALL	UCRANIA
ITALIA	URUGUAY
JAMAICA	VANUATU
	VENEZUELA

representantes de los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)
MACAO (CHINA)

y del siguiente Estado no Miembro de la OMI:

ISLAS COOK

representantes del siguiente organismo especializado de las Naciones Unidas:

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES
POR SATÉLITE (IMSO)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO
RECTOR DEL PUERTO DE TOKIO (MEMORANDO DE TOKIO)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DEL MEDITERRÁNEO SOBRE LA
SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (MEMORANDO DEL
MEDITERRÁNEO)
ACUERDO LATINOAMERICANO SOBRE CONTROL DE BUQUES POR EL
ESTADO RECTOR DEL PUERTO (ACUERDO DE VIÑA DEL MAR)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DEL OCÉANO ÍNDICO SOBRE
SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (MEMORANDO IO)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO
RECTOR DEL PUERTO DE LA REGIÓN DEL MAR NEGRO (MEMORANDO
DEL MAR NEGRO)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO
RECTOR DEL PUERTO DE PARÍS (MEMORANDO DE PARÍS)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO
RECTOR DEL PUERTO DE ÁFRICA CENTRAL Y OCCIDENTAL
(MEMORANDO DE ABUJA)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DEL CARIBE (MEMORANDO C)

observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES
LIBRES (CIOSL)
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUES (IFSMA)
ASOCIACIÓN DE CONSTRUCTORES Y REPARADORES NAVALES DE EUROPA (AWES)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)
CONCILIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CILC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)
FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES NACIONALES DE AGENTES NAVIEROS Y CONSIGNATARIOS DE BUQUES (FONASBA)

y un representante de la:

UNIVERSIDAD MARÍTIMA MUNDIAL (UMM)

Discurso de apertura

1.3 Al dar la bienvenida a los participantes en nombre del Secretario General, el Sr. K. Sekimizu, Director de la División de Seguridad Marítima, hizo hincapié en que el lema correspondiente al Día Marítimo Mundial de este año: "La respuesta de la OMI a los retos ambientales mundiales", constituía una oportunidad para aumentar el grado de concienciación con respecto a las amenazas para el medio ambiente provenientes de las operaciones del transporte marítimo y, mediante la adopción de las medidas apropiadas tanto preventivas como correctivas, mostrar que el sector marítimo está preocupado por el medio ambiente y ya se sitúa en la vanguardia de la respuesta ante tales desafíos. A través de los años los Gobiernos y el sector han adoptado, por medio de la OMI, una amplia gama de medidas para prevenir y controlar la contaminación originada por los buques y para reducir los efectos que el transporte marítimo pueda tener sobre nuestro frágil medio ambiente. En este contexto, tenía gran importancia la contribución del Subcomité a la protección del medio marino, manifestada a través de la elaboración de directrices, códigos y otras medidas encaminadas a fomentar una implantación y cumplimiento eficaces, uniformes y a escala mundial de los instrumentos de la OMI, aporte que debería continuarse.

Entre las muchas cuestiones importantes presentadas al Subcomité en el actual periodo de sesiones, el Director subrayó la labor sobre el análisis de siniestros y sucesos marítimos y recordó la cadena de accidentes sufridos por buques de pasaje el año anterior, entre los que estuvieron los del **Al Salam Boccaccio 98**, **al-Dana**, **Leonida II**, **Senopati Nusantara** y **Tri Star 1**, la mayoría de ellos acaecidos durante travesías de ámbito nacional. Hizo hincapié en que el Subcomité es el órgano principal de la OMI que se ocupa de cuestiones pertinentes al análisis de siniestros, que también incluyen el examen de las investigaciones de siniestros relativas a buques que no se rigen por los instrumentos obligatorios de la OMI. El Director reconoció la importancia de la investigación de siniestros y el valor de las conclusiones alcanzadas en el marco del sistema general de seguridad. Esperaba que el examen del Código para la investigación de los siniestros y sucesos marítimos pudiera ultimarse en el presente periodo de sesiones, con el objetivo de actualizar sus disposiciones y darle carácter obligatorio en todo el mundo.

Con referencia a la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, el Director señaló que era consciente de la magnitud del cometido asignado al

Subcomité y de la importancia de alcanzar resultados tangibles en el actual periodo de sesiones, basándose en lo conseguido en el último periodo de sesiones respecto de la determinación de los elementos básicos y de mayor importancia en el ámbito de la armonización. Además de la elaboración de un código para la realización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, indicó que se esperaba que el Subcomité hiciera avances importantes en la formulación de una metodología para alcanzar y mantener, con el tiempo, la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, que abarque tanto el examen de los procedimientos de supervisión como un análisis en profundidad de los datos de esa supervisión. El reconocimiento de los resultados de las inspecciones a nivel mundial debía ser un objetivo a largo plazo, como se acordó en el FSI 14, y se refirió a la necesidad de elaborar un plan de acción concreto para la labor futura del Subcomité a este respecto, mejorando por tanto la función de la Organización en el proceso mundial de armonización, reforzado de manera significativa por los esfuerzos conjuntos de los Estados Miembros y de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto.

Con respecto al examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (resolución A.948(23)), observó que se esperaba la ultimación del texto refundido de las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos, a efectos de que las examinen y aprueben el MEPC 56 y el MSC 83 y las adopte la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones. En este contexto, el Subcomité tendría que analizar varias cuestiones, tales como la inclusión en las Directrices del proyecto de modelo de informe sobre las pruebas de los sistemas de identificación automática, y de disposiciones apropiadas sobre normas de funcionamiento del equipo de a bordo para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques.

Sobre la cuestión de las responsabilidades de los Gobiernos y de las medidas para fomentar el cumplimiento por los Estados de abanderamiento, señaló que se invitará al Subcomité a que elabore proyectos de enmiendas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (resolución A.973(24)) y a que examine un proyecto de curso modelo para el auditor de los sistemas de gestión de la seguridad, un estudio sobre comparación de la evaluación de los riesgos entre siniestros marítimos y las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, así como las investigaciones en las que se ha determinado la necesidad de fomentar mejores aptitudes para la comunicación en relación con las prácticas laborales de la gente de mar y al fortalecimiento de la implantación y el cumplimiento de las prescripciones del Código IGS.

En cuanto a los aspectos de la labor del Subcomité relacionados con el medio marino, hizo hincapié en que el cometido principal sería ocuparse de las cuestiones relativas a las instalaciones portuarias de recepción. Recordó que el MEPC 55 había aprobado el Plan de acción para las instalaciones portuarias de recepción, a fin de dar respuesta al antiguo problema de sus deficiencias e indicó que, por tanto, el Subcomité examinaría la mejor forma de organizar la puesta en marcha del Plan a fin de mejorar la disponibilidad y utilización de tales instalaciones. Hizo hincapié en la necesidad de que todos los interesados adopten medidas al respecto, en especial porque es obligación de las Partes en el MARPOL 73/78 facilitar instalaciones portuarias de recepción adecuadas y transmitir a la OMI toda la información pertinente haciendo uso de las nuevas facilidades para la notificación del GISIS.

Acerca de la cuestión de los informes anuales obligatorios presentados por las Partes en el MARPOL 73/78 de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC.1/Circ.318, el Director señaló la creciente preocupación por el bajo número de informes presentados por esas Partes. Subrayó nuevamente que, además de que la presentación de informes era una obligación para las

Partes, los datos que figuran en los informes son de utilidad para evaluar la aplicación eficaz del Convenio y fomentar su implantación y pidió al Subcomité que hiciera todo lo posible con este objetivo.

En relación con la pesca ilícita, no regulada y no declarada, el Director informó al Subcomité de que en marzo pasado el Secretario General había hecho uso de la palabra ante el Comité de Pesca de la FAO, en su 27º periodo de sesiones, de forma preliminar a la celebración de la 2ª reunión del Grupo mixto de trabajo FAO/OMI sobre pesca ilícita, no regulada y no declarada y cuestiones conexas, oportunidad que aprovechó para reiterar a los ministros de pesca presentes en el periodo de sesiones sus llamamientos anteriores a todos los países que todavía no habían ratificado ni el Protocolo de Torremolinos de 1993 ni el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (Convenio de Formación para Pescadores) a que lo hicieran cuanto antes y facilitaran así su entrada en vigor, que debía haber tenido lugar hacía tiempo. El Director hizo hincapié, como asunto de la mayor importancia, en que el Subcomité debería examinar las cuestiones que habrían de abordarse durante el 2º periodo de sesiones del Grupo mixto de trabajo FAO/OMI sobre la pesca ilícita, no regulada y no declarada y asuntos conexas, e indicó que la OMI estaría representada por Argentina, Canadá, China, Dinamarca, Liberia, Noruega, la República de Corea y Turquía. En nombre del Secretario General, instó a estos países a que participen de forma activa y presentasen documentos al Grupo mixto de trabajo sobre cualquier cuestión que sea de interés para el Subcomité, tomando en consideración que este 2º periodo de sesiones será una oportunidad única para fomentar, una vez más, la pronta entrada en vigor de los instrumentos de la OMI relativos a los pescadores y a la seguridad de los buques pesqueros.

El Director reconoció que durante el lapso interperiodos el Grupo de trabajo por correspondencia había realizado importantes avances respecto de varias cuestiones de su programa de trabajo y agradeció a los miembros de todos los grupos, especialmente a sus coordinadores, y a todos los Gobiernos y organizaciones participantes, por haber brindado sus conocimientos especializados, tiempo y otros recursos.

Observaciones del Presidente

1.4 En su respuesta, el Presidente dio las gracias al Sr. K. Sekimizu por sus palabras y opiniones y afirmó que tanto éstos como sus peticiones se tendrían debidamente en cuenta durante las deliberaciones del Subcomité y de sus grupos de trabajo.

Declaración de la delegación de Grecia

1.5 La delegación de Grecia aportó al Subcomité información actualizada sobre las actividades de seguimiento tras el hundimiento del buque de crucero **Sea Diamond**, ocurrido el 5 de abril de 2007 y la auditoría llevada a cabo por Grecia en el marco del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI. El texto de las declaraciones, según fueron realizadas por la delegación de Grecia, se recogen en el anexo 9.

Adopción del orden del día

1.6 El Subcomité adoptó el orden del día de su 15º periodo de sesiones (FSI 15/1) y acordó que en su labor se guiaría, en general, por las anotaciones que figuran en el documento FSI 15/1/1. El orden del día adoptado, junto con la lista de documentos considerados en relación con cada uno de sus puntos, figuran en el documento FSI 15/INF.14.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

2.1 El Subcomité tomó nota de las decisiones adoptadas y de las observaciones formuladas en relación con su labor por el MEPC 55, MSC 82, FAL 33, NAV 52, SLF 49, DSC 11, STW 38, FP 51, COMSAR 11, DE 50, FAL 34, BLG 11 y SLF 50, tal como se presentan en los documentos FSI 15/2, FSI 15/2/1, FSI 15/2/2 y FSI 15/2/3, de la Secretaría, y las tuvo en cuenta durante sus deliberaciones sobre los puntos pertinentes del orden del día.

Sistema de asignación de números de la OMI

2.2 El Subcomité tomó nota, en particular, de que el MEPC 55 y el MSC 82 habían aprobado la distribución de la circular N° 1886/Rev.3 sobre la Aplicación de la resolución A.600(15) - Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, mediante la que se formaliza la asignación de números a las nuevas construcciones en la etapa de "encargo" del pedido, y la circular N° 2554/Rev.1 sobre la Implantación del sistema de asignación de un número de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos para su identificación. Tras haber examinado la conveniencia de mejorar los aspectos operativos del sistema de asignación de números, partiendo de la experiencia obtenida, el Comité pidió a la Secretaría que hiciera los ajustes necesarios, en colaboración con el administrador del sistema, para mejorar el servicio que se facilita a los Estados Miembros.

Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI

2.3 En relación con el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, el Subcomité también tomó nota de que el MSC 82 había acordado informar al Consejo en su 98° periodo de sesiones acerca de la propuesta de prestación de asistencia a aquellos Estados Miembros que voluntariamente se ofrezcan para ser objeto de auditoría, así como a los auditores, que necesiten orientación adicional en su labor preparatoria, y recomendar que se señale a la atención de las partes interesadas la existencia de los dos cuestionarios, relativos a las disposiciones del capítulo V del SOLAS en la Norma de auditoría, elaborados por la AISM y la OHI.

Sistema de gestión de la seguridad del buque y plan de protección del buque

2.4 En relación con la aplicación integrada del sistema de gestión de la seguridad y el plan de protección del buque, si bien se reconoció en general que la propuesta de Argentina (FSI 14/3) contenía información útil, el Subcomité también observó que el MSC 82 había acordado que sería prematuro seguir examinando la cuestión en estos momentos.

Medidas para evitar accidentes con botes salvavidas

2.5 En relación con la prevención de accidentes con botes salvavidas, el Subcomité también tomó nota de que el MSC 82, tras reconocer que había dificultades en la implantación de las disposiciones recogidas en la circular MSC.1/Circ.1206 y, al mismo tiempo que manifestó su apoyo por el principio de hacer obligatorias todas o parte de esas disposiciones una vez solucionadas las dificultades notificadas en los documentos que se estaban examinando, había acordado mantener por el momento el carácter no obligatorio de dicha circular. Al mismo tiempo el MSC 82 también acordó remitir esos documentos al Subcomité DE para su examen pormenorizado y para que asesore al respecto, de modo que la decisión definitiva del Comité sobre la cuestión pudiera llevarse a la práctica a más tardar en 2010.

Certificación de los productos navales y planificación previa de los reconocimientos en dique seco

2.6 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 82 había aprobado la circular MSC.1/Circ.1221 sobre la validez del certificado de homologación para productos navales y la circular MSC.1/Circ.1223 sobre Directrices para la planificación previa de los reconocimientos en dique seco de los buques no sujetos al programa mejorado de inspecciones.

Directrices sobre proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios

2.7 Con respecto a la cuestión de las Directrices sobre proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios (circular MSC.1/Circ.1002 y Corr.1), el Subcomité también tomó nota de que el MSC 82 había aprobado los proyectos de enmienda al Certificado de seguridad para buques de pasaje y al Certificado de seguridad para buques de carga, que serán examinadas por el MSC 83 con miras a su adopción.

Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo

2.8 El Subcomité también tomó nota de que el MEPC 55 y el MSC 82 habían aprobado las Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del MSC y del MEPC y de sus órganos auxiliares, que se habían distribuido por medio de circulares MSC-MEPC.1/Circ.1.

3 RESPONSABILIDADES DE LOS GOBIERNOS Y MEDIDAS PARA FOMENTAR EL CUMPLIMIENTO POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

SISTEMA DE ASIGNACIÓN DE UN NÚMERO DE LA OMI A LAS COMPAÑÍAS Y A LOS PROPIETARIOS INSCRITOS PARA SU IDENTIFICACIÓN

3.1 El Subcomité tomó conocimiento de una presentación del gestor del sistema sobre los aspectos técnicos de la implantación del Sistema de asignación de un número de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos para su identificación, efectuada con el propósito de aumentar la familiarización con dicho sistema antes de su entrada en vigor.

ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS DE LA OMI

3.2 El Subcomité recordó que en la resolución A.973(24), sobre el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, se pide al MSC y MEPC que mantengan el Código sometido al examen y que, en coordinación con el Consejo, propongan a la Asamblea enmiendas al mismo.

3.3 En este contexto el Subcomité tomó nota de que el MSC 82 había pedido al Subcomité que, a efectos de referencias futuras, mantuviese las enmiendas propuestas a los anexos al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (resolución A.973(24)), consistentes en trasladar las referencias a las reglas V/4 y V/9 del SOLAS, que figuran en el anexo 1 sobre Obligaciones de los Gobiernos/Partes Contratantes, al anexo 3 sobre Obligaciones específicas de los Estados ribereños.

3.4 Además, el MSC 82 había estimado que era necesario facilitar a los Estados Miembros que fueran a ser auditados, así como a los auditores, una norma de auditoría actualizada; a tal efecto, había remitido el documento MSC 82/23/5 (República de Corea), en el que se proponían

enmiendas adicionales al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, al Subcomité, al actual periodo de sesiones para que elaborase enmiendas al Código e informase al MEPC 56 y al MSC 83.

3.5 En relación con la misma cuestión, el Subcomité examinó el documento FSI 15/3/4 (República de Corea) que recoge las enmiendas propuestas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y, tomando en consideración la decisión que adoptó en su 13º periodo de sesiones sobre la metodología normalizada que se debe seguir para la adopción de enmiendas a las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos, examinó una metodología que se debería aplicar para mantener actualizada la norma de auditoría y adoptar enmiendas al Código de forma periódica.

3.6 El Subcomité pidió al Grupo de trabajo sobre el Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (resolución A.948(23)), constituido en el marco del punto 12 del orden del día sobre el Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (resolución A.948(23)), que:

- .1 ultimara los proyectos de enmiendas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (resolución A.973(24)), junto con el texto del proyecto de resolución de la Asamblea, sirviéndose como punto de partida para ello del documento FSI 15/3/4 y tomando en consideración las instrucciones del MSC 82 respecto de las enmiendas propuestas, consistentes en trasladar las referencias a las reglas V/4 y V/9 del SOLAS, incluidas en el anexo 1 de las obligaciones de los Gobiernos/Partes Contratantes, al anexo 3 sobre las obligaciones específicas de los Estados ribereños, para su aprobación por el MEPC 56 y el MSC 83 con antelación a su presentación a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones para su adopción; y
- .2 facilitara orientaciones sobre enmiendas futuras al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (resolución A.973(24)), incluida la posible solicitud a la Secretaría para que, a reserva de los recursos disponibles, elabore un sistema electrónico de seguimiento de todas las prescripciones nuevas y pendientes de conformidad con los instrumentos obligatorios, preferiblemente a través del GISIS.

Informe del Grupo de trabajo

3.7 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (resolución A.948(23)) (FSI 15/WP.2/Add.1), el Subcomité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

3.8 El Subcomité analizó la conveniencia de que las enmiendas relativas al sistema de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT) se incluyeran en el Código revisado para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, teniendo en cuenta que el Consejo todavía no había incluido las prescripciones relativas a la protección marítima en el ámbito del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y que las prescripciones sobre el LRIT figuran en el capítulo V del Convenio SOLAS, si bien en principio el sistema se había elaborado en el marco de la seguridad marítima. Las opiniones en el seno del Subcomité

estuvieron divididas y, por consiguiente, se acordó que el Comité adoptara una decisión al respecto.

3.9 Tras agradecer a la República de Corea por el documento presentado sobre las enmiendas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (FSI 15/3/4), el Subcomité refrendó el proyecto revisado de Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y el proyecto de resolución de la Asamblea conexas, tal como figuran en el anexo 1, para que los aprueben el MEPC 56 y el MSC 83 antes de presentarlos al Consejo y a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones para su adopción.

3.10 El Subcomité decidió constituir un grupo de trabajo por correspondencia para seguir elaborando los proyectos de enmienda al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (véase el párrafo 12.28) y pidió a la Secretaría que recogiera en un documento informativo para el próximo periodo de sesiones del Subcomité todas las enmiendas que no se habían tenido en cuenta.

CUESTIONES RELACIONADAS CON EL CÓDIGO IGS

Revisión de la resolución A.913(22)

3.11 El Subcomité recordó que el MSC 78 y el MEPC 52 habían refrendado la conclusión alcanzada por el Subcomité en su 12º periodo de sesiones de que se contaba con suficiente material para llevar a cabo la revisión de la resolución A.913(22) sobre Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones y de que se debería comenzar con la revisión en el 13º periodo de sesiones del Subcomité. Desde entonces el Subcomité había compilado una lista importante de documentos que deben de examinarse en el contexto de esa revisión, por ejemplo MSC 77/15/1 (Australia), sobre el Código IGS y la investigación de accidentes, FSI 12/4/3 (Reino Unido), sobre la aplicación del Código IGS - Conclusiones extraídas de las investigaciones de accidentes, y FSI 13/10/1, FSI 12/7/1 y FSI 11/7/2 (IACS), sobre la propuesta de revisión del Código IGS y su implantación.

Impacto del Código IGS y eficacia de su implantación

3.12 El Subcomité también recordó que en su 13º periodo de sesiones había tomado nota que el Secretario General había establecido el Grupo de expertos independientes para llevar a cabo un análisis en profundidad del impacto del Código IGS y de su aporte para la consecución de los objetivos fijados, en el entendimiento de que sería necesario contar con el resultado de dicho análisis antes de proseguir la labor a este respecto.

3.13 El Subcomité recordó, además, que el MSC 81 había remitido el informe del Grupo de expertos independientes sobre el impacto del Código IGS y la eficacia de su implantación (MSC 81/17/1) al Grupo de trabajo mixto MSC/MEPC sobre el factor humano, para su examen pormenorizado.

3.14 El Subcomité señaló que el Grupo de trabajo mixto MSC/MEPC sobre el factor humano que se había reunido durante el MSC 82 y había acordado que:

- .1 la resolución A.913(22) sobre las Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones, debería revisarse para hacerla más eficaz y simplificar su uso; y

- .2 deberían elaborarse directrices y la pautas de formación correspondiente para ayudar a las compañías y a la gente de mar a mejorar la implantación del Código.

3.15 En el contexto del examen de los datos sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS, el Subcomité también señaló que el MSC 82 había acordado que esta cuestión debía examinarse en el marco de un estudio adicional e instó a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, a los Estados de abanderamiento y a los Clubes P e I a que facilitaran más datos a la Secretaría para complementar este estudio lo antes posible.

Cumplimiento por determinados buques de carga y buques para fines especiales

3.16 En relación con la aplicación del Código IGS a los buques de carga y los buques para fines especiales, el Subcomité señaló que el MSC 82, tras haber acordado que el arqueo bruto que se tendrá en cuenta para decidir si un buque de carga o un buque para fines especiales dedicado a viajes internacionales está obligado a cumplir las disposiciones del capítulo IX del Convenio SOLAS y el Código IGS será el que se determine de conformidad con las disposiciones del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, había aprobado la circular MSC.1/Circ.1231, sobre el Plan provisional para que determinados buques de carga y buques para fines especiales cumplan las disposiciones relativas a la gestión de la seguridad operacional de los buques, al mismo tiempo que había decidido que la fecha para la implantación del plan sería el 1 de enero de 2010.

Prescripciones para la representación de la gente de mar en las cuestiones de seguridad

3.17 El Subcomité indicó que el MSC 82, sin referirse al cometido más general que supone el examen de la resolución A.913(22) o del Código mismo, había acordado incluir en el orden del día del Subcomité un punto específico de alta prioridad sobre "Enmiendas al Código IGS relativas a las prescripciones para la representación de la gente de mar en las cuestiones de seguridad", tomando en consideración las conclusiones de la labor del Grupo de expertos independientes establecido por el Secretario General para analizar el impacto y eficacia del Código IGS, asignando dos periodos de sesiones para la ultimación del punto, y pidió al Subcomité que incluyese este tema en el orden del día provisional de su 16º periodo de sesiones.

Eficacia de la gestión de la seguridad

3.18 El Subcomité indicó que el MSC 82 había examinado la información facilitada por el Reino Unido en relación con la investigación sobre la eficacia de la gestión de la seguridad (MSC 82/15/3) y había remitido el documento al FSI 15.

3.19 El Subcomité, por consiguiente, examinó el documento MSC 82/15/3 (Estados Unidos) en el que se informa de una investigación llevada a cabo por la Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas del Reino Unido (MCA), sobre la influencia de las estructuras interna (estructuras internas de la compañía y de la gestión del buque) y externas (estructura de sector en su conjunto) de la organización en relación con la eficacia de la gestión de la seguridad.

3.20 Entre los factores y recomendaciones clave previstos para que los examinen las compañías navieras y otras organizaciones que tienen influencia en la gestión de la seguridad, en la investigación antes mencionada se señalaron los siguientes elementos:

- .1 comunicación satisfactoria de las ventajas que ofrece el Código IGS para fomentar una aplicación eficaz y el establecimiento de comités y foros para facilitar el intercambio de buenas prácticas;
- .2 fomentar y desarrollar líneas claras de responsabilidad y de comunicación entre las partes interesadas del sector;
- .3 utilización de sistemas para fomentar la notificación de accidentes y de sucesos, difundir las enseñanzas en el marco de la organización y fomentar una cultura centrada en la seguridad;
- .4 hacer que los departamentos de seguridad se ocupen de manera manifiesta de los casos de cuasiabordajes y demuestren la importancia de notificar estos casos a fin de fomentar el aprendizaje en el marco de la organización;
- .5 análisis más a fondo de las tendencias en los datos sobre accidentes y sobre las deficiencias encontradas durante las inspecciones, para mejorar el aprendizaje dentro del sector;
- .6 desarrollo y fomento de los sistemas que disminuyen la fragmentación del cumplimiento; y
- .7 elaboración de procedimientos que dificulten el cambio de clase, para impedir que una compañía realice un cambio antes de corregir las deficiencias.

Labor futura del Subcomité

3.21 Tras reafirmar su decisión anterior, el Subcomité acordó pedir el refrendo del Comité para que el FSI 16 dé inicio a la revisión de la resolución A.913(22) sobre las Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones, tomando en consideración los resultados de la labor del Grupo de expertos independientes sobre el impacto y la eficacia de la implantación del Código IGS (MSC 81/17/1) y elabore enmiendas al Código IGS, entre otras sobre las prescripciones para la representación de la gente de mar en cuestiones relativas a la seguridad.

CURSO MODELO: AUDITOR DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CÓDIGO IGS)

3.22 El Subcomité recordó que en su 14º periodo de sesiones, al examinar el documento FSI 14/3/1 (Argentina), en el que se proponía que un curso modelo para el auditor del sistema de gestión de la seguridad (Código IGS) se utilice como un curso modelo de la OMI, había recomendado que las partes interesadas trabajasen en el lapso interperiodos para facilitar la presentación ante el FSI 15 de una recomendación bien fundada para la remisión de un curso modelo al Grupo de validación.

3.23 En este contexto, el Subcomité examinó el documento FSI 15/3 (Argentina) sobre el curso modelo: Auditor del sistema de gestión de la seguridad (Código IGS), que contiene un proyecto de curso modelo para impartir los conocimientos necesarios para llevar a cabo unas auditorías que garanticen la evaluación eficaz de los sistemas de gestión de la seguridad de las compañías y de sus buques y para verificar el uso y el cumplimiento de todas las reglas actualmente en vigor que puedan ser de aplicación (legislación nacional, internacional, convenios,

recomendaciones y directrices emanadas de las organizaciones del sector), en cumplimiento de las resoluciones A.741(18) y A.913(22).

3.24 El Subcomité tomó nota de que las Bahamas, Colombia, la República de Corea, Singapur, España, los Estados Unidos y Uruguay también habían contribuido a la elaboración del proyecto revisado de curso modelo.

3.25 Tras convenir en que el curso modelo propuesto podría utilizarse como un curso modelo de la OMI para la formación de los auditores de los sistemas de gestión de la seguridad, el Subcomité acordó solicitar a la Secretaría que remita el proyecto de curso modelo para la formación de los auditores de los sistemas de gestión de la seguridad, anexo al documento FSI 15/3, al Grupo de validación establecido por el MSC.

3.26 En el contexto de la aprobación del curso modelo, el Subcomité hizo hincapié en que, teniendo carácter recomendatorio, el curso debería utilizarse de forma flexible y no ser considerado como la única metodología. Las administraciones marítimas nacionales podrían decidir utilizar otro material de formación.

3.27 Además de la elaboración del curso modelo propuesto, el Subcomité reiteró la recomendación formulada durante su 14º periodo de sesiones en el sentido de que la Organización debería examinar la conveniencia de adoptar iniciativas similares para la formación de otras categorías de inspectores/auditores que no están abarcadas por el material didáctico actual de la OMI.

COMPARACIÓN DE LA EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS ENTRE LOS SINIESTROS MARÍTIMOS Y LAS INSPECCIONES EN EL MARCO DE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Integración de los datos sobre siniestros y los derivados de la supervisión por el Estado rector del puerto

3.28 El Subcomité recordó que, en el contexto de su análisis de los datos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto (FSI 11/6/2), Nueva Zelandia había recomendado que se examinase la conveniencia de integrar los datos sobre siniestros y los relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto, a fin de que la comunidad marítima pueda disponer de una visión general y una historia completa de las actividades de un buque.

3.29 El Subcomité también recordó que en su 14º periodo de sesiones, el Presidente del Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros y supervisión por el Estado rector del puerto había sostenido deliberaciones preliminares sobre la posibilidad de combinar los datos sobre siniestros y de supervisión por el Estado rector del puerto y que se había acordado que debían seguir las deliberaciones al respecto en el presente periodo de sesiones.

3.30 El Subcomité también recordó que en el documento MSC 82/15/3 (Reino Unido) (véase el párrafo 3.20.5) se recomienda un análisis más amplio de las tendencias relativas a los accidentes y de la información sobre las deficiencias encontradas en las inspecciones, a fin de mejorar el aprendizaje dentro del sector.

Análisis de los perfiles de riesgos

3.31 Como resultado de que el MSC 82 le hubiera remitido el documento MSC 82/10/9 (Turquía), el Subcomité examinó el documento FSI 15/3 (Turquía) en el que se facilitan notas

explicativas sobre el primero y se incluye una comparación de la evaluación de los riesgos entre los siniestros marítimos y las inspecciones del Estado rector del puerto en Europa (Memorando de entendimiento de París), durante el periodo 1998 a 2002.

3.32 En este mismo contexto, y como lo había acordado el MSC 82 con miras a ampliar el alcance del examen de esta cuestión a datos más diversos y pormenorizados, el Subcomité también examinó información adicional sobre las probabilidades de detenciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y de siniestros, compilados por la Secretaría (FSI 15/INF.10), que incluían referencias a los tres trabajos académicos siguientes:

- .1 "La econometría de la seguridad marítima"; tesis del Sr. S. Knapp, ERASMUS *Research Institute of Management* (2006), al que se hace referencia en el documento FSI 15/3/2 (Australia y Nueva Zelandia);
- .2 "Análisis econométrico de las deficiencias observadas en las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto" por P. Carriou, M. Mejía, F-C. Wolf, recogido en *Maritime Policy & Management* (2007); y
- .3 "La eficacia de las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto", por P. Carriou, M. Mejía, F-C. Wolf, recogido en *Transportation Research Part E., Logistics and Transportation Review* (2007).

3.33 En el estudio recogido en el documento FSI 15/3/3 se analizan los perfiles de riesgos basándose en las listas elaboradas por algunos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y se sugiere que un criterio armonizado para los objetivos de las inspecciones debería basarse en los datos disponibles a partir de siniestros marítimos e historiales de propietarios de buques y armadores, además de las inspecciones por el Estado rector del puerto.

3.34 Dado que se han presentado observaciones sobre el documento FSI 15/3/3, el Subcomité examinó el documento FSI 15/3/1 (Nueva Zelandia), en el que se apoya la sugerencia de Turquía respecto de la incorporación de datos sobre siniestros en los análisis y la evaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento y de unos criterios armonizados para la determinación de los objetivos de las inspecciones, en los que se incluyan datos sobre siniestros además de todos los datos actuales disponibles obtenidos a través de las inspecciones llevadas a cabo en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto por todos los regímenes de supervisión, a fin de contar con unos criterios amplios y equilibrados para centrar las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto.

3.35 No obstante, el Subcomité tomó nota de las opiniones manifestadas en el documento FSI 15/3/1 en apoyo de la eficacia de las listas negras/grises/blancas utilizadas por los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, como fiel reflejo del comportamiento de los Estados de abanderamiento y para la determinación de los buques deficientes y en el que se recomienda el apoyo para la elaboración de unos criterios armonizados para las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto para todos los Memorandos de entendimiento regionales, lo que también brindaría a la OMI la posibilidad de realizar un análisis mundial de los datos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto, como instrumento de medida de la actuación de los Estados de abanderamiento, según se recomienda en el documento FSI 11/6/2.

3.36 La delegación de Malta señaló que, si bien estaba de acuerdo con las opiniones de Nueva Zelandia expuestas en el párrafo 7.3 del documento FSI 15/3/1 respecto de nuevos estudios

estadísticos, disienta con la idea de incluir los datos sobre siniestros marítimos como factor contributivo para la supervisión por el Estado rector del puerto, teniendo presente que, según su parecer y a semejanza de lo que sucede con el clima, los seres humanos no podían evitar o controlar por completo los siniestros.

La econometría de la seguridad marítima

3.37 El Subcomité examinó el documento FSI 15/3/2 (Australia y Nueva Zelandia) sobre la econometría de la seguridad marítima, en el que también se presenta una tesis de la Universidad Erasmus (Rotterdam) basada en los datos correspondientes a 183 819 inspecciones realizadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto en seis regímenes diferentes (Memorandos de entendimiento del Caribe, océano Índico y París, Acuerdo de Viña del Mar, Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos y la Autoridad de Seguridad Marítima de Australia) (no se facilitaron los datos correspondientes al Memorando de entendimiento de Tokio) y a 11 701 siniestros, durante el periodo de 1999 a 2004.

3.38 El Subcomité consideró que la tesis, en la que se combinan datos sobre la supervisión por el Estado rector del puerto procedentes de diversos regímenes y datos sobre siniestros procedentes de otras fuentes que abarcan el mismo periodo, constituía un primer intento de estudio a escala mundial de la supervisión que ejercen los Estados rectores de puertos, midiendo el efecto de las inspecciones respecto de la probabilidad de que se produzcan siniestros, mediante la identificación de las esferas en las que pueden introducirse mejoras.

3.39 Con respecto a la cuestión de las inspecciones múltiples, el Subcomité tomó nota de que en la tesis se señalaba que un determinado grupo de buques (alrededor del 7% de los que pueden ser supervisados por el Estado rector del puerto) es objeto de demasiadas inspecciones y que se debe tratar de reorientar las actividades de inspección hacia los grupos de buques que pueden beneficiarse con una inspección y que, según los cálculos, ascienden a aproximadamente el 14% de todos los buques que pueden ser objeto de supervisión por el Estado rector del puerto durante el periodo de tiempo considerado.

3.40 En relación con el efecto de las inspecciones del Estado rector del puerto sobre las probabilidades de que ocurran siniestros, el Subcomité tomó nota de que en la tesis se demostraba que los efectos eran claramente más acusados para los siniestros muy graves, y de muy débiles a no existentes o positivos para los siniestros graves o menos graves. Dependiendo del perfil de riesgo general de un buque, cada una de las inspecciones realizadas por los Estados rectores de puerto podrían reducir en aproximadamente un 5% las probabilidades de que ocurra un siniestro muy grave.

3.41 Con respecto a los criterios para seleccionar el objeto de la supervisión por el Estado rector del puerto, en la tesis se confirma que las variables clásicas tales como el tipo de buque, edad, dimensiones, pabellón, sociedad de clasificación, deficiencias encontradas en inspecciones anteriores y detenciones, son todas ellas válidas para la selección de buques deficientes. El pabellón sólo es una de las muchas variables que pueden emplearse para seleccionar buques deficientes. La edad sólo sería importante con respecto a los siniestros muy graves y conforme aumenta la edad del buque, la probabilidad de sufrir un siniestro muy grave se incrementaría en un 12% durante un periodo de 35 años, lo que supondría un 0,35% por año.

3.42 Con respecto a la comparación entre los efectos de una inspección que lleve a una detención en contraposición con la inspección sin detención, en la tesis se muestra que, por lo que respecta a las posibilidades de sufrir un siniestro, los efectos de una detención no parecen ser

más importantes que los de una inspección sin detención. Esto no significa necesariamente que las detenciones no sean importantes, sino que la inspección ya podría haber permitido que se subsanaran las deficiencias, sin tener que añadir la detención.

3.43 En cuanto a las probabilidades de detención, los aspectos que serían de mayor importancia en el ámbito de las inspecciones por el Estado rector del puerto serían los certificados, las operaciones del buque y de la carga, el Código IGS y los dispositivos de seguridad y de lucha contra incendios, mientras que las máquinas y el equipo son los factores que menos cuentan. En relación con las probabilidades de siniestros, un mayor rigor en las inspecciones y un seguimiento de las medidas para subsanar las deficiencias relativas al Código IGS, las operaciones del buque y las relacionadas con la carga, la maquinaria y el equipo serían las que tendrían mayores efectos en cuanto a la disminución de esas probabilidades.

3.44 Se podrían introducir mejoras respecto de la selección de buques deficientes, añadiendo la variable indicativa de quién es el propietario de la compañía a la que se le expidió el Documento de cumplimiento para un buque y ciertos datos del historial del mismo, como el cambio de clase, el retiro de clase y los cambios de propietario a través del tiempo, o dónde fue construido originalmente el buque, dado que todos éstos son parámetros que han demostrado tener un efecto positivo o negativo en la probabilidad de siniestros. Otra posibilidad sería incluir la información correspondiente si uno de los regímenes de supervisión ha inspeccionado al buque o si éste ha recibido una certificación de la *Greenaward Foundation*.

3.45 Nueva Zelanda indicó que era desafortunado que hubiera limitaciones en los conjuntos de datos puestos a disposición del estudio e invitó a todos los regímenes de supervisión a que fuesen abiertos y transparentes, permitiendo el acceso a todos los conjuntos de datos.

Análisis econométrico de deficiencias

3.46 El Subcomité examinó el artículo "Análisis econométrico de las deficiencias observadas en las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto" elaborado por P. Carriou, M. Mejía, F-C Wolf, que apareció en la publicación *Maritime Policy & Management* (2007), basado en un análisis de 4 080 inspecciones notificadas a la Administración Marítima Sueca, llevadas a cabo durante el periodo 1996-2001. En el artículo se trata de determinar los factores que se han de tener en consideración al seleccionar qué buques deben ser objeto de las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto.

3.47 Los resultados del estudio sugerirían que serían tres los factores determinantes principales en relación con el número de deficiencias notificadas, a saber, la edad en el momento de la inspección, el pabellón y el tipo de buque; y se señala que quizá el factor más importante en relación con diversas deficiencias observadas sería la edad en el momento de la inspección (36,8%), seguido del pabellón (33,7%) y, por último, el tipo de buque (28,3%).

Eficacia de las inspecciones por el Estado rector del puerto

3.48 El Subcomité examinó un artículo sobre "La eficacia de la supervisión por el Estado rector del puerto" que se basa en el análisis del mismo conjunto de datos señalados en el artículo anterior, esto es, 4 080 inspecciones del Estado rector del puerto notificadas a la Administración Marítima Sueca en relación con el periodo 1996-2001, con el fin de investigar si un buque que ha sido objeto de una inspección en un momento determinado acusaría un menor número de deficiencias durante la subsiguiente inspección. En el estudio se sugiere que existiría una

relación directa entre el número de deficiencias detectadas en un buque y el número de inspecciones del que ha sido objeto.

3.49 Los resultados principales del análisis, basados en una posible conexión entre la inspección inicial y las subsiguientes llevadas a cabo a bordo de un determinado buque, señalarían un cierto grado de eficacia del régimen de inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, independientemente de la edad del buque en el momento de las inspecciones. Una de las conclusiones más importantes de este estudio es el alto porcentaje (más del 63%) de buques en los que se constató, entre la primera y las subsiguientes inspecciones, una reducción del número total de deficiencias notificadas.

3.50 El Subcomité observó, al examinar los dos artículos anteriores, "Análisis econométrico de las deficiencias observadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto" y "La eficacia de la supervisión por el Estado rector del puerto" a los que se hace referencia en el documento FSI 15/INF.10, que la Universidad Marítima Mundial había manifestado su deseo de contribuir en la investigación de las dos cuestiones principales relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto: la importancia de los diversos factores de selección utilizados por los diferentes Memorandos de entendimiento y la eficacia del régimen de supervisión por el Estado rector del puerto en lo tocante a la reducción del número de deficiencias detectadas y/o del número de siniestros.

3.51 El Director de la División de Seguridad Marítima declaró que el Subcomité, al examinar esta cuestión, iniciaba una nueva e importante labor, que podría brindar posibilidades futuras para mejorar las actividades de la Organización. Señaló que los órganos de la OMI no eran de naturaleza teórica, sino que tenían carácter reglamentario y que, por consiguiente, deberían seguirse procedimientos adecuados respecto de todo compromiso con universidades o centros de investigación. Además, en el caso de la UMM, podría haber repercusiones financieras.

3.52 Con respecto a la situación y función de la UMM, el Director señaló sus amplias actividades académicas y de investigación, que permitirían a esta institución realizar una contribución importante a la labor del Subcomité. Sin embargo, indicó que una participación de ese tipo debería cumplir con determinadas prescripciones sobre procedimiento que no contempla la Carta de la UMM. Por tanto la Organización debía decidir cómo podría hacer uso de la capacidad de investigación de la UMM y sugirió que el Subcomité tratara de obtener el refrendo de los Comités, así como un aprobación del Consejo, en caso de que esa asociación exigiera financiación.

3.53 En cuanto a la disponibilidad de los estudios a los que se hace referencia en el documento FSI 15/INF.10, se informó al Subcomité de que ambos estarían a disposición de los Miembros de la OMI en IMODOCS*.

3.54 El Subcomité tomó nota de que todas las intervenciones habían transmitido un mensaje muy positivo acerca del potencial de los estudios que se habían presentado o a los que se había hecho referencia al examinar esta cuestión. En este contexto, apoyó por unanimidad el examen de la correlación entre los datos sobre siniestros y la supervisión por el Estado rector del puerto.

3.55 Sin embargo, el Subcomité también señaló que se habían manifestado opiniones divergentes y apoyó la utilización de listas negras, grises, blancas, aunque se pronunció a favor

* El texto de los tres estudios puede encontrarse en IMODOCS como adiciones al documento FSI 15/INF.10.

de un planteamiento regional para centrarse en determinados blancos. También recalcó que el principio de no atribuir culpas, que la Organización ha alentado en el contexto de las investigaciones sobre siniestros, podría verse afectada si se utilizan las conclusiones de las investigaciones sobre siniestros a efectos de la supervisión por el Estado rector del puerto.

3.56 El Subcomité tomó nota asimismo de la opinión de que la selección de determinados blancos como objetivo, y el análisis de los riesgos como metodología, no eran planteamientos opuestos sino complementarios y que los objetivos determinados, posiblemente a escala regional, tendrían consecuencias importantes para la determinación de objetivos. Se expresaron otras opiniones a favor de la armonización de los criterios para fijar los objetivos, de modo que se pueda reducir el número de buques sometidos a una cantidad excesiva de inspecciones, al mismo tiempo que se centra la atención en los buques deficientes.

3.57 El Subcomité coincidió con la opinión de que los estudios que se estaban examinando ofrecían la posibilidad de efectuar un análisis de la supervisión por el Estado rector del puerto y los datos sobre siniestros a escala mundial, lo que permitiría identificar factores de riesgo comunes que los regímenes sobre supervisión por el Estado rector del puerto podrían tener libertad para utilizar individualmente, según estimen oportuno.

3.58 El Subcomité acordó fomentar el análisis y publicación por la Organización, a escala mundial, de los datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y, en este contexto, subrayó la necesidad de garantizar que todos los regímenes de supervisión estén dispuestos a facilitar los datos necesarios para realizar este estudio.

3.59 El Subcomité se hizo eco de las palabras de cautela, identificando claramente los aspectos en los que habría que profundizar la labor y esferas en las que no debería entrarse en el ámbito de estos estudios y, en particular, en los puntos principales para establecer un sistema armonizado para definir los objetivos y sustituir los criterios existentes por otros totalmente basados en los siniestros.

3.60 El Subcomité convino en que no deseaba desaprovechar la oportunidad de seguir avanzando al ritmo alcanzado, pero necesitaba adoptar una decisión clara sobre la dirección que habría de seguirse.

3.61 A fin de adoptar tal decisión, el Subcomité estableció un grupo de redacción encargado de preparar un mandato claro para un grupo de trabajo por correspondencia, que se constituiría en el periodo de sesiones en curso, y que, tras celebrar consultas con los autores de los cuatro estudios que se habían examinado, definiría los objetivos, el marco, los mecanismos y la metodología de estudio para combinar datos sobre siniestros y sobre supervisión por el Estado rector del puerto, que el FSI 16 quizás decidiera recomendar al MSC y al MEPC.

3.62 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (FSI 15/WP.5), y después de introducir enmiendas de fondo, el Subcomité decidió constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la viabilidad de combinar los datos sobre siniestros y los datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto, bajo la coordinación de Francia*, con el siguiente mandato y teniendo en cuenta las investigaciones en curso disponibles:

- .1 determinar las ventajas e inconvenientes de la combinación de los datos sobre siniestros con los datos sobre la supervisión por el Estado rector del puerto;
- .2 formular recomendaciones al FSI 16 para su examen más a fondo, que deberían incluir indicaciones sobre el posible alcance, dentro del mandato de la Organización, el marco y la metodología;
- .3 recomendar los expertos o grupos de expertos adecuados para realizar el estudio, con la coordinación de la Organización; y
- .4 presentar un informe al FSI 16.

SITUACIÓN DE LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, 1982 (CONVEMAR)

3.63 El Subcomité examinó la información facilitada por la Secretaría en el documento FSI 15/INF.9 sobre la situación de la CONVEMAR y pidió a la Secretaría que le presente información actualizada en su 16º periodo de sesiones.

4 INFORMES OBLIGATORIOS EN VIRTUD DEL MARPOL 73/78

4.1 El Subcomité examinó el documento FSI 15/4 (Secretaría) en el que se recoge un resumen de los informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78 correspondientes a 2005, presentados por 30 Partes en el Convenio MARPOL 73/78 y por un Miembro Asociado, de conformidad con la circular MEPC/Circ.318.

4.2 Tras examinar el documento FSI 15/4, el Subcomité tomó nota de que:

- .1 se presentaron 14 informes sobre derrames accidentales de 50 o más toneladas. En la mayoría de los casos, las sustancias derramadas fueron hidrocarburos;
- .2 se presentaron 277 informes sobre derrames accidentales de menos de 50 toneladas. En la mayoría de los casos, las sustancias derramadas fueron hidrocarburos;

* **Coordinador:**
Sr. B. Faist
Coordinador PSC
Dirección General de la Mar y Transporte
3, Place de Fontenoy
75700 París SP
Francia
Teléfono: +33 1 44 49 86 31
Facsimil: +33 1 44 49 86 14
Correo electrónico: benoit.faist@equipment.gouv.fr

- .3 se presentaron 87 informes sobre presuntas transgresiones de las disposiciones sobre descargas. En la mayoría de los casos, las sustancias derramadas fueron hidrocarburos. En un caso, se recibió una respuesta referida a las medidas adoptadas por el Estado de abanderamiento, incluidos los trámites oficiales;
- .4 tres Partes (Dinamarca, Islas Marshall y Suecia), en calidad de Estados de abanderamiento, presentaron a los Estados rectores de puertos pertinentes 15 informes sobre presuntas deficiencias de las instalaciones de recepción;
- .5 una Parte (Australia) presentó, en tanto que Estado rector del puerto, un informe sobre las medidas que había adoptado respecto de las presuntas deficiencias de las instalaciones de recepción que se le habían comunicado;
- .6 el número total de buques visitados en 2005 en el marco de la supervisión por el Estado rector de puerto, según se desprende de los informes recibidos, fue de 44 383, mientras que el número total de buques detenidos en puerto o a los que se negó la entrada fue de 576, lo cual representa el 1,3% de los buques visitados; y
- .7 se informó de que 68 buques carecían del Certificado IOPP o de uno equivalente, 723 buques poseían dicho Certificado o uno equivalente, pero con anomalías, 205 buques carecían del Libro registro de hidrocarburos o de uno equivalente, 2 228 poseían dicho Libro o uno equivalente, pero con anomalías, 126 buques no tenían a bordo el equipo de prevención de la contaminación prescrito y 1 966 buques poseían dicho equipo, pero éste no funcionaba.

4.3 En su 14º periodo de sesiones, el Subcomité tomó nota del documento FSI 14/4/1 que contiene información, en forma de cuadros, sobre las Partes que han presentado informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78 durante los últimos cinco años, y sobre las que no lo han hecho. A este respecto, se pidió a la Secretaría que en las futuras versiones del cuadro especifique la fecha en que cada Estado se constituyó en Parte en el MARPOL.

4.4 El documento FSI 15/4 combina información que en años anteriores se había recogido en dos documentos separados. Además de los informes obligatorios presentados en virtud del MARPOL, incluye en el anexo 1 una lista, en forma de cuadro, en la que se indica la fecha en que cada Estado se constituyó en Parte del MARPOL, así como las Partes que han presentado informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78, de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.318, en los últimos cinco años, y las Partes que no lo han hecho.

4.5 Por lo que respecta al grado de cumplimiento con las prescripciones sobre notificación de la circular MEPC/Circ.318, el Subcomité tomó nota de que:

- .1 el porcentaje de notificación de las Partes de conformidad con lo prescrito en la circular MEPC/Circ.318 para el año 2005 seguía siendo bajo (22,4%);
- .2 en varios informes recibidos, faltaba parte de los impresos de notificación, a pesar de que, conforme a lo dispuesto en el párrafo 5 de la circular MEPC/Circ.318: "es necesario que las Partes también confirmen que no ha habido "nada" que notificar desde el punto de vista de los Estados rectores de puerto, Estados ribereños o Estados de abanderamiento"; y

- .3 varios informes se presentaron pasado el plazo (30 de septiembre de cada año) estipulado en el párrafo 5 de la circular MEPC/Circ.318.

4.6 También se recordó al Subcomité que se estaba elaborando un módulo de GISIS sobre supervisión por el Estado rector del puerto, que en el futuro permitirá acceder a informes estadísticos sobre los resultados de la supervisión por el Estado rector del puerto, lo que simplificará las prescripciones de notificación obligatorias de las Partes en el MARPOL. Se pidió a la Secretaría que proporcione información más detallada en el próximo periodo de sesiones del Subcomité.

4.7 El Subcomité coincidió en que el porcentaje de notificación seguía siendo muy bajo, como se desprendía de la información recogida en el documento FSI 15/4, aspecto que se reconoce también en cada periodo de sesiones del Subcomité desde el FSI 10.

4.8 En este contexto, el Subcomité recordó que, en su 13º periodo de sesiones, había examinado y aprobado una circular FSI (FSI/Circ.12): "Cumplimiento de las prescripciones sobre notificación en virtud del MARPOL 73/78", en la que se pide encarecidamente a todas las Partes que tengan a bien satisfacer sus obligaciones contractuales y cumplir plenamente las prescripciones sobre notificación, y que señalen al Subcomité cualquier dificultad que encuentren en la aplicación de las prescripciones sobre notificación.

4.9 El Subcomité invitó a todas las Partes en el MARPOL 73/78 a que presentaran informes obligatorios, de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.318, y observó que la fecha límite para recibir los correspondientes al año 2006 era el 30 de septiembre de 2007.

4.10 Se informó al Subcomité de que Croacia y Ucrania habían presentado sus informes anuales para 2005, pero que se habían recibido demasiado tarde para incluirlos en el documento FSI 15/4.

4.11 Tras deliberar sobre las razones que pueden explicar el bajo porcentaje de notificaciones, el Subcomité convino en tomar las siguientes medidas:

- .1 que en el futuro, en el cuadro del anexo 1 del documento FSI 15/4, que contiene información sobre las Partes que han presentado informes en los últimos cinco años, también se incluya información sobre las Partes que han presentado informes fuera de los plazos establecidos;
- .2 teniendo en cuenta que el bajo porcentaje de notificaciones puede deberse a dificultades derivadas al formato y/o contenido de la información especificada en la circular MEPC/Circ.318, se invitó a los Miembros a que presentaran información en el próximo periodo de sesiones del Subcomité para identificar cualquier problema que plantee la circular MEPC/Circ.318 y proponer los cambios pertinentes a la circular;
- .3 se pidió a la Secretaría que en el próximo periodo de sesiones del Subcomité presente más información sobre la posibilidad de extraer de los correspondientes módulos de GISIS los datos prescritos en la circular MEPC/Circ.318, lo que simplificaría el cumplimiento con las prescripciones sobre notificación obligatoria por las Partes en el MARPOL.

4.12 El Subcomité consideró también que el aumento de las auditorías en virtud del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios (resolución A.973(24)) podría traducirse en un porcentaje más alto de notificaciones de informes obligatorios con arreglo al MARPOL 73/78, habida cuenta de que las prescripciones del artículo 11 del MARPOL (Comunicación de información) ya se han incluido en el anexo 1 del Código (Obligaciones de los Gobiernos/Partes Contratantes).

4.13 El Subcomité pidió a la Secretaría que actualizara los datos y la lista que figuran en el anexo del documento FSI 15/4, y que los presentara al FSI 16 para su examen.

5 CUESTIONES RELATIVAS A LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE RECEPCIÓN

5.1 El Comité señaló que, habida cuenta de la necesidad de abordar el ya antiguo problema de las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción, el MEPC 52 había invitado a que se presentaran documentos sobre el particular a fin de determinar los aspectos que plantean problemas y elaborar un plan de acción futuro. El FSI 14, basándose en los resultados del MEPC 53 en relación con el documento presentado por el "Foro del sector de instalaciones portuarias de recepción", había elaborado un proyecto de plan de acción, en el que se identificaban varias tareas, y en relación con cada una de ellas se incluía información general, prioridad, fecha prevista de ultimación y órgano de la OMI encargado de llevarlas a cabo.

5.2 El Subcomité recordó asimismo que el MEPC 55 había aprobado el Plan de acción y había invitado al Subcomité a que avanzara en las tareas descritas en el plan, a excepción de la tarea "5.1 -Aspectos reglamentarios- Elaboración de Directrices para el establecimiento de acuerdos regionales sobre las instalaciones portuarias de recepción". En relación con esta tarea, en la que se propone elaborar directrices para establecer acuerdos regionales y una resolución MEPC en la que se reconozcan estos acuerdos, el MEPC 55, a la luz de lo dispuesto en la resolución MEPC.83(44), acordó que no resultaba oportuno adoptar una nueva resolución MEPC para reconocer que dichos acuerdos permiten cumplir las obligaciones estipuladas en el MARPOL de facilitar instalaciones portuarias de recepción adecuadas, dado que las reglas pertinentes del Convenio exigen que cada Parte provea instalaciones de recepción y los acuerdos regionales pueden infringir las prescripciones actuales del MARPOL. Sin embargo, tras reconocer la ventaja de contar con tales acuerdos regionales, el Comité convino en reconocer los acuerdos como medio para proveer instalaciones receptoras de desechos a la luz de las prescripciones del Convenio MARPOL y pidió a los Estados Miembros que, en periodos de sesiones futuros, den su parecer sobre cuál sería el mejor modo de institucionalizar estos acuerdos regionales.

5.3 El Subcomité acordó examinar en primer lugar los documentos presentados bajo este punto del orden del día, y a continuación centrarse en las deliberaciones sobre el mejor modo de organizar la ejecución del Plan de acción. Se habían presentado cuatro documentos, a saber, FSI 15/5 y FSI 15/5/1 (Secretaría), FSI 15/5/2 (ICS y otras ONG del sector) y FSI 15/5/3 (los 27 países de la Unión Europea y la Comisión Europea).

5.4 Al presentar el documento FSI 15/5, la Secretaría señaló que el Plan de acción, enmendado y aprobado por el MEPC 55, figuraba en el anexo de dicho documento. Este plan incluye 13 tareas agrupadas en cinco categorías. En relación con cada tarea se facilita información general sobre el trabajo que supone, se establece un grado de prioridad y un plazo de ultimación, y se identifica el órgano de la OMI responsable de llevarla a cabo. Según los plazos

de ultimación previstos en el Plan de acción, una tarea debe ultimarse en 2007, ocho en 2008, otra tarea en 2009 y las tres restantes en 2010.

5.5 Al presentar el documento FSI 15/5/1, relativo a la tarea 2.1 del Plan de acción (Supervisión, evaluación y adaptación de la base de datos sobre las instalaciones portuarias de recepción (PRFD)), la Secretaría facilitó un informe sobre los avances realizados, según la petición del FSI 14, respecto del volumen de datos de las distintas categorías registradas en la base de datos sobre las instalaciones portuarias de recepción.

5.6 Se informó al Subcomité de que, desde que se adoptó la decisión de sustituir el sistema de notificación escrita por una actualización electrónica, sólo un número reducido de Estados Miembros había introducido datos sobre las instalaciones portuarias de recepción en el sistema GISIS, y de que por el momento se disponía de escasa información sobre determinadas categorías de instalaciones portuarias de recepción y puntos de contacto dentro de las Administraciones. Como muestra representativa, se invitó al Subcomité a que tomara nota de las siguientes estadísticas de la base de datos que, al 27 de febrero de 2007 contenía:

- puntos de contacto de 10 Estados de abanderamiento (seis Estados de abanderamiento en mayo de 2006);
- puntos de contacto de cinco Estados rectores de puerto (tres Estados de puerto en mayo de 2006);
- 184 instalaciones de recepción de basuras en nueve países (140 instalaciones en cinco países en mayo de 2006);
- 130 instalaciones de recepción de aguas sucias en siete países (102 instalaciones en cuatro países en mayo de 2006);
- 11 instalaciones de recepción de sustancias que agotan la capa de ozono en dos países (10 instalaciones en un país en mayo de 2006); y
- 22 instalaciones de recepción entre los residuos de sistemas de limpieza de los gases de escape en dos países (igual que en mayo de 2006).

5.7 Se señaló que el número limitado de notificaciones nuevas presentadas a GISIS podría deberse a que sólo recientemente se había acordado compilar datos sobre las instalaciones de recepción de basuras, aguas sucias, sustancias que agotan la capa de ozono y residuos de los sistemas de limpieza de los gases de escape, y sobre los puntos de contacto de las autoridades nacionales responsables de tramitar las notificaciones sobre supuestas deficiencias de las instalaciones de recepción. No obstante, se reconoció que para que la base de datos pueda mejorar realmente la situación de insuficiencia de instalaciones de recepción, el sector debe poder utilizarla de manera habitual, y para que eso resulte posible, dicha base debe contener gran cantidad de información sobre las instalaciones de recepción en todo el mundo y facilitar, si es posible, los puntos de contacto de las Administraciones en los Estados de abanderamiento y Estados rectores del puerto.

5.8 El Subcomité recordó que el FSI 14 había observado que, a raíz de la entrada en vigor el 1 de enero de 2007 del Anexo II revisado del MARPOL, debían volver a clasificarse las instalaciones de recepción de sustancias nocivas líquidas que figuran en la base de datos, a fin de reflejar las nuevas categorías de contaminación del Anexo II del MARPOL (X, Y y Z), en lugar

de las antiguas categorías (A, B, C o D). El FSI 14 encargó a la Secretaría que investigara esta cuestión, si fuera necesario la transmitiera al BLG 11, y presentara un informe al FSI 15.

5.9 En el documento FSI 15/5/1 se exponen los resultados de la investigación de la Secretaría sobre las distintas maneras posibles de llevar a la práctica esta reclasificación de las nuevas categorías de contaminación y las razones para adoptar definitivamente la codificación "instalación de recepción del Anexo II" para las instalaciones de recepción de sustancias nocivas líquidas en la base de datos. Esta solución se considera práctica y coherente, y se puso en práctica sin problemas a finales de diciembre de 2006.

5.10 Se informó al Subcomité de que, en las deliberaciones del BLG 11 sobre este tema, se había señalado que otra consecuencia de la introducción de las nuevas categorías de sustancias nocivas líquidas a raíz de la entrada en vigor del Anexo II revisado del MARPOL era que habría que revisar la circular MEPC/Circ.469, que recoge el formulario para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción, ya que aún hace referencia a las categorías de sustancias nocivas líquidas A, B, C y D.

5.11 Al presentar el documento FSI 15/5/2 en nombre de las ONG que copatrocinaban ese documento, INTERTANKO observó que el sector estaba respondiendo a la invitación del Subcomité de que presentara documentos sobre la tarea 1.1 del Plan de acción, con propuestas relativas a: a) un proyecto de impreso de notificación previa normalizado, y b) un proyecto de recibo de entrega de desechos normalizado. Los formatos propuestos emplean la terminología y las categorías de contaminación ya establecidas en los correspondientes Anexos del MARPOL. En particular, ambos se basan en el modelo de la circular MEPC/Circ.469, que se adoptó para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones de recepción.

5.12 Respecto del documento FSI 15/5/3, Alemania, en nombre de los países de la Unión Europea y de la Comisión Europea, observó que en él se aborda la tarea 1.1 del Plan de acción y se propone un proyecto normalizado de impreso de notificación previa. El impreso propuesto incluye toda la información esencial necesaria para dar cumplimiento a las correspondientes prescripciones del MARPOL, como ya se dispone en la Directiva 2000/59/EC de la Comunidad Europea sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga.

5.13 Al presentar el documento FSI 15/5/3, Alemania, en nombre de la Unión Europea y de la Comisión Europea, invitó asimismo al Subcomité a que examinara la conveniencia de establecer un grupo de trabajo por correspondencia para abordar cada uno de los puntos de trabajo del Plan de acción.

5.14 Varias delegaciones reconocieron la aportación valiosa de los cuatro documentos presentados en el marco de este punto del orden del día. INTERTANKO destacó en particular el potencial de la base de datos de instalaciones portuarias de recepción para identificar y reducir deficiencias, siempre que en dicha base de datos se registren un gran número de instalaciones de recepción y los puntos de contacto de las Administraciones de los Estados de abanderamiento y, lo que es más importante, de los Estados rectores de puertos. INTERTANKO señaló que, de acuerdo con el análisis incluido en el documento FSI 15/5/1, sólo cinco Estados rectores de puertos habían facilitado puntos de contacto y únicamente cinco Estados habían realizado cambios o incorporado adiciones en sus registros de instalaciones portuarias de recepción el año pasado. Por consiguiente, INTERTANKO instó a que se facilitara al FSI 16 otro análisis de la Secretaría sobre los niveles de las distintas categorías de registros incluidos en la base de datos.

5.15 El Subcomité tomó nota de la información presentada por la Secretaría en el documento FSI 15/5/1, y en particular del nivel relativamente escaso de datos sobre instalaciones portuarias de recepción en el GISIS, y acordó que era necesario que esta base de datos facilitase información mucho más completa sobre instalaciones de recepción y puntos de contacto de las Administraciones de los Estados de abanderamiento y Estados rectores del puerto. El Subcomité pidió a la Secretaría que presentara al FSI 16 un informe sobre los avances conseguidos en cuanto al volumen de datos de las distintas categorías recogidas en la base de datos sobre instalaciones portuarias de recepción.

5.16 El Subcomité también pidió a la Secretaría que introdujera las pequeñas enmiendas necesarias en el Formulario para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones de recepción, que figura en la circular MEPC/Circ.469. Esto comportaría la supresión de las cuatro entradas que tratan de los desechos contemplados en el Anexo II del MARPOL en la sección 3.1 del anexo de la circular MEPC/Circ.469 y su sustitución por tres entradas relativas a las nuevas categorías X, Y y Z. El Subcomité acordó también pedir al MEPC que aprobara y volviera a publicar esta circular con la signatura MEPC/Circ.469/Rev.1.

5.17 El Subcomité convino asimismo en que un grupo de trabajo por correspondencia sería un vehículo eficaz para agilizar los puntos de trabajo del Plan de acción, y decidió constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos para avanzar en todos los puntos cuyo plazo de ultimación sea 2008, encargándole que presentara un informe en el FSI 16. Portugal expresó su voluntad de coordinar esta labor, y el Subcomité agradeció y aceptó este ofrecimiento.*

5.18 Al examinar la propuesta de impreso de notificación previa normalizado, el Reino Unido sugirió que la información adicional estipulada en la propuesta del documento FSI 15/5/3 ayudaría a garantizar la implantación uniforme del Convenio MARPOL. Además, en lo que respecta al recibo de entrega de desechos normalizado, propuesto en el punto de trabajo 1.1, el Reino Unido, sin formular en principio objeciones, anticipó dificultades prácticas, dado que la provisión de un recibo para desechos no es obligatoria en virtud del MARPOL. Se propuso que el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos examinara ambos impresos normalizados.

5.19 El Subcomité acordó que el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos siguiera examinando los dos impresos normalizados estipulados en el punto de trabajo 1.1. En el seno del Subcomité se expresaron opiniones distintas sobre si el Convenio MARPOL estipula o no un recibo de entrega de desechos. También se expresó otra inquietud por cuanto las autoridades portuarias no son las que facilitan las instalaciones de recepción en todos los casos, lo cual complica la cuestión del recibo de entrega de desechos normalizado.

* **Coordinador:**
Sr. Jorge Semedo
Ministério das Obras Publicas
Transportes e Comunicações
Edifício Vasco da Gama,
Rua General Gomes Araújo, 1399-005 LISBOA
Teléfono: +351 213914560
Correo electrónico: jorge.semedo@imarpor.pt

Mandato del Grupo de trabajo por correspondencia

5.20 El Subcomité acordó el siguiente mandato para el Grupo de trabajo por correspondencia coordinado por Portugal:

Teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno y los documentos FSI 15/5, FSI 15/5/1, FSI 15/5/2 y FSI 15/5/3, se encomienda al Grupo de trabajo por correspondencia:

- .1 avanzar en la labor relativa a los puntos 1.1, 2.1, 2.3, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2 y 5.3 del Plan de acción; y
- .2 presentar un informe por escrito al FSI 16.

5.21 En respuesta a una petición de Sudáfrica, el Subcomité acordó pedir al MEPC 56 que enmendara el Plan de acción de modo que el plazo previsto para la ultimación de los trabajos relativos al punto 6.1, "Elaboración de un programa de asistencia y formación", se adelantara de 2010 a 2009.

5.22 Basándose en el Plan de acción aprobado, el Subcomité acordó solicitar al MEPC 56 que ampliara el plazo para la ultimación de este punto en el programa de trabajo del Subcomité, de 2007 a 2010, que es el plazo previsto para completar los últimos puntos de trabajo del Plan de acción.

6 ESTADÍSTICAS E INVESTIGACIONES DE SINIESTROS

Decisiones sobre siniestros adoptadas por otros órganos de la OMI

6.1 El Subcomité recordó que el FSI 14 había acordado aplazar el examen de las decisiones sobre siniestros adoptadas por otros órganos de la OMI hasta su próximo periodo de sesiones. Concretamente, se trataba de la decisión del MEPC 53 de remitir al Subcomité, a efectos de información, el documento MEPC 53/INF.7, que contiene un estudio de la Administración sueca sobre abordajes y varadas en los que la fatiga/el sueño ha sido uno de los principales factores contributivos. Esas decisiones también incluyen el examen preliminar de la propuesta presentada por Venezuela en el MSC 81 sobre la posible necesidad de armonizar la terminología utilizada en las distintas circulares de la OMI, en particular, en las relativas a siniestros y sucesos marítimos.

6.2 Por lo que respecta a los resultados de la labor de otros órganos de la OMI en relación con los siniestros, de los que la Secretaría ha informado en los documentos elaborados para el actual periodo de sesiones del Subcomité bajo el punto 2 del orden del día, el Subcomité observó que el MSC 82 le había encargado que preparara enmiendas a la circular MSC-MEPC.3/Circ.1, habida cuenta de que el SLF 49 había ultimado la revisión de la ficha de avería.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE ANÁLISIS DE SINIESTROS

6.3 Tras tomar nota de que el análisis de los informes de investigaciones de siniestros que realiza el Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros se había visto agilizado al poder valerse extensamente del módulo sobre siniestros del Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS), el Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FSI 15/6) presentado por el Reino Unido y el documento

FSI 15/6/1 (Secretaría), que contiene una lista de los informes de investigaciones de siniestros analizados para el actual periodo de sesiones del Subcomité.

6.4 Por lo que respecta a la panorámica de las conclusiones extraídas, que figura en el anexo 2 del documento FSI 15/6, el Subcomité señaló que puede contener información valiosa para el sector marítimo, en particular para las Administraciones marítimas, y examinó la posibilidad de publicarla una vez aprobada por el Subcomité, mediante una circular MSC-MEPC.3.

EXPLOSIONES A BORDO DE QUIMIQUEROS Y PETROLEROS PARA PRODUCTOS

6.5 El Subcomité recordó que el MSC 81, al analizar el estudio llevado a cabo por el Grupo de trabajo intersectorial (IIWG), establecido a fin de examinar los casos de explosiones a bordo de quimiqueros y petroleros para productos (MSC 81/8/1 y MSC 81/INF.8), había decidido remitir ambos documentos al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano y al BLG 11, DE 50, FP 51, FSI 14 y STW 38 para su examen, y que en especial había acordado someter las cuestiones relativas a la disponibilidad de datos sobre siniestros al FSI 14, para que éste las examinase y presentase un informe al respecto al MSC 83.

6.6 El Subcomité recordó asimismo que en el FSI 14 había encargado al Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros que examinara a fondo el estudio del Grupo de trabajo intersectorial y la recomendación de transmitir al Subcomité BLG el informe correspondiente a la investigación sobre el siniestro del **Chassiron**.

6.7 El Subcomité observó que el MSC 82 había examinado el informe del Grupo de trabajo intersectorial y del Grupo de tareas sobre el factor humano (HFTG), y había llegado a la conclusión de que era difícil hacer un análisis definitivo de los informes sobre siniestros existentes debido a la falta de una adecuada consideración del factor humano en estas investigaciones, así como de que los Estados Miembros deberían facilitar sin demora informes sobre investigaciones de siniestros al Subcomité FSI, de modo que se pueda realizar un análisis sistemático y uniforme que garantice que este tipo de accidentes y sucesos no se reproducen.

6.8 Por lo que respecta al informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FSI 15/6), el Subcomité observó que el Grupo había recomendado que se consideraran posibles medidas para alentar a los Estados Miembros a que aumenten la capacidad de sus investigadores de siniestros marítimos para la investigación del factor humano, teniendo en cuenta posibles orientaciones existentes, como las de la resolución A.884(21), en la que se recogen las Directrices para la investigación del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos, y el curso modelo 3.11 de la OMI sobre investigación de accidentes y sucesos marítimos, y que se remitiera el informe de la investigación sobre el siniestro del **Chassiron** al Subcomité BLG.

6.9 El Subcomité examinó los resultados pertinentes del FP 51, DE 50 y BLG 11 (FSI 15/2/1, FSI 15/2/2 y FSI 15/2/3) y tomó nota en particular de que, en relación con la aplicación del gas inerte a los petroleros nuevos de menos de 20 000 toneladas de peso muerto y a los quimiqueros nuevos, el FP 51 había analizado detenidamente la mejor manera de avanzar en esta cuestión y tras reconocer que, habida cuenta de la complejidad del tema, se requeriría un examen detallado que incluyera los inconvenientes (por ejemplo, la fijación) y las posibles ventajas (por ejemplo, reducción del riesgo de explosión) de la aplicación de los sistemas de gas inerte y las consecuencias prácticas desde el punto de vista de la seguridad para las operaciones de los quimiqueros y de los petroleros para productos de menos de 20 000 toneladas de peso muerto, había acordado recomendar al MSC que incluyera en el programa de trabajo del Subcomité un nuevo punto titulado "Medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transporten cargas con punto de inflamación bajo", asignando un plazo de dos periodos de sesiones para su ultimación en colaboración con los Subcomités BLG y DE. En relación con el punto del programa de trabajo propuesto, el FP 51 también acordó que examinaría en primer lugar las medidas aplicables a los buques nuevos y, en función de los resultados de ese examen, podría considerar las medidas adecuadas para los petroleros y quimiqueros existentes que transporten cargas con punto de inflamación bajo. El DE 50 respaldó estas recomendaciones del FP 51.

6.10 En el mismo contexto, el Subcomité observó que en el FP 51 y en el BLG 11 se había opinado que los sistemas de gas inerte reducirían el riesgo de explosión, y que por tanto convendría prescribirlos, aunque también tomó nota de la opinión de que no se debía subestimar la eficacia de las medidas operacionales, teniendo en cuenta que el factor contributivo más importante en los siniestros estudiados por el Grupo de trabajo intersectorial era que no se observaban o no se entendían las Directrices y procedimientos para realizar las operaciones de carga (no sólo a bordo, sino también en el ámbito de la gestión del buque).

6.11 Además, el FP 51 examinó propuestas para elaborar reglas más fáciles de poner en práctica para inertizar los tanques de los buques tanque nuevos y existentes que transporten o manipulen productos químicos o derivados del petróleo con un punto de inflamación bajo, y las observaciones presentadas sobre estas propuestas, en particular la recomendación de que la aplicación de sistemas de gas inerte a los buques tanque existentes debería considerarse únicamente una vez que se haya completado un estudio minucioso de evaluación formal de la seguridad (EFS), y la opinión de que toda solución debía abarcar el problema en su conjunto y tener presentes los costes que conllevan todos los tipos de daños causados al buque y al medio ambiente.

6.12 El BLG 11 señaló las inquietudes expresadas sobre una serie de accidentes similares acaecidos en el pasado a bordo de quimiqueros y petroleros para productos de menos de 20 000 toneladas de peso muerto en el sentido de que éstos podrían deberse al hecho de que esos buques tanque no están sujetos a prescripciones que obliguen a instalar sistemas de gas inerte. El BLG 11 instó a los Estados Miembros a que presentaran con prontitud a la Organización informes sobre siniestros en casos de accidente, de modo que puedan evaluarse para determinar las causas de los accidentes y las conclusiones que cabe extraer de ellos. En este contexto, el BLG 11 también señaló que sería necesario analizar lo antes posible los informes sobre siniestros.

6.13 En relación con la propuesta del Grupo de trabajo intersectorial de elaborar normas internacionales de seguridad sobre el proyecto y funcionamiento de las bombas de los tanques, el DE 50, tras tomar nota de que la IACS había expresado su intención de elaborar una prescripción

unificada al respecto, acordó recomendar al MSC que examinara esta cuestión una vez que la IACS hubiera ultimado su labor, e invitó a la IACS a que presentara sus resultados al Comité.

6.14 El Subcomité respaldó el llamamiento del BLG 11 a los Estados Miembros para que presenten los informes sobre siniestros con prontitud a la Organización, de manera que el Subcomité FSI pueda contribuir en mayor medida a determinar las causas de los accidentes y las conclusiones que cabe extraer de ellos.

6.15 Tras coincidir con las recomendaciones formuladas por el FP 51 y examinadas por el BLG 11 y el DE 50 para que el MSC incluya un nuevo punto titulado "Medidas para evitar explosiones en los petroleros y quimiqueros que transporten cargas con un punto de inflamación bajo" en el programa de trabajo del Subcomité FP, asignando un plazo de dos periodos de sesiones para su ultimación, en colaboración con el Subcomité DE, el Subcomité acordó no examinar detenidamente el estudio realizado por el Grupo de trabajo intersectorial (IIWG) (MSC 81/8/1 y MSC 81/INF.8) y, en su lugar, encargó al Grupo de trabajo que se centrara en las cuestiones relativas a la capacidad de los investigadores en relación con el factor humano y la notificación de los cuasiaccidentes.

6.16 En ese mismo orden de cosas, el Subcomité acordó encargar además al Grupo de trabajo que concluyera el examen del informe de la investigación del siniestro sufrido por el **Chassiron**, así como otros informes de investigaciones, por ejemplo los correspondientes al **Panam Serena** y al **Bow Mariner**, con miras a recomendar al MSC que decida a qué órganos de la OMI se debería pedir que examinaran esos informes de investigaciones en el marco de su labor sobre los casos de explosiones a bordo de quimiqueros y petroleros para productos.

Recopilación y utilización de datos sobre cuasiaccidentes en las investigaciones de accidentes y sucesos

6.17 Según se había anunciado en el MSC 82, Suecia efectuó una presentación ante el Subcomité sobre "INSJÖ", una base de datos elaborada por la Administración marítima de ese país, en colaboración con la Asociación de Armadores Suecos, los sindicatos, otras partes interesadas y una empresa privada, que permite que determinadas personas de las compañías navieras notifiquen de manera anónima los casos de cuasiaccidentes.

ESCORA DE LA MOTONAVE COUGAR ACE

6.18 El Subcomité examinó el documento FSI 15/6/2 (Singapur) sobre el siniestro del **Cougar Ace**, buque que sufrió una escora pronunciada mientras estaba llevando a cabo operaciones de cambio de agua de lastre, en el que se propone publicar una circular que recuerde a los buques que es necesario cumplir los criterios mínimos de estabilidad estipulados en el Código de Estabilidad con Avería, y remitir a la resolución A.868(20): Directrices para el control de la gestión del agua de lastre de los buques, a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos y a la resolución MEPC.124(53)), sobre Directrices para el cambio del agua de lastre (D6).

6.19 En este contexto, el Subcomité recordó que en 2004 el MSC 79 había aprobado la circular MSC.1/Circ.1145: Consejos sobre las precauciones que deben tomar los capitanes al efectuar el cambio del agua de lastre, que deberían, en su momento, incluirse en las Directrices sobre cambio de agua de lastre que está elaborando la Organización.

6.20 Tras reconocer que aunque la existencia de suficientes orientaciones para las operaciones de cambio del agua de lastre hacen innecesaria la publicación de una circular MSC-MEPC que recuerde a las partes interesadas que deben hacer uso de ellas, quizás sea necesario sacar conclusiones del siniestro sufrido por el **Cougar Ace**, por lo que el Subcomité acordó invitar a los Comités que pidan al Subcomité STW que examine esta cuestión en el marco de las prescripciones sobre formación para efectuar el cambio del agua de lastre.

COMBINACIÓN DE LOS DATOS RELACIONADOS CON SINIESTROS Y SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

6.21 En cuanto a la posibilidad de establecer una comparación de la evaluación de riesgos entre los siniestros marítimos y la supervisión por el Estado rector del puerto, considerada en relación con el punto 3 del orden del día (véanse los párrafos 3.28 a 3.62), el Subcomité decidió encomendar el examen pormenorizado de esta cuestión al Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros.

RECORDATORIO SOBRE LA PRESENTACIÓN DE DATOS RELACIONADOS CON SINIESTROS

6.22 El Subcomité acordó recordar a los Estados Miembros que tengan a bien:

- .1 asegurarse de que facilitan a la Secretaría los datos de los informes sobre siniestros y sucesos marítimos, de conformidad con las prescripciones de notificación, en el formato revisado que figura en el anexo de la circular MSC-MEPC.3/Circ.1 enmendada, teniendo en cuenta que los Estados Miembros pueden presentar esta información directamente en el GISIS, sistema que ofrece también la posibilidad de adjuntar la versión electrónica del informe completo sobre la investigación;
- .2 facilitar información sobre si el factor humano ha sido una causa subyacente del accidente o de lesiones;
- .3 facilitar a la Secretaría información sobre el número de buques pesqueros, de pescadores, de pérdidas totales y muertes, de manera que en las correspondientes circulares pueda incorporarse información actualizada;
- .4 facilitar a la Secretaría información preliminar sobre siniestros, obtenida de los RCC, de conformidad con lo dispuesto en la circular MSC/Circ.802-MEPC/Circ.332, si es posible mediante la elaboración de protocolos para la transmisión electrónica de datos que permitan que la Organización facilite a los Estados Miembros, sin demora, información precisa sobre los siniestros; y
- .5 indicar en los informes de las investigaciones sobre siniestros si se han descubierto certificados fraudulentos.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO

6.23 El Subcomité acordó constituir el Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros y examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, realizara la siguiente labor:

- .1 ratificar o no las conclusiones del Grupo de trabajo por correspondencia basadas en el análisis de distintos informes sobre investigaciones de siniestros (FSI 15/6/1 y GISIS) a fin de que el Subcomité las apruebe y autorice su presentación al público en el sistema GISIS (FSI 15/6, párrafo 15.1);
- .2 ratificar o no el proyecto de texto sobre las enseñanzas obtenidas para su presentación a la gente de mar (FSI 15/6, anexo 3), a fin de que el Subcomité lo apruebe y autorice su publicación en el sitio de la OMI en la Red , de conformidad con el procedimiento acordado (FSI 15/6, párrafo 15.1);
- .3 examinar la panorámica de las conclusiones extraídas (FSI 15/6, anexo 2) a fin de determinar las partes que deben remitirse a los órganos pertinentes de la OMI, a título informativo y para la adopción de las medidas oportunas, y que deben adjuntarse al informe del Subcomité;
- .4 examinar el estudio realizado por el Grupo de trabajo intersectorial (IIWG) (MSC 81/8/1 y MSC 81/INF.8), en el que se abordan las cuestiones de la pericias de los investigadores del factor humano y la notificación de cuasiaccidentes (FSI 15/6, párrafo 15.3); y
- .5 ultimar el examen del informe de la investigación sobre el siniestro del **Chassiron**, así como de otros informes de investigaciones pertinentes, por ejemplo los relativos al **Panam Serena** y al **Bow Mariner**, a fin de recomendar al MSC para que decida a qué órganos de la OMI se debería invitar a examinar dichos informes de investigación en el contexto de su labor sobre sucesos relacionados con explosiones a bordo de quimiqueros y petroleros para productos (FSI 15/6, párrafo 15.4);
- .6 examinar las decisiones sobre siniestros de otros órganos de la OMI, incluidas la elaboración de enmiendas a la circular MSC-MEPC.3/Circ.1 a partir de la revisión de la ficha de avería de la OMI efectuada por el SLF 49; el documento MEPC 53/INF.7, remitido por el MEPC 53 a efectos de información; y la posible necesidad de armonización de la terminología utilizada en las circulares de la OMI en cuanto a siniestros y sucesos marítimos; y
- .7 asesorar sobre la conveniencia de restablecer del Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros y, en caso de una decisión positiva a ese respecto, elaborar el mandato para dicho Grupo.

6.24 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros y examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (FSI 15/WP.1/Add.2), el Subcomité tomó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

ESTADÍSTICAS E INVESTIGACIONES DE SINIESTROS

Generalidades

6.25 El Subcomité tomó nota de que, habida cuenta del tiempo limitado de que disponía para sus deliberaciones y las proporciones de la labor que se le había encargado, el Grupo no había podido ultimar todas las tareas incluidas en su mandato (véase el párrafo 6.23 *supra*).

Resumen de los análisis de siniestros

6.26 Tras tomar nota de que no se disponía de un resumen de los análisis de siniestros, que en periodos de sesiones anteriores se había facilitado como anexo del informe del Grupo de trabajo por correspondencia para su examen, y teniendo en cuenta lo limitado del tiempo disponible para que el Grupo analizara los análisis de los informes sobre siniestros, el Subcomité decidió que dichos análisis se examinaran en el próximo periodo de sesiones, y al mismo tiempo pidió a la Secretaría que, además de los informes mencionados, con la copia de los análisis correspondientes y del acceso a todos los análisis a través del GISIS, facilitara al Grupo una recopilación impresa de tales análisis.

6.27 Tras tomar nota de las opiniones de la delegación de Bahamas, de que el Subcomité debería examinar el tratamiento que se da actualmente a los informes de investigaciones sobre siniestros una vez que los recibe la Secretaría, el Subcomité invitó a los Miembros a que presenten propuestas para el próximo periodo de sesiones.

Lecciones extraídas para su presentación a la gente de mar

6.28 Al examinar el proyecto de texto de las lecciones extraídas para su presentación a la gente de mar (FSI 15/6, anexo 3) que había elaborado el Grupo de trabajo por correspondencia, y recordando que no se disponía de un resumen de los análisis sobre siniestros para su examen por el Grupo (véase el párrafo 6.26 *supra*), el Subcomité acordó que el proyecto de texto de las lecciones extraídas para su presentación a la gente de mar se examinara en el periodo de sesiones siguiente.

Panorámica de las conclusiones extraídas

6.29 Al examinar la panorámica de las conclusiones extraídas (anexo 2 del documento FSI 15/6) preparada por el Grupo de trabajo por correspondencia, teniendo presentes los debates previos mantenidos en el Pleno, el Subcomité decidió que, con la excepción de las conclusiones extraídas nuevas o que tuvieran una importancia excepcional, la panorámica tenía un valor limitado y no debería remitirse como rutina a otros órganos de la OMI. Teniendo presente lo antedicho, el Subcomité decidió que no era necesario que el Grupo de trabajo por correspondencia preparara habitualmente una panorámica.

Cable de puesta a masa de continuidad eléctrica buque-tierra

6.30 Tras tomar nota de la panorámica de conclusiones extraídas y del texto de las lecciones extraídas para su presentación a la gente de mar (FSI 15/6, anexos 2 y 3) en relación con el tema de la conexión del cable de puesta a masa de continuidad eléctrica buque-tierra, el observador del OCIMF señaló que la 5ª edición de la Guía internacional de seguridad para petroleros y terminales (ISGOTT) de la ICS/OCIMF contiene orientaciones específicas sobre el uso de bridas de aislamiento y de cables de conexión para dirigir el flujo de energía eléctrica en los dispositivos de tuberías de conducción y los sistemas de mangueras flexibles entre el buque y tierra, concretamente, en la sección 17.5. Añadió que es importante señalar que estos sistemas están concebidos para evitar el chisporroteo que pueda ocasionar incendios en el colector de carga durante la conexión y desconexión de la manguera en tierra o del brazo de carga. También señaló que, mientras que algunas reglamentaciones nacionales y locales pueden prescribir la conexión obligatoria de un cable de puesta a masa, en las Recomendaciones revisadas sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias (MSC.1/Circ.1216) se insta a las autoridades portuarias a desalentar el uso de los cables de

puesta a masa buque/tierra y a adoptar las recomendaciones relativas a la utilización de una brida aislante o un segmento simple en la manguera no conductora según se describe en 17.5.2 de ISGOTT. Finalizó señalando que el tema de las corrientes eléctricas buque-tierra es bastante diferente del de la electricidad estática, y que en el capítulo 3 de ISGOTT se describen los peligros relacionados con la generación de electricidad estática durante el embarco y desembarco de carga y durante las operaciones de limpieza, decapado, llenado y muestreo y que la precaución principal de los buques tanque respecto de los riesgos electrostáticos consiste en realizar las operaciones con los tanques de cargo protegidos con gas inerte.

Grupo de trabajo intersectorial (IIWG)

6.31 Al examinar el estudio que llevó a cabo el Grupo de trabajo intersectorial (IIWG) (MSC 81/8/1 y MSC 81/INF.8), centrándose en las cuestiones relacionadas con la capacidad de los investigadores en cuanto al factor humano y la notificación de los casos de cuasiaccidente (FSI 15/6, párrafo 15.3), y tras tomar nota de las observaciones del Grupo de trabajo por correspondencia con respecto a la investigación del factor humano en los accidentes marítimos, el Subcomité acordó pedir a los Comités que inviten a los Gobiernos Miembros a aumentar los conocimientos técnicos de sus investigadores de siniestros marítimos para la investigación del factor humano.

Casos de explosiones en quimiqueros y petroleros para productos

6.32 Al examinar los problemas relacionados con las explosiones del **Chassiron, Panam Serena** y **Bow Mariner**, el Subcomité acordó recomendar al MSC 83 que los informes sobre esos siniestros se remitan a los órganos pertinentes de la OMI para que éstos los examinen y adopten las medidas oportunas.

Decisiones de otros órganos de la OMI relacionadas con los siniestros

6.33 Al examinar las decisiones relacionadas con los siniestros adoptadas por otros órganos de la OMI, así como la preparación de enmiendas a la circular MSC-MEPC.3/Circ.1 a partir de la revisión de la ficha de avería de la OMI por el SLF 49; el documento MEPC 53/INF.7, remitido al Subcomité por el MEPC 53 a efectos de información; y la posible necesidad de armonizar la terminología utilizada en las circulares de la OMI relativas a los siniestros y sucesos marítimos, y tras tomar nota de que el Grupo no dispuso de tiempo suficiente para estudiar este punto de su mandato, el Subcomité acordó que debería examinarse en su próximo periodo de sesiones.

MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA

6.34 Teniendo en cuenta la labor realizada en el periodo de sesiones actual, el Subcomité volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros, coordinado por Noruega *, a fin de que continúe su labor en el lapso interperiodos con el siguiente mandato:

- .1 a partir de la información recibida de los Miembros respecto de investigaciones sobre siniestros, y teniendo en cuenta las conclusiones de los debates conexos o las decisiones de otros órganos de la OMI, llevar a cabo un examen de los informes sobre siniestros pertinentes que le remita la Secretaría;
- .2 determinar las cuestiones relativas a la seguridad que exigen un examen más a fondo; y
- .3 presentar un informe al FSI 16.

ATMÓSFERA PELIGROSA EN LOS BUQUES

6.35 La delegación de Suecia declaró que, durante los últimos años, en los puertos de Suecia habían ocurrido varios accidentes fatales a bordo de buques suecos debidos a la existencia de atmósferas peligrosas. El último accidente había ocurrido el 23 de mayo del presente año, cuando dos marineros sufrieron intoxicación por los elevados niveles de monóxido de carbono y fallecieron a causa de ello. Señaló que estos accidentes fatales se habían producido debido a la ausencia de oxígeno y/o a los elevados niveles de monóxido de carbono. La delegación de Suecia invitó a los Gobiernos Miembros a que utilicen los datos de los contactos ** en caso de que tengan alguna información sobre casos semejantes para comunicar.

7 EXAMEN DEL CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS

7.1 El Subcomité examinó el documento FSI 15/7 (Australia) en el que se recoge el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos.

* **Coordinador :**
Sr. Bjørn Egil Pedersen
Dirección de Asuntos Marítimos de Noruega
P.O. Box 2222
5528 Haugesund
Noruega
Teléfono: + 475 2745000
Facsímil: + 475 2745001
Correo electrónico: BEP@sjofartsdir.no

** jorgen.zachau@sjofartsverket.se
bjorn.molin@sjofartsverket.se

7.2 En este contexto, el Subcomité señaló que en el informe se habían planteado una serie de problemas relacionados con los siguientes elementos:

- .1 título del proyecto de Código. El Grupo había sugerido que se cambiase el título por el de "Normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación sobre seguridad con respecto a un siniestro o suceso marítimo" (FSI 15/7, párrafo 32);
- .2 estructura del proyecto de Código. El proyecto de Código está dividido en tres partes, a saber, la parte I sobre Disposiciones generales, la parte II sobre Normas obligatorias y la parte III sobre Prácticas recomendadas. En el informe se había sugerido la posibilidad de que todos los apartados que tratan de la misma cuestión estuvieran en un mismo lugar y que se señalara cuáles son obligatorios y cuáles tienen solamente carácter de recomendación (FSI 15/7, párrafos 6 a 8);
- .3 introducción. En el informe se habían propuesto dos versiones (FSI 15/7, párrafo 9);
- .4 los siniestros que deben investigarse (incluidas las investigaciones en virtud de la regla I/21 del Convenio SOLAS, los siniestros marítimos y sucesos marítimos que no sean siniestros muy graves, accidentes laborales y lesiones graves) (FSI 15/7, párrafos 10 y 12 a 15);
- .5 referencias al GISIS y a la circular MSC-MEPC.3/Circ.1. En el informe se habían planteado las cuestiones de la importancia de las referencias para las herramientas de notificación que podrían ser enmendadas con más facilidad, y la necesidad de enmendar las definiciones que figuran en la circular (FSI 15/7, párrafo 11);
- .6 trato justo de la gente de mar. El Grupo había elaborado el proyecto de texto sobre la cuestión específica de la obtención de testimonios de la gente de mar (capítulo 12) (FSI 15/7, párrafos 16 y 17);
- .7 tipos de informe. El Grupo había examinado la necesidad de hacer referencia a informes sobre investigaciones completas y señaló la necesidad, en el caso de que el Estado investigador opte por no llevar a cabo una investigación sistemática, de presentar razones para proceder así (FSI 15/7, párrafos 18 y 19);
- .8 principios de una investigación. El Grupo había examinado las cuestiones relativas a la realización de una investigación por varios Estados, el concepto de "no imputación de responsabilidad" y el principio centrado en la seguridad (FSI 15/7, párrafos 20 a 22 y 25 a 27);
- .9 copias de los proyectos de informes para las partes interesadas: El Grupo había examinado la carga que supone la tarea de distribuir copias (FSI 15/7, párrafo 23);
- .10 facilitación de la cooperación y limitación de las disputas: El Grupo había elaborado un texto al respecto (FSI 15/7, párrafo 24);
- .11 doble matriculación. El Grupo había examinado una solicitud para que se abordara la cuestión de los buques con doble matriculación (FSI 15/7, párrafo 28); y

- .12 enmiendas al Convenio SOLAS. El Grupo había propuesto el proyecto de texto de una nueva regla del Convenio SOLAS que debía añadirse al capítulo XI-1 sobre "Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima" titulada: "Prescripciones adicionales para la investigación de siniestros y sucesos marítimos" (FSI 15/7, párrafos 29 a 33).

7.3 El Subcomité también examinó los documentos FSI 15/7/1 y FSI 15/INF.13 (Dinamarca) en los que se formulan observaciones sobre el documento FSI 15/7 y, en particular, sobre los siguientes elementos:

- .1 en cuanto a la cuestión de los accidentes laborales, Dinamarca hizo hincapié en que el Código actual no sería lo suficientemente claro sobre si abarca los accidentes de la gente de mar y en que el nuevo Código debería indicar expresamente que sí lo hace. En el documento FSI 15/INF.13 se hacía referencia a un estudio sobre seguridad publicado por la Administración Marítima de Dinamarca titulado "Accidentes relacionados con las operaciones de amarre a bordo de buques mercantes 1997-2006";
- .2 por lo que respecta a la investigación de accidentes relacionados con buques pesqueros, Dinamarca hizo hincapié en que el Código actual no indica con suficiente claridad si abarca los accidentes de los buques pesqueros y en que el nuevo Código debería señalar claramente que sí lo hace; y
- .3 las prescripciones de notificación deberían basarse en la circular MSC-MEPC.3/Circ.1 que Dinamarca considera adecuadas, a saber, con respecto a siniestros muy graves, la información especificada en los anexos de la circular y un informe de investigación completo en todos los casos; y con respecto a siniestros graves, la información indicada en los anexos y un informe de investigación completo solamente en los casos en que se desprendan lecciones importantes en relación con las reglas de la OMI. El Código debería indicar claramente cuándo es obligatorio efectuar las notificaciones a través de la base de datos GISIS, o por otro medio.

7.4 El Subcomité examinó además el documento FSI 15/7/2 (Austria y otros), en el que también se formulan observaciones sobre el documento FSI 15/7 y, en particular, sobre las siguientes cuestiones:

- .1 si el proyecto de Código introduciría prescripciones sobre la investigación de siniestros y la notificación de las conclusiones que serían menos rigurosas que las del Código existente;
- .2 si el proyecto de Código indica la rigurosidad y la calidad de la investigación que debe llevarse a cabo. El proyecto de Código dejaría bastante indefinido el grado de rigurosidad de la investigación y de todo informe consiguiente, y no se prescribiría expresamente que se determinen los factores causales de los siniestros muy graves; y
- .3 para investigar los factores causales, en el proyecto de Código se contemplaría la aplicación de un "enfoque sistémico". Dicho enfoque es tan sólo una técnica de investigación, cuando son muchos los modelos de accidentes que pueden

utilizarse. Según se indica en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, puede hacerse una posible interpretación mediante una simple referencia a una disposición de la resolución A.884(21), que no es jurídicamente vinculante. Sin una definición vinculante, la expresión se prestará a interpretaciones subjetivas sobre el grado de rigor y la calidad de la investigación. Los coautores opinan que, en la medida de lo posible, y al menos para los siniestros muy graves, convendría establecer los factores causales y adoptar un enfoque más sistemático en las investigaciones, y que debería indicarse que las facultades de los investigadores son importantes para garantizar la eficacia y calidad de la investigación.

REMISIÓN AL GRUPO DE TRABAJO

7.5 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros y examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, ultimara:

- .1 el proyecto de Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos y la resolución conexas de la Asamblea, basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FSI 15/7) y los documentos en los que se formulan observaciones al respecto (FSI 15/7/1, FSI 15/7/2 y FSI 15/INF.13); y
- .2 el proyecto de enmiendas a los instrumentos pertinentes que deben examinar el MEPC 56 y el MSC 83, según proceda.

7.6 Tras haber recibido el informe del Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros y examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (FSI 15/WP.1, Add.1 y Add.2), el Subcomité adoptó las medidas que se indican en los párrafos que figuran a continuación.

CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS

Siniestros que deben investigarse

7.7 El Subcomité tomó nota de la opinión del Grupo de que los accidentes de la gente de mar ya se contemplaban en el Código, a través de la definición de siniestro marítimo, siempre que el accidente estuviera directamente relacionado con la explotación de un buque, y de que la definición de siniestro marítimo no implica que el buque haya sufrido algún tipo de daño o accidente.

Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) y circular MSC-MEPC.3/Circ.1

7.8 Al analizar la importancia del GISIS y de la circular MSC-MEPC.3/Circ.1 por lo que respecta a la notificación de los pormenores de las conclusiones de las investigaciones, y tras tomar en consideración el tipo de siniestro/suceso marítimo y su gravedad, el hecho de que el Código revisado debe adquirir carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS y que el GISIS y la circular mencionada pueden modificarse periódicamente, el Subcomité tomó nota de la decisión del Grupo de no hacer referencia al GISIS ni a la circular MSC-MEPC.3/Circ.1 en el proyecto de Código revisado.

Doble matriculación

7.9 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había examinado la manera en que el proyecto de Código revisado aborda la cuestión de los buques con doble matriculación, y en su opinión la primera matrícula sólo se tiene en cuenta a efectos de hipoteca y la segunda está relacionada con aspectos operacionales; el Estado cuyo pabellón puede enarbolar el buque es responsable de la seguridad de este último.

Revisión del Código que adquirirá carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS

7.10 El Subcomité recordó que el MSC y el MEPC le habían encomendado la revisión del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (Resolución A.849(20), en su forma enmendada) a más tardar en 2007.

7.11 El Subcomité también recordó que el FSI 13 había formulado las consideraciones siguientes, que debían examinar el MSC 80 y el MEPC 53, respecto de los posibles métodos para hacer que el Código tenga carácter jurídicamente vinculante:

- .1 sería necesario tratar de armonizar todos los instrumentos que recojan disposiciones sobre los accidentes y la investigación de sucesos (por ejemplo, la regla I/21 del SOLAS, el artículo 12 del MARPOL, el artículo 23 del Convenio de Líneas de Carga, el artículo 94.7 de la CONVEMAR);
- .2 el precedente del Código IGS, al que sólo se dio carácter obligatorio a través del Convenio SOLAS, teniendo en cuenta que también abarca cuestiones relativas al medio ambiente; sin embargo, es posible que este antecedente no sea totalmente pertinente tratándose de dar carácter obligatorio al Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos;
- .3 entre las posibles opciones para hacer obligatorio este último, podrían incluirse:
 - .3.1 incorporar una nueva regla en el capítulo XI-1 del SOLAS;
 - .3.2 elaborar un nuevo capítulo XIII del SOLAS;
 - .3.3 enmendar la actual regla 1/21 del SOLAS mediante el procedimiento de aceptación expresa; o
 - .3.4 elaborar un nuevo Convenio sobre este tema.

Proyecto de Código sobre normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos (Código de investigación de siniestros)

7.12 Tras analizar las opciones precedentes, el Subcomité estuvo de acuerdo respecto de la introducción de una nueva regla del capítulo XI-1 del Convenio SOLAS.

7.13 El Subcomité opinó que una resolución de la Asamblea no era el instrumento adecuado para adoptar un código que habría de incluir disposiciones sobre normas obligatorias y que el medio más idóneo para adoptar el Código revisado sería una resolución del MSC.

7.14 Por lo tanto, el Subcomité aprobó:

- .1 el Proyecto de Código sobre normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos, junto con una resolución MSC conexas, según figuran en los anexos 2 y 3, a efectos de su presentación al MSC 83 para su aprobación y posterior adopción por el MSC 84;
- .2 el proyecto de enmiendas al capítulo XI-1 del Convenio SOLAS 1974, enmendado, por el que se asigna carácter obligatorio al Código, según figura en el anexo 4, a efectos de presentarlo al MSC 83 para su aprobación y posterior adopción por el MSC 84; y
- .3 el proyecto de circular MSC-MEPC.3, sobre el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos, a fin de permitir que el Código se implante con carácter voluntario antes de la fecha efectiva de su entrada en vigor, según figura en el anexo 5, para su presentación al MSC 83 y al MEPC 57 para su aprobación.

7.15 El Subcomité también acordó invitar al MEPC a que analice si, una vez que el Código tenga carácter obligatorio de conformidad con el SOLAS, podría elaborarse una enmienda al MARPOL bajo la forma, por ejemplo, de una nota a pie de página correspondiente al artículo 12(1).

7.16 La delegación de Argentina señaló que consideraba que la adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos podría afectar a algunos instrumentos de la OMI, tales como el Convenio SOLAS, así como a la CONVEMAR. Teniendo presente también que el Código incluiría disposiciones de carácter obligatorio, la delegación opinó que el proyecto de Código revisado, elaborado por el Subcomité, debería enviarse a los Comités para obtener su respaldo antes de remitirlos al Comité Jurídico para su examen.

Directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código revisado

7.17 Tras reconocer la importancia de las Directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código (resolución A.849(20), anexo, apéndice), el Subcomité acordó examinar en el futuro una revisión de las Directrices con miras a su inclusión como apéndice del Código tras la adopción del Código para la Investigación de Siniestros, en el marco del punto de su programa de trabajo titulado "Estadísticas e investigaciones de siniestros".

8 ARMONIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Marco para el examen del punto

8.1 El Subcomité recordó que, en sus dos periodos de sesiones anteriores, había reconocido, en el marco de este punto del orden del día, la necesidad de examinar un gran volumen de documentos de carácter técnico y las consiguientes limitaciones de tiempo para hacerlo en el Pleno, la importancia de contar en ese proceso con una representación eficaz de los regímenes de

supervisión por el Estado rector del puerto, y los beneficios de una interacción constructiva entre los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puertos.

8.2 El Subcomité agradeció que el FSI 14 hubiese realizado importantes avances mediante la constitución de un grupo de trabajo, en particular en lo que respecta a las siguientes cuestiones:

- .1 el marco sobre la armonización a escala mundial de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto;
- .2 las conclusiones y recomendaciones del cursillo previo de la OMI para secretarios de los Memorandos de entendimiento/acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y los directores de los centros de información, así como la estructura y el orden del día del próximo cursillo;
- .3 la situación del módulo del GISIS sobre supervisión por el Estado rector del puerto;
- .4 el examen de la resolución A.787(19), enmendada por la resolución A.882(21); y
- .5 la elaboración de un proyecto de circular MSC sobre la validez del Certificado de homologación para productos navales, que se distribuyó con la signatura MSC.1/Circ.1221, tras su aprobación por el MSC 82.

8.3 El Subcomité recordó asimismo que, por lo que respecta a las transmisiones incorrectas del SIA y tras haber examinado el documento MSC 82/21/10 (Egipto) en el que se propone elaborar un método para reducir al mínimo los mensajes incorrectos transmitidos por el equipo SIA del buque, el Subcomité había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité NAV, un punto de prioridad alta titulado "Medidas para reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo SIA", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación, en colaboración con el Subcomité FSI (en lo que respecta a la supervisión por el Estado rector del puerto y cuestiones conexas).

8.4 Habida cuenta de que el Grupo de trabajo por correspondencia no había presentado un informe para su examen en el periodo de sesiones en curso, el Subcomité decidió que este punto del orden del día se abordara según la secuencia de los elementos más importantes de armonización acordados en el último periodo de sesiones y utilizó la información que figura en el documento FSI 15/WP.4 (Secretaría) como guía para las deliberaciones:

- .1 ratificación por todos los Estados Miembros de los instrumentos de la OMI y de otros convenios pertinentes (por ejemplo, los Convenios de la OIT), en virtud de los cuales el Subcomité recibe información sobre instrumentos jurídicos;
- .2 unificación, en cuanto a la comprensión e implantación de lo dispuesto en los convenios, códigos y directrices (procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto, código de buenas prácticas, y procedimiento de revisión), en relación con los cuales el Subcomité examinó las cuestiones sobre el código de buenas prácticas, la Conferencia ministerial de los Memorandos de entendimiento de París y Tokio y el primer periodo de sesiones conjunto de los Memorandos de entendimiento del Mar Negro y del Mediterráneo;

- .3 compatibilidad de los procedimientos, sistemas de notificación y formatos normalizados en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto (sistemas de codificación, terminología, estadísticas, notificaciones, derecho de apelación, etc.), en relación con los cuales el Subcomité examinó las cuestiones de la notificación por los Estados de abanderamiento y la armonización del sistema de codificación;
- .4 la transparencia de la información y las estadísticas sobre los resultados de la inspección, en relación con los cuales el Subcomité examinó la información sobre Equasis y los resultados de la campaña intensiva de inspecciones (CII) sobre el SMSSM del Memorando de entendimiento de París;
- .5 cooperación e intercambio eficaz de información entre los Estados Miembros y los Memorandos de entendimiento, en relación con los cuales el Subcomité examinó la presentación de Chipre sobre las medidas para mejorar el control por los Estados de abanderamiento de las normas de seguridad de los buques;
- .6 intercambio mutuo de información, bajo la forma de datos sobre supervisión entre los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto e inclusión de todos los datos disponibles en los procedimientos de selección de un régimen de supervisión en particular, en relación con los cuales el Subcomité examinó las cuestiones relativas a los Estados de abanderamiento que abarcan el Memorando de entendimiento de París, el Memorando de Tokio y el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos; y
- .7 análisis de las actividades, prácticas y estadísticas en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto, en relación con el cual el Subcomité examinó los diversos informes anuales presentados por los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto.

8.5 Los dos elementos restantes acordados por el FSI 14, es decir, la formación de profesionales cualificados como funcionarios de supervisión y un buen entendimiento de los procesos, normas, códigos y prácticas por parte de todos los que intervienen en este ámbito de actividad y la revisión del material formativo disponible, tal como el curso modelo de la OMI 3.09 sobre supervisión por el Estado rector del puerto y elaboración de material formativo armonizado a nivel mundial, no se abordaron en el periodo de sesiones en curso debido a que no se había presentado material al respecto.

8.6 Asimismo, el Subcomité continuó con el análisis del mandato del Grupo de trabajo por correspondencia constituido en el FSI 14 para el examen de los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19)), enmendada, y del GISIS, para ultimar el examen de este punto sobre la cuestión de la base de datos sobre la flota mundial.

RATIFICACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES PERTINENTES

8.7 Se informó al Subcomité sobre el estado jurídico de los instrumentos de la OMI y acerca de las disposiciones pertinentes que figuran en la resolución A.787(19), enmendadas por la resolución A.882(21).

8.8 A este respecto, se invitó al Memorando de entendimiento del Caribe y a los Estados Unidos a que informaran al Subcomité sobre los procedimientos de supervisión por el Estado

rector del puerto aplicables a los buques no regidos por los Convenios en la región del Caribe, basándose en el acuerdo entre los dos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto.

8.9 Los Estados Unidos indicaron que, desde el inicio de su programa oficial de supervisión por el Estado rector del puerto, el objetivo principal ha sido la eliminación de los buques deficientes. Rápidamente establecieron que, dada la proximidad de numerosos países con los Estados Unidos y las rutas comerciales existentes entre ellos, había una serie de buques de carga pequeños no cubiertos por el régimen reglamentario internacional. Estos buques, de arqueado bruto inferior a 500, efectuaban escalas en sus puertos con regularidad, con frecuencia en un estado que representaba un riesgo considerable para el medio marino. Pero, lo que es más importante, el estado del buque no garantizaba de manera adecuada la seguridad de su dotación.

8.10 Dado que no existía ningún marco reglamentario internacional para dichos buques, los Estados Unidos utilizaron en principio sus reglamentos nacionales para los buques de este tamaño. Sin embargo, percibieron que la creación de un acuerdo internacional entre los Estados Unidos y los distintos países involucrados beneficiaría a todo el mundo. En su opinión, la creación de un acuerdo internacional aumentaría la transparencia de las prescripciones para todos los buques afectados. En consecuencia, los Estados Unidos elaboraron una lista de comprobaciones básica para examinar dichos buques, que sirvió como punto de partida para la elaboración de un código.

8.11 Al mismo tiempo que se elaboraba la lista de comprobaciones, el Memorando de entendimiento del Caribe sobre la supervisión por el Estado rector del puerto empezó a asumir un papel activo en esta esfera. Un grupo de trabajo formado por los países signatarios del Memorando de entendimiento del Caribe redactó, con la ayuda de la OMI, el Código de seguridad para los buques de carga del Caribe. El Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos examinó el Código y opinó que, una vez introducidas algunas modificaciones y adiciones, podría aplicarse para el examen de dichos buques no regidos por el Convenio SOLAS. En enero de 1997, el Memorando de entendimiento del Caribe aceptó las modificaciones recomendadas y, en julio de 1997, los Estados Unidos aceptaron el nuevo Código como instrumento básicamente equivalente a sus reglamentos nacionales.

8.12 La utilización del Código por todas las Partes para el examen de los buques de carga extranjeros de arqueado bruto inferior a 500 que navegan en la región del Caribe representó un avance significativo hacia la armonización de las normas sobre el examen de buques y la mejora de las normas aplicables a los buques que navegan en la región.

8.13 Desde 1997, muchos signatarios del Memorando de entendimiento del Caribe han adoptado el Código de seguridad para buques de carga en el Caribe y lo han incorporado a su ordenamiento jurídico nacional. En opinión de los Estados Unidos, en la última década el Código ha resultado útil, puesto que puede observarse un considerable descenso en el porcentaje de buques deficientes que hacen escala en sus puertos.

8.14 Los Estados Unidos llegaron a la conclusión de que el Código podría servir como modelo para otros Estados Miembros de la OMI y regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto que se encuentren en situaciones similares. Para que el Subcomité pueda tener una visión más completa de este tema, Estados Unidos señaló que presentaría un documento al FSI 16, posiblemente en colaboración con el Memorando de entendimiento del Caribe, en el que expondría los antecedentes y, lo que es más importante, las conclusiones extraídas de la implantación y aplicación de este Código.

8.15 El observador del Memorando de entendimiento del Caribe respaldó las opiniones expresadas por Estados Unidos y añadió que, para que el Código de seguridad para buques de carga del Caribe pueda adquirir carácter obligatorio, todos los Estados Miembros del Memorando de entendimiento del Caribe sobre supervisión por el Estado rector del puerto deben incorporarlo a su legislación nacional. El Memorando está avanzando para lograrlo, ya que considera es que se debe luchar contra los buques deficientes y cualquier buque que constituya una amenaza para la seguridad de la navegación, la protección y/o el medio marino debe recibir el mismo trato, independientemente de su clase o tamaño.

8.16 A tal efecto, el Memorando de entendimiento del Caribe está empeñado en implantar plenamente este Código y está firmemente decidido a habilitar todos los mecanismos a su alcance para garantizar que cada Estado Miembro lo cumple plenamente. El observador se hizo eco de las opiniones de Estados Unidos sobre esta cuestión y alentó a otros Estados Miembros de la OMI y regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a utilizar este Código como modelo, según sea oportuno. El Memorando de entendimiento del Caribe presentará al FSI 16, un documento en colaboración con los Estados Unidos.

8.17 El observador indicó asimismo que en la región del Caribe existe un Código para buques comerciales pequeños aplicables a buques de menos de 24 metros de eslora, y que el Memorando de entendimiento del Caribe también presentará un documento a este respecto al FSI 16.

UNIFICACIÓN, EN CUANTO A LA COMPRESIÓN Y A LA IMPLANTACIÓN (AUTORIDADES Y FUNCIONARIOS DE SUPERVISIÓN), DE LO DISPUESTO EN LOS CONVENIOS, CÓDIGOS Y DIRECTRICES (PROCEDIMIENTOS DE SUPERVISIÓN Y CÓDIGO DE BUENAS PRÁCTICAS Y EL PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN)

Código de buenas prácticas

8.18 Teniendo presente que en los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19)), enmendados, figura una sección 2.6 con "Directrices generales sobre procedimientos para los funcionarios de supervisión", el Subcomité señaló que el MEPC 55 y el MSC 82 habían respaldado la decisión del Subcomité, basándose en las recomendaciones del tercer cursillo de la OMI sobre supervisión por el Estado rector del puerto, de empezar a elaborar en el FSI 15 un Código de conducta para las actividades relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto.

8.19 Tras la Segunda Conferencia ministerial conjunta de los Memorandos de entendimiento de París y de Tokio sobre supervisión por el Estado rector del puerto, en la que los ministros expresaron su determinación de "animar a ambos Memorandos a que elaboren un Código de buenas prácticas para funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto y, teniendo en cuenta la función rectora de estos Memorandos en otras partes del mundo, fomentar activamente el Código a escala mundial, el Subcomité examinó el documento FSI 15/8/6 (Memorando de entendimiento de París) sobre el Código de buenas prácticas que ya había adoptado.

8.20 A la espera de la ultimación prevista de un proyecto de resolución de la Asamblea sobre procedimientos revisados de supervisión por el Estado rector del puerto que revoque las resoluciones A.787(19) y A.882(21), el Subcomité acordó establecer un grupo de redacción para elaborar un proyecto de código de conducta en relación con las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno y otros códigos existentes de buenas prácticas, elaborados por los Memorandos de entendimiento del

Mar Negro, del Caribe y de Tokio y por el Acuerdo de Viña del Mar, en forma de una circular MSC-MEPC.4 y basándose en el documento FSI 15/8/6 (Memorando de entendimiento de París).

8.21 Tras recibir el informe del Grupo de redacción sobre el Código de buenas prácticas para funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del Puerto (FSI 15/WP.6), el Subcomité adoptó las medidas señaladas en los párrafos siguientes.

8.22 El Subcomité acordó el texto del proyecto de circular MSC-MEPC.4 sobre el Código de buenas prácticas, que figura en el anexo 6, que se someterá a la aprobación del MEPC 56 y del MSC 83, y en que se debería invitar a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que elaboren y adopten un código semejante, si corresponde, para ayudar a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto a llevar a cabo sus inspecciones con la mayor profesionalidad posible.

Conferencia ministerial y reunión conjunta de trabajo

8.23 El Subcomité tomó nota de las novedades en cuanto a las medidas resultantes de la Segunda Conferencia ministerial conjunta sobre supervisión por el Estado rector del puerto (FSI 15/INF.8).

8.24 Asimismo, el Subcomité tomó nota de la información sobre la primera Reunión de trabajo conjunta de los Memorandos de entendimiento del Mar Negro y del Mediterráneo sobre supervisión por el Estado rector del puerto (MSC 82/23/2) e invitó a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a seguir facilitando información al Subcomité sobre sus iniciativas conjuntas y el seguimiento de las mismas.

COMPATIBILIDAD DE LOS PROCEDIMIENTOS, SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN Y FORMATOS NORMALIZADOS EN EL ÁMBITO DE LA SUPERVISIÓN (SISTEMA DE CODIFICACIÓN, TERMINOLOGÍA, ESTADÍSTICAS, NOTIFICACIONES, DERECHO DE APELACIÓN, ETC.)

Notificación por los Estados de abanderamiento

8.25 El Subcomité examinó el documento FSI 15/INF.11 (Estados Unidos) en el que se presentan nuevos procedimientos que entrarán en vigor el 1 de enero de 2008, para notificar a un Estado de abanderamiento la detención, en un puerto de los Estados Unidos, de un buque que enarbole su pabellón e invitó a los Estados Miembros a que actualizaran sus datos de contacto que figuran en la lista de la OMI sobre los puntos de contacto nacionales para las cuestiones de seguridad, prevención de la contaminación y lucha contra la contaminación (MSC-MEPC.6/Circ.2).

8.26 A este mismo respecto, la Secretaría informó al Subcomité acerca de la situación actual de la lista de la OMI de puntos de contacto de los Estados de abanderamiento para la supervisión por el Estado rector del puerto que se está elaborando en forma de un módulo del GISIS, al que podrán acceder directamente los Estados Miembros para fines de actualización.

Armonización del sistema de codificación

8.27 El representante de la Federación de Rusia ofreció información que actualiza el documento FSI 14/7/10 sobre principios básicos de armonización del sistema de codificación.

8.28 El Subcomité señaló que durante la reunión se habían establecido nuevos contactos entre los miembros del Grupo de trabajo mixto de los Memorandos de entendimiento de París y de Tokio, con la participación de un experto de la OMI, lo que permitió analizar más a fondo los principios básicos para revisar el sistema de codificación.

8.29 Una vez que el grupo acuerde los principios básicos, se llevará a cabo un examen técnico de los códigos existentes y de las modificaciones consiguientes, garantizando la participación de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto de los países en desarrollo según proceda, con miras a facilitar la futura adopción de un sistema único de codificación armonizado para la supervisión por el Estado rector del puerto, que se pondrá en conocimiento de los seminarios de la OMI sobre los Memorandos de entendimiento/acuerdos de supervisión por el Estado rector del puerto, secretarios y directores de los centros de información, y de la Organización.

8.30 Tras tomar nota de que la Secretaría había contratado a un consultor internacional para llevar a cabo un estudio técnico sobre la armonización de sistemas de codificación para la supervisión por el Estado rector del puerto conjuntamente con el Grupo mixto de trabajo de los Memorandos de entendimiento de París y Tokio anteriormente mencionados y para informar de sus conclusiones al cursillo de la OMI para los secretarios y directores de los centros de información de los acuerdos y memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto, el Subcomité examinó el documento FSI 15/12/1 (Secretaría), en el que se recoge la lista de las nuevas prescripciones que se han adoptado desde el último periodo de sesiones, que deberán utilizarse para elaborar cuadros de referencias relativas a nuevas prescripciones impuestas en los convenios que son de importancia para las actividades en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto.

8.31 Tras recibir información acerca de los adelantos conseguidos por el Grupo mixto de trabajo de los Memorandos de entendimiento de Tokio y de París, el Subcomité tomó nota con satisfacción del importante avance en el campo de la armonización que supone la decisión del Grupo de recomendar la utilización de los códigos de denominación de lugares de las Naciones Unidas (UNLOCODES).

TRANSPARENCIA DE LA INFORMACIÓN Y LAS ESTADÍSTICAS SOBRE RESULTADOS DE LAS INSPECCIONES

Novedades relativas al sistema de información Equasis

8.32 El Subcomité consideró el documento FSI 15/8/7 (Secretaría) sobre las novedades relativas al sistema de información Equasis y examinó con carácter preliminar el posible papel de Equasis en el contexto de la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto y la posible interrelación entre el GISIS y Equasis en lo que respecta al intercambio mundial de datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto.

8.33 A fin de proseguir el examen de estas cuestiones de forma eficaz, el Subcomité acordó invitar a un representante de Equasis a que asista al próximo periodo de sesiones del Subcomité, en calidad de experto, de conformidad con el artículo 45 del Reglamento interior.

8.34 Con independencia de la decisión de invitar a un representante de Equasis a su próxima reunión, el Subcomité encargó a la Secretaría que solicitara a Equasis que aclarara las cuestiones que se habían planteado durante las deliberaciones, en particular en relación con las estadísticas que habían preparado en colaboración con la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA)

la integración prevista de datos de otros regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto así como sobre los criterios aplicables.

8.35 Se informó al Subcomité de que el Memorando de entendimiento del Mediterráneo había iniciado recientemente el proceso de análisis para convertirse en proveedor de datos.

Informe del Memorando de entendimiento de París correspondiente a 2005 sobre la campaña intensiva de inspecciones (CII) relativa al SMSSM

8.36 El Subcomité examinó el documento FSI 15/INF.6 (Memorando de entendimiento de París) sobre el informe del Memorando de entendimiento de París correspondiente a 2005 sobre la campaña intensiva de inspecciones (CII) relativa al SMSSM, que se llevó a cabo del 1 de septiembre al 30 de noviembre de 2005 y que dio como resultado 4 794 inspecciones CII, produciéndose detenciones en 29 de ellas (un 0,6%) en relación con el cuestionario de 15 entradas y otras cinco detenciones relacionadas con el equipo: falta de personas calificadas, falta de familiarización con el equipo.

8.37 A este respecto, el Subcomité señaló los siguientes aspectos que podrían ser motivo de preocupación, mencionados en los informes sobre el terreno de los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto:

- .1 casos de procedimientos deficientes por lo que respecta a la familiarización con la utilización del equipo de abordaje, incluida la fuente de energía eléctrica de emergencia y la configuración de la antena;
- .2 incumplimiento de los procedimientos correctos para someter a prueba el equipo en el mar o antes de la salida con radioestaciones costeras o validando debidamente dichos ensayos, mediante la conservación de copias impresas u otros acuses de recibo;
- .3 delegación por algunos oficiales de puente superiores de su responsabilidad en cuanto a las operaciones radioeléctricas a un oficial de puente inferior; capitanes que no prestan la debida atención a las prescripciones radioeléctricas y se limitan simplemente a firmar el registro radioeléctrico; y
- .4 notificación de contaminación acústica en las transmisiones radioeléctricas, durante periodos críticos de la guardia, que afectan la concentración del encargado de la guardia en el puente o del personal del puente.

8.38 El Subcomité decidió que las conclusiones mencionadas *supra* deberían remitirse al Subcomité STW, a título informativo, junto con las recomendaciones del Memorando de entendimiento de París de que se aliente a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto a que sigan ejerciendo la supervisión con arreglo al artículo X y la regla I/4, según corresponda, del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978, enmendado, y con especial referencia a las prescripciones de la regla I/14 (Responsabilidad de las compañías), párrafo 1.4, y la sección A.1/14, párrafo 2 de dicho Convenio.

8.39 Para concluir con respecto a la cuestión de las CII, el Subcomité invitó a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a seguir facilitando al Subcomité tal información, preferentemente llevando a cabo las campañas en cooperación con otros regímenes de

supervisión por el Estado rector del puerto y a brindar recomendaciones, junto con el material de apoyo, que puedan distribuirse a los órganos pertinentes de la OMI para su examen más a fondo.

COOPERACIÓN E INTERCAMBIO EFICAZ DE INFORMACIÓN ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS Y LOS MEMORANDOS DE ENTENDIMIENTO

8.40 El Subcomité recordó que en el párrafo 1.3.2 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada) se establece que:

"Los siguientes procedimientos de supervisión deberán considerarse complementarios de las medidas de ámbito nacional que adopten las Administraciones de los Estados de abanderamiento en sus respectivos países y en el exterior, y su objeto es ayudar a las Administraciones de los Estados de abanderamiento en su misión de lograr que se cumplan las disposiciones de los respectivos convenios para salvaguardar la seguridad de la tripulación, los pasajeros y los buques, y garantizar asimismo la prevención de la contaminación."

8.41 A este respecto, el Subcomité examinó el documento FSI 15/8/2 (Chipre) titulado "Medidas para mejorar el control por el Estado de abanderamiento de las normas de seguridad de los buques que enarbolan el pabellón chipriota", en el que se describen las tres categorías más importantes de medidas adoptadas por el Ministerio de la Marina Mercante de Chipre cuya principal finalidad es mejorar el control de los buques que enarbolan el pabellón chipriota, las compañías que gestionan estos buques y la organizaciones reconocidas, utilizando la información resultante de las inspecciones de los buques que enarbolan el pabellón chipriota en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto.

8.42 El Subcomité reconoció el valor de la información suministrada, si bien tomó nota de que las medidas puestas en práctica por Chipre podrían no ser tan eficaces cuando las implanten otros Estados de abanderamiento.

8.43 El Subcomité invitó a los Estados Miembros a presentar documentos voluntariamente al FSI 16, a fin de contribuir al proceso del intercambio de información útil sobre la mejora de la actuación del Estado de abanderamiento, la reducción de sus índices de detenciones y los esfuerzos que hayan realizado y que hayan producido o debido producir tales resultados positivos.

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN BAJO LA FORMA DE DATOS SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO ENTRE DISTINTOS RÉGIMENES, E INCLUSIÓN DE TODOS LOS DATOS DISPONIBLES EN LOS PROCEDIMIENTOS DE SELECCIÓN DE CADA RÉGIMEN DE SUPERVISIÓN

Estados de abanderamiento en los cuales se centran los Memorandos de entendimiento de París y Tokio y el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos

8.44 El Subcomité examinó el documento FSI 15/INF.3 (Memorandos de entendimiento de París y Tokio) sobre los Estados de abanderamiento en los cuales se centran los Memorandos de entendimiento de París y Tokio y el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos. Tras tomar nota de los ejemplos positivos de Estados de abanderamiento que, en colaboración con los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, habían mejorado su actuación trasladándose así a mejores secciones de la lista negra/gris/blanca, el Subcomité coincidió con la opinión de que la evaluación de la actuación, basada exclusivamente en los avances registrados a

través de dichas listas, no debería impedir que se observen las condiciones reales de los buques y de las tripulaciones.

8.45 El Subcomité invitó a los regímenes de supervisión a seguir presentando tal información y a contemplar al mismo tiempo la posibilidad de ampliar el número de regímenes de supervisión que efectúan un aporte, a condición de que apliquen sistemas de objetivos específicos semejantes. El Subcomité tomó nota del ofrecimiento del Memorando de entendimiento de París para colaborar con los Estados de abanderamiento que deseen mejorar su actuación para corregir una mala clasificación en el sistema de la lista negra/gris/blanca y prestarles ayuda.

Territorios dependientes y nomenclatura de las Naciones Unidas

8.46 La delegación de España declaró, en relación con el empleo del término "Gibraltar" en el anexo del documento FSI 15/INF.3, que no consideraba a Gibraltar como Estado de abanderamiento, y pidió que en documentos futuros se utilizara otra terminología, como "Gibraltar (Reino Unido)" o "Pabellón británico de Gibraltar".

8.47 La delegación del Reino Unido confirmó que la observación de la delegación de España era correcta y se declaró favorable al empleo de expresiones tales como "pabellón" o "Administración del pabellón" para describir la lista de ocasiones en que era probable que apareciera "Gibraltar".

8.48 Respecto del uso de la expresión "Gibraltar (Reino Unido)", la Secretaría se remitió a la aprobación del MSC y el MEPC de la decisión del Subcomité de considerar la cuestión de una presentación estadística agrupada en los informes anuales de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, de las inspecciones de los buques que enarbolan el pabellón de un Estado de abanderamiento y de sus territorios dependientes, en el supuesto de que la cuestión sería examinada en el próximo periodo de sesiones. También señaló que en los documentos elaborados por la Secretaría se han incluido las expresiones "pabellón" o "Administración del pabellón", precisamente para evitar casos como el que plantea la delegación de España. Por último, la Secretaría subrayó la importancia de garantizar que todos los sistemas de datos e información y, en especial, los sistemas de datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto, usan la Nomenclatura de las Naciones Unidas y UNLOCODES, y que los informes elaborados a partir de tales datos son reflejo de la terminología acordada internacionalmente.

Procedimientos aplicables a los nuevos miembros

8.49 El Subcomité examinó el documento (FSI 15/INF.7) sobre Procedimientos aplicables a los nuevos miembros, en particular con respecto a los criterios para conceder el carácter de miembro cooperativo por un máximo de tres años, seguido de un ejercicio de autoevaluación, de la intervención de un equipo de supervisión y de la concesión del carácter de miembro de pleno derecho, y acordó aplazar el examen de la cuestión, al mismo tiempo que invitó a otros regímenes de supervisión a presentar información semejante a efectos de armonización.

ANÁLISIS DE ACTIVIDADES, PRÁCTICAS Y ESTADÍSTICAS EN EL MARCO DE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

8.50 El Subcomité recordó que el FSI 12 había recomendado llevar a cabo análisis pormenorizados de los informes anuales sobre actividades relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto y que, por falta de tiempo, el FSI 14 no había podido examinar la cuestión de los objetivos y de la metodología para la recopilación de los distintos conjuntos de

datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto, ni el tema de la metodología para el análisis periódico de las prácticas sobre supervisión, como así tampoco el documento FSI 13/6/6 (Secretaría) relativo al análisis pormenorizado de los informes anuales sobre supervisión por el Estado rector del puerto.

8.51 El Subcomité examinó los informes anuales que se indican a continuación, presentados por los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto:

- .1 informe estadístico anual de 2005 del Acuerdo de Viña del Mar (FSI 15/8 y FSI 15/INF.2);
- .2 informe anual del Memorando de entendimiento del Océano Índico correspondiente a 2006 (FSI 15/8/1);
- .3 informes anuales del Memorando de entendimiento de Tokio correspondientes a 2005 y 2006 (FSI 15/8/3 y FSI 15/8/4, respectivamente);
- .4 informe anual del Memorando de entendimiento de París correspondiente a 2005 (FSI 15/8/5 y Corr.1 y FSI 15/INF.5);
- .5 informe (anual) de supervisión por el Estado rector del puerto de los Estados Unidos correspondiente a 2006 (FSI 15/INF.2); y
- .6 informe anual del Memorando de entendimiento del Caribe correspondiente a 2006.

8.52 El Subcomité invitó a los representantes de otros regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto que no presentaron ningún documento para el periodo de sesiones en curso, a que facilitaran la información sobre sus últimas novedades.

8.53 El observador del Memorando de entendimiento del Mediterráneo informó de que su sistema computerizado había empezado oficialmente a recopilar datos de los Estados Miembros el 7 de marzo de 2005. Por consiguiente, el Informe anual correspondiente a 2006 constituía la segunda edición del informe anual sobre supervisión por el Estado rector del puerto en la región del Mediterráneo; una copia del informe, que se presentó al Presidente del Subcomité al inicio del periodo de sesiones, puede encontrarse en www.medmou.org. Tomando como base la declaración efectuada por el primer periodo de sesiones conjunto de los comités del Memorando de entendimiento del Mar Negro y del Memorando de entendimiento del Mediterráneo sobre supervisión por el Estado rector del puerto, este régimen tiene por objetivo establecer acuerdos de cooperación con otros Memorandos de entendimiento, por ejemplo, el de París y el del Mar Negro.

8.54 El observador del Memorando de entendimiento del Mar Negro informó al Subcomité de que durante el periodo de sesiones, se había puesto a disposición de los participantes una copia de su informe anual correspondiente a 2006, adoptado en abril del presente año. Informó al Subcomité de que el Memorando del Mar Negro se uniría a los memorandos de París y de Tokio y a otros acuerdos/memorandos regionales para llevar a cabo una CII sobre el Código IGS durante 2007. También se han establecido programas de intercambio regionales para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto con los Memorandos de entendimiento del Mediterráneo y de París, que se iniciaron en 2006.

8.55 El observador del Memorando de entendimiento de Abuja informó al Subcomité sobre la situación de este régimen, que no resultaba alentadora debido a la falta de compromiso de las Autoridades Miembros para implantar el régimen de supervisión; de que lamentablemente las reuniones anuales del Comité no habían sido regulares, y de que seguía siendo escasa la participación en los seminarios y programas de formación que se habían organizado. Informó de que, en la región, sólo el Congo, Nigeria y Sudáfrica realizan actividades de supervisión por el Estado rector del puerto. Finalmente, el observador apeló a la OMI y a todos los interesados, para que se hagan presentes en la región del Memorando de entendimiento de Abuja a fin de analizar la situación y tratar de encontrar soluciones para que el Memorando de entendimiento de Abuja alcance un nivel de eficacia comparable al de otros regímenes de supervisión.

8.56 El Subcomité examinó asimismo el documento FSI 15/INF.4 (Secretaría), que contiene un informe sobre los avances de los acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto, y encargó a la Secretaría que presentara información actualizada en el FSI 16.

8.57 El Subcomité invitó a los acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto y al Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos a que siguieran presentando sus informes anuales al Subcomité, preferiblemente en un formato normalizado que indique el año al que se refieren las estadísticas que contiene el informe.

8.58 Durante las deliberaciones, el observador del Memorando de París manifestó su inquietud respecto de la información proporcionada por los regímenes regionales de supervisión por el Estado rector. Señaló que el Memorando de entendimiento de París había venido proporcionando esta información durante varios años y que los otros Memorandos de entendimiento estaban presentando ahora sus informes anuales. Tras señalar que el Subcomité había estado examinando con gran atención la eficacia, exigencias y armonización de los acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto, el observador señaló que, puesto que varios Estados de abanderamiento parecían no estar en condiciones de cumplir con sus obligaciones convencionales, el Subcomité también debería tratar este tema a fin de mejorar sus pertinentes actividades de supervisión.

8.59 El representante de Belice estuvo de acuerdo con la propuesta del observador del Memorando de entendimiento de París y opinó que esas deliberaciones y análisis también podrían llevarse a cabo caso por caso entre las regiones. Señaló asimismo que Belice está adoptando medidas preactivas para ubicarse en la lista blanca de todos los Memorandos de entendimiento antes de 2009.

EXAMEN DEL MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA CONSTITUIDO EN EL FSI 14

Elaboración de los procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto

8.60 El Subcomité examinó el camino a seguir para la elaboración de los Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto, tal como se propuso en el FSI 14.

8.61 En este contexto, analizó la posibilidad de constituir un grupo de trabajo por correspondencia que tenga como único objetivo elaborar unos Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada por la resolución A.882(21)), tomando en consideración todas las enmiendas previamente aprobadas, y proponer un procedimiento simplificado para su enmienda.

Establecimiento de un Grupo de trabajo por correspondencia sobre la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto

8.62 El Subcomité constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto coordinado por Polonia *, al que asignó el siguiente mandato:

- .1 actualizar los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, recogidos en la resolución A.787(19), enmendada mediante la resolución A.882(21), y al mismo tiempo elaborar un proyecto de texto refundido de los Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto;
- .2 en el contexto del examen de los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, tener en cuenta las enmiendas a los instrumentos de la OMI que han entrado en vigor, incluidas las enmiendas a los Anexos I, II, IV y VI del MARPOL, considerando también los proyectos de enmiendas que figuran en los anexos 2 y 4 del documento FSI 14/WP.3;
- .3 elaborar propuestas sobre una metodología simplificada para mantener actualizados los Procedimientos, y analizar la posibilidad de introducir en ellos nuevos instrumentos, tales como:
 - .3.1 el Convenio internacional para el control de la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (BWM); y
 - .3.2 el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001.

*

Coordinador a:

Sra. Anna Wypych-Namiołko
PSC Co-ordinator
Polish Maritime Administration.
Dirección:
Maritime Office Gdynia
PSC inspectorate
2, Polska Str.
81-339, Gdynia
POLONIA
Teléfono: +48 58 621 66 36 y 620 69 11 Ext. 360
Facsímil: +48 58 621 66 36
Correo electrónico: awn@umgdy.gov.pl

Para esta tarea el Grupo también podrá tener en cuenta los siguientes documentos, que están relacionados con el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)):

FSI 15/12/1	Secretaría	Lista de nuevas prescripciones adoptadas desde el último periodo de sesiones
FSI 14/11/3	Secretaría	Lista de nuevas prescripciones adoptadas desde el último periodo de sesiones
FSI 13/12/1	Secretaría	Lista de nuevas prescripciones adoptadas desde 2000

- .4 considerar la posibilidad de incluir en los Procedimientos revisados el Código de buenas prácticas para funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto (FSI 15/WP.6); y
- .5 presentar un informe al FSI 16.

8.63 Si bien el Subcomité acordó incluir en el mandato del grupo de trabajo por correspondencia el punto sobre el análisis de la posibilidad de introducir las Directrices sobre los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto para los Convenios BWM y AFS en los Procedimientos revisados, algunas delegaciones opinaron que los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto en el marco de ambos convenios debían ser examinados por el grupo.

Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS)

8.64 El Subcomité examinó la información recogida en el documento FSI 15/WP.3, elaborado por la Secretaría, junto con las explicaciones adicionales, presentadas oralmente respecto de las cuestiones planteadas por el FSI 14, relativas al módulo GISIS para la supervisión por el Estado rector del puerto, que se indican a continuación:

- .1 si este módulo constituiría una duplicación del sistema Equasis;

se informó al Subcomité de que el módulo del GISIS fue elaborado para implantar y facilitar las prescripciones sobre notificación obligatoria en virtud de lo dispuesto en los Convenios de la OMI. En el caso de que los proveedores de datos de Equasis representados en la Junta Editorial de Equasis y los Miembros de la OMI representados en el Comité de Supervisión de Equasis vean una oportunidad de evitar duplicaciones al cumplir las prescripciones de notificación obligatoria anteriormente mencionadas, podrían estimar conveniente plantear la cuestión en la OMI, así como ante los órganos pertinentes de Equasis;
- .2 determinar quién será responsable de la exactitud de los datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto;

se informó al Subcomité de que la respuesta a esta pregunta se halla en la cláusula de descargo de responsabilidad y en las condiciones de uso del GISIS, así como en el proyecto de acuerdo, adjunto al documento elaborado por la Secretaría (FSI 15/WP.3). Ni la OMI ni el proveedor de datos aceptan responsabilidad

alguna por cualesquiera pérdidas o daños resultantes del empleo de la información presentada en el GISIS ni por la confianza depositada en la precisión, perfección o presentación oportuna de dicha información;

- .3 determinar quién será el propietario de los datos recopilados;

se informó al Subcomité de que la respuesta a esta pregunta se encuentra en el proyecto de acuerdo, adjunto al documento FSI 15/WP.3. El proveedor de datos será el propietario de los datos suministrados a la OMI;

- .4 determinar cómo se llevará a cabo la gestión de los datos, incluido el registro adecuado de las medidas de seguimiento;

se informó al Subcomité de que, una vez recibidos, los datos serán tratados por la Secretaría de la OMI, basándose solamente en la Nomenclatura de las Naciones Unidas. En caso contrario, no se alterarán y se publicarán indicando las fuentes. En el caso de que sea necesario introducir enmiendas (como resultado de procedimientos de apelación), la responsabilidad al respecto recaerá en los proveedores de datos, a los que se dotará de medios para la introducción directa de datos utilizando un nombre de usuario y una contraseña específicos. El GISIS mantiene un registro de todas las operaciones;

- .5 si los Estados Miembros proporcionasen datos al GISIS, determinar la función de los centros de información regionales sobre supervisión;

se informó al Subcomité de que se responde a esta pregunta en la nota acerca del módulo del GISIS sobre supervisión, adjunta al documento FSI 15/WP.3, sobre la notificación de las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto llevadas a cabo en nombre de miembros de regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto. Para facilitar la tarea de mantenimiento de la base de datos, el Subcomité había autorizado a la Secretaría a utilizar todo medio disponible para la transferencia electrónica de datos sobre deficiencias. El Subcomité había invitado a los Estados rectores de puertos a autorizar a los acuerdos regionales pertinentes sobre supervisión por el Estado rector del puerto a presentar informes en su nombre, a efectos de dar cumplimiento a las prescripciones de los convenios, y a informar a la Secretaría en consecuencia;

- .6 determinar qué serie exacta de datos debe presentarse a la OMI a través del GISIS y con qué objetivos;

se informó al Subcomité de que la respuesta a esta pregunta se halla en la nota relativa al módulo del GISIS sobre supervisión por el Estado rector del puerto, adjunta al documento FSI 15/WP.3, en la que se indica que está previsto que se faciliten todos los informes sobre las inspecciones de supervisión basándose en la prescripción que figura en la regla I/19 d) del Convenio SOLAS. Aunque las prescripciones obligatorias que figuran en los instrumentos internacionales (por ejemplo, la regla I/19 d)) no limitan los informes de inspecciones que deben enviarse a la OMI a los informes sobre detenciones, el FSI 3, por razones técnicas basadas en el volumen de datos que la Secretaría podía procesar entonces, decidió que sólo se notificasen las deficiencias que hubiesen dado lugar a la detención de un buque (FSI 3/17, párrafo 4.5 y anexo de la resolución A.787(19), párrafo 5.1.5).

Las capacidades técnicas del GISIS ya no restringen el volumen de datos que puede procesar la Secretaría y se está proyectando el sistema de modo que sea posible transferir todos los informes de las inspecciones;

- .7 determinar cómo utilizará la OMI los datos recopilados;

el GISIS se ha elaborado únicamente con el objeto de servir de herramienta a los Estados Miembros de la OMI para cumplir las prescripciones de notificación obligatorias. Los posibles usos futuros de los datos se determinarán basándose en las decisiones adoptadas por los Miembros de la OMI, tras mantener consultas con los proveedores de datos, según proceda;

- .8 cuál sería el sistema de flujo de los datos;

en el documento FSI 15/WP.3 figura información sobre el protocolo de intercambio de datos así como sobre el acuerdo que deben firmar los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y la OMI.

8.65 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría sobre el estado actual de la elaboración del módulo del GISIS sobre supervisión por el Estado rector del puerto, y de la documentación recogida en los anexos del documento FSI 15/WP.3, y señaló los aspectos, como la secuencia de acciones en las transferencias de datos y la logística de su manipulación, que la Secretaría podría abordar en el informe que debe presentar al FSI 16 con información actualizada sobre el módulo del GISIS.

8.66 El Subcomité tomó nota de las actividades que se estaban realizando con los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto en relación con la elaboración de acuerdos entre los Memorandos de entendimiento regionales y la OMI para la transferencia a esta última de datos sobre la supervisión por el Estado rector del puerto, teniendo en cuenta que tales acuerdos deberían ser refrendados por los comités y el hecho de que, en la mayoría de los casos, la cuestión será examinada las próximas reuniones del comité sobre supervisión por el Estado rector del puerto, y pidió a la Secretaría que presente al Subcomité un informe provisional en su próximo periodo de sesiones.

BASE DE DATOS DE LA FLOTA MUNDIAL

8.67 Con respecto a la disponibilidad para los Estados Miembros y la Secretaría de una base de datos sobre la flota mundial, tras recordar que el FSI 14 había decidido aplazar el examen de la cuestión hasta el FSI 15, teniendo en cuenta la información recopilada mediante la distribución del cuestionario que figura en el anexo 2 del documento FSI 14/7, el Subcomité pidió a la Secretaría que distribuyese el cuestionario mencionado mediante una circular FSI e invitó a los Estados Miembros a devolver dicho cuestionario a la mayor brevedad posible.

8.68 El Subcomité también examinó la viabilidad de permitir que los Miembros de la OMI accedan, a través del GISIS, a un módulo de identificación de buques con un número reducido de campos, por ejemplo, pormenores básicos del buque, en el marco de acuerdos comerciales concluidos con el proveedor de datos, y recibió las observaciones del representante del proveedor de datos a quien se invitó a intervenir en virtud del artículo 45 del Reglamento interior.

8.69 El proveedor de datos estuvo de acuerdo en que dicho módulo de identificación de buques se hiciera público, en el marco de acuerdos comerciales existentes, para los Miembros de la OMI;

añadió que, en colaboración con la Secretaría, pondría a punto los acuerdos para abarcar los aspectos relativos a la protección de los datos y la funcionalidad del módulo.

9 ELABORACIÓN DE DIRECTRICES SOBRE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VIRTUD DEL CONVENIO BWM 2004

9.1 Tras recordar que el MEPC 52 había encargado al BLG 13 que elaborara directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM, se señaló al Subcomité que durante los tres últimos periodos de sesiones no se habían recibido ningún documento al respecto.

9.2 El Subcomité recordó también que, ante la falta de un proyecto de texto para iniciar la elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM, el MEPC 55 había decidido prorrogar hasta 2008 la fecha de ultimación de tales directrices.

9.3 A la vez que invitó al Memorando de entendimiento de París a que presentara al FSI 16 las directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto que, según se había notificado, se habían aprobado en la última reunión de su Comité, el Subcomité instó a los Miembros y observadores a que presentaran sus contribuciones lo antes posible, a fin de facilitar la ultimación, en el FSI 16, de las directrices sobre la supervisión por el Estado del puerto en virtud del Convenio BWM.

10 DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DE LAS HORAS DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR

10.1 El Subcomité recordó que el MSC 69 le había pedido que examinase la conveniencia de que las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto elaborasen e implantasen procedimientos para determinar si la gente de mar de los buques sujetos a inspecciones está sometida a un horario de trabajo excesivo.

10.2 El Subcomité tomó nota de que, al examinar el proyecto de Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar, elaborado por el FSI 14, y tras escuchar algunas de las opiniones manifestadas según las cuales el proyecto de Directrices podría precisar un nuevo examen, particularmente en los aspectos relacionados con el Convenio de Formación, el MSC 82 había acordado remitir el asunto a los Subcomités FSI y STW para que éstos lo examinaran e informaran al MSC 83 en consecuencia.

10.3 Tras tomar nota también de que, debido a la proximidad entre la fecha de celebración del MSC 82 y la reunión del Subcomité, el STW 38 había decidido que, para someter la cuestión a un debate a fondo, convendría distribuir las Directrices para examinarlas en el STW 39 con objeto de brindar al MSC 84 el asesoramiento apropiado y había invitado al MSC 83 a que refrendara esa decisión, el Subcomité decidió postergar el examen de la cuestión hasta su próximo periodo de sesiones.

10.4 El Subcomité tomó nota además de que, después de examinar la invitación a cooperar con la OIT en la elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, así como de la confirmación del representante de la OIT de la continuación del programa de cooperación entre la OIT y el Memorando de entendimiento de París para la elaboración de las directrices mencionadas, el MSC 82 había pedido a la Secretaría que participara en las reuniones en las que se fuera a

considerar la elaboración de tales directrices en el contexto del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, e informara oportunamente al Subcomité FSI.

10.5 Teniendo en cuenta los acontecimientos en curso, el Subcomité decidió recomendar al MEPC 56 y al MSC 83 que prorrogaran de 2007 a 2009 la fecha prevista de ultimación del punto.

11 ANÁLISIS DETALLADO DE LAS DIFICULTADES EXPERIMENTADAS EN LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI

Autoevaluación de la actuación del Estado de abanderamiento

11.1 El Subcomité recordó que durante el FSI 12 la Secretaría había presentado un análisis de los formularios de autoevaluación, que incluía también una ilustración de las posibles ventajas de efectuar una correlación entre la información que figura en dichos formularios y los datos extraídos de las bases de datos de la Secretaría, incluidos los correspondientes a siniestros.

11.2 El Subcomité recordó también que en su 12º periodo de sesiones había acordado que convenía examinar más a fondo las siguientes cuestiones:

- .1 las discrepancias existentes entre el tamaño de las flotas de los países según lo indicado en los formularios de autoevaluación y las cifras correspondientes de las bases de datos de la flota mundial;
- .2 la correlación entre la información recogida en los formularios de autoevaluación y otros datos; y
- .3 la posibilidad de suprimir la exigencia de anonimato de los formularios de autoevaluación, dado que obstaculiza que se lleve a cabo un análisis más profundo.

11.3 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría sobre los formularios de autoevaluación iniciales y los formularios actualizados, así como de la elaboración prevista de un módulo del GISIS sobre los formularios de autoevaluación, incluida la incorporación directa de datos por los Estados Miembros, y en cuyo contexto el Subcomité quizás decida examinar nuevamente la cuestión de la confidencialidad de los datos.

12 EXAMEN DE LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SARC (RESOLUCIÓN A.948(23))

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

12.1 El Subcomité recordó que el proyecto refundido de Directrices revisadas para efectuar reconocimientos incluye enmiendas a los instrumentos pertinentes de la OMI que deberían entrar en vigor antes del 1 de agosto de 2007, inclusive.

12.2 El Subcomité tomó nota de que el MEPC 55 y el MSC 82 habían refrendado la propuesta presentada por el FSI 14 de elaborar un proyecto refundido de Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) que sustituiría a las actuales Directrices para efectuar reconocimientos (resolución A.948(23)). El proyecto de Directrices revisadas que ultime el Subcomité en el periodo de sesiones actual se presentará al MEPC 56 y al MSC 83 para su aprobación antes de someterlo a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones para que ésta adopte la resolución que

recoge las nuevas Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, mediante la cual se revocaría la resolución A.948(23).

12.3 Por lo que respecta a los resultados pertinentes del MSC 82, el Subcomité también tomó nota de las siguientes decisiones:

- .1 en lo que se refiere a las normas de funcionamiento del equipo de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), el MSC 82 refrendó la opinión del FSI 14 y acordó que sería apropiado que los inspectores de radiocomunicaciones se encargaran de los reconocimientos de dicho equipo y que las oportunas disposiciones se incluyesen en las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC en el futuro y pidió al Subcomité que tomara las medidas pertinentes e informase en consecuencia al MSC 83;
- .2 con respecto al proyecto de Directrices para la prueba anual de funcionamiento de los registradores de datos de la travesía (RDT) y de los registradores de datos de la travesía simplificados (RDT-S), junto con el formulario para el Certificado de la prueba de funcionamiento de los mismos, el MSC 82 aprobó la circular MSC.1/Circ.1222, Directrices para la prueba anual de funcionamiento de los registradores de datos de la travesía (RDT) y de los registradores de datos de la travesía simplificados (RDT-S), después de decidir sustituir el término "certificado" por "informe completo de la prueba" en el párrafo 3 del cuerpo de las Directrices y en el párrafo 9 del apéndice; y
- .3 por lo que respecta al reconocimiento de los sistemas de alerta de protección del buque (SSAS), el MSC 82 concluyó que el reconocimiento por parte de los inspectores de radiocomunicaciones requeriría revelar al inspector casi todos los detalles relativos al sistema y ofrecería la posibilidad de registrar la información conexa en el informe del reconocimiento radioeléctrico, que no está necesariamente sujeto a la misma protección de confidencialidad que la información recogida en el plan de protección del buque (PPB). En consecuencia, el MSC 82 decidió que, dada la diversidad del equipo y de las repercusiones de la cuestión por lo que hace a la protección, el reconocimiento del SSAS debía quedar a discreción de cada Administración y que no sería adecuado, por el momento, hacer obligatoria la inclusión del SSAS en la lista de elementos que deben ser sometidos a reconocimiento por los inspectores de radiocomunicaciones. La cuestión podría volver a examinarse en el futuro, a partir de la información que proporcionen los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, para demostrar la necesidad de implantar un sistema de inspecciones para todos o para determinados tipos de SSAS.

12.4 En relación con los resultados pertinentes del MEPC 55, el Subcomité tomó nota también de que, después de que el MEPC hiciera suya la opinión del FSI 14 de adquirir experiencia en los reconocimientos de los sistemas de tratamiento del agua de lastre, las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC a los efectos del Convenio BWM se habían distribuido por medio de la circular BWM.2/Circ.7 antes de la entrada en vigor de dicho Convenio.

12.5 El Subcomité examinó los documentos FSI 15/12, FSI 15/12/Add.1 y FSI 15/12/Add.2 (Francia), que contienen el informe del Grupo de trabajo por correspondencia encargado de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, el cual había pedido al Subcomité que tuviera a bien adoptar las siguientes medidas:

- .1 decidir si convendría simplificar la referencia al Convenio SOLAS en las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC indicando "SOLAS 74/88" o "SOLAS 74/00/04" (párrafo 5);
- .2 refrendar la opinión del Grupo de que se supriman las referencias a "*bis*", "*ter*" y "*quarto*" y se permita la asignación de un número completo a cada punto (párrafo 6);
- .3 refrendar el nuevo texto presentado por el Grupo para el apartado (CA) 2.2.2.29 del anexo 1 del informe (párrafo 7);
- .4 refrendar la opinión del Grupo de que se supriman los corchetes de los apartados (OI) 1.1.2.7, (NR) 2.4.2.3 y 2.4.2.8, así como los del apartado (OA) 1.2.2.2 (párrafo 8);
- .5 refrendar la opinión del Grupo de que el apartado (OI) 1.1.15, en el que se hace referencia a la entrada en vigor de disposiciones conexas el 1 de julio de 2010, no se mantenga en las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos, sino que se incluya en el informe del periodo de sesiones actual (párrafo 9); y
- .6 refrendar la opinión del Grupo de que el apartado (RI) 4.1.2.18 y 4.1.2.19 y los apartados (PI) 5.1.2.122 y 5.1.2.123, en los que se hace referencia también a la entrada en vigor de disposiciones conexas el 1 de julio de 2010, no se mantengan en las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos, sino que se incluyan en el informe del periodo de sesiones actual (párrafo 10 de la versión en español del documento).

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS E INFORME SOBRE LA PRUEBA DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN AUTOMÁTICA (SIA)

12.6 El Subcomité recordó que, tras tomar nota de que el FSI 14 había elaborado nuevos textos sobre los procedimientos de inspección del equipo de los sistemas de identificación automática (SIA) a cargo de los inspectores de radiocomunicaciones con el fin de incluirlos en las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, el MSC 82 había acordado un proyecto de formulario para el informe sobre la prueba del SIA y decidido remitir el asunto de la conveniencia de incluirlo en esas Directrices revisadas para efectuar reconocimientos al Subcomité, para que éste lo examinara detenidamente e informara al MSC 83.

12.7 El Subcomité examinó el documento FSI 15/12/2 (República de Corea), en el que se formulan observaciones sobre los documentos FSI 15/12/Add.1 y FSI 15/12/Add.2 y se afirma que el SIA es un equipo especial que el inspector de radiocomunicaciones deberá someter a prueba cuando lleve a cabo los reconocimientos relativos al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y al Certificado de seguridad para buque de pasaje. La República de Corea recomendó que el proyecto de formulario de notificación para el informe sobre la prueba del SIA se separara de las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y que se publicara una circular MSC relativa al informe sobre la prueba del SIA. Además,

la República de Corea incluyó un proyecto de enmienda a la regla V/18 del Convenio SOLAS con respecto a las prescripciones para la prueba del SIA que tiene previsto presentar al MSC en un futuro próximo.

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN EL AGUA DE LA OBRA VIVA DE LOS BUQUES DE PASAJE

12.8 El Subcomité examinó el documento FSI 15/12/3 (Estados Unidos y Panamá), en el que se recogen proyectos de enmienda a las Directrices revisadas por lo que respecta a las directrices para efectuar reconocimientos a fin de examinar la obra viva de los buques de pasaje en el agua y estuvo de acuerdo en remitirlas al grupo de trabajo que se establecería para su examen más a fondo.

CUESTIONES RELACIONADAS CON EL CÓDIGO MODU

12.9 El Subcomité examinó el documento FSI 15/12/4 (IADC), en el que se formulan observaciones sobre los documentos FSI 15/12/Add.1 y FSI 15/12/Add.2 y se propone que, habida cuenta de que el MSC había decidido incorporar, mediante la resolución MSC.38(63), el SARC en el Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 1989 (Código MODU), las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC abarcaban el Código MODU revisado.

12.10 Además, en el documento FSI 15/12/4 la IADC había observado que en el artículo 2 del MARPOL 73/78 se estipula que, en el caso de las plataformas, fijas o flotantes, dedicadas a la exploración y la explotación de los fondos marinos y del subsuelo adyacente a las costas sobre las cuales un Estado ribereño ejerce su soberanía, se considera que la Administración corresponde a este Estado, y había solicitado orientaciones adecuadas en las Directrices revisadas sobre reconocimientos con respecto a la validez de los reconocimientos de las plataformas fijas y flotantes efectuados por el Estado de abanderamiento o en su nombre en virtud del MARPOL, a efectos de mantener la validez de los certificados.

12.11 A este respecto, el Subcomité tomó nota de que el Código MODU no es un instrumento de carácter obligatorio y de que el Subcomité DE está llevando a cabo su revisión, tarea para la cual se ha fijado 2008 como fecha de ultimación prevista.

12.12 Se señaló al Subcomité la decisión tomada por el MEPC 43 sobre la cuestión de la expedición de Certificados del SARC a las plataformas flotantes en el contexto del examen del documento MEPC 43/11/6, que remitía a la práctica común en la mayoría de los Estados que tienen jurisdicción sobre la plataforma continental de esperar que, mientras la unidad opere en su plataforma continental, sea el Estado de abanderamiento el que continúe dando validez a los Certificados IOPP, y se proponía que, sin perjuicio de los derechos de los Estados que tienen jurisdicción sobre la plataforma continental, se reconociera esta práctica como una interpretación válida de las disposiciones de los Anexos I, II y VI del MARPOL 73/78.

12.13 En este contexto, el Comité se había mostrado de acuerdo con la propuesta anterior y en que la forma más apropiada de abordar esta cuestión era dejar que el Estado de abanderamiento y el Estado con jurisdicción sobre la plataforma continental llegasen a un acuerdo.

ENMIENDAS FUTURAS A LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS

12.14 El Subcomité recordó que en el párrafo 3 de la parte dispositiva de la resolución A.948(23) se pide al MSC y al MEPC que mantengan sometidas a examen las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos y las enmienden según sea necesario.

12.15 El Subcomité recordó también que el MEPC 49 y el MSC 78 habían sancionado la metodología propuesta por el FSI 11 sobre el examen futuro de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y habían confirmado que el Subcomité coordinaría el examen de las Directrices de modo que cada vez que se adoptara una enmienda a un instrumento reglamentario que conlleve otras enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos conexas, el Subcomité FSI elabore las enmiendas a las Directrices dentro de su punto del orden del día de plazo indefinido titulado "Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23))" antes de la entrada en vigor de las enmiendas a un instrumento reglamentario.

12.16 A este respecto, el Subcomité examinó el documento FSI 15/12/1 (Secretaría), en el que se recoge una lista de las prescripciones nuevas y pendientes adoptadas con posterioridad al último periodo de sesiones, junto con referencias a las interpretaciones unificadas y a otros instrumentos que podrían ser pertinentes. La Secretaría informó al Subcomité de que, en el contexto del GISIS, se estaba elaborando un módulo sobre prescripciones y recomendaciones relacionadas con la seguridad y la protección marítima, sobre prescripciones relativas al medio marino, a reserva de los recursos disponibles, y recomendaciones aplicables a todos los buques y a determinados tipos de buques a partir de la base de datos ACCESS, que se creó a petición del MSC con la información contenida en la circular MSC/Circ.815.

12.17 Tras coincidir con la Secretaría en que podría elaborarse el módulo de GISIS para hacer un seguimiento de las prescripciones nuevas y pendientes en el marco de los instrumentos obligatorios, que se recogen en una lista en cada periodo de sesiones del Subcomité, a fin de examinarlas y posteriormente incorporar las enmiendas pertinentes en las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, el Subcomité pidió a la Secretaría que añadiera en cada una de las anotaciones pertinentes un indicador que señalara si la enmienda debería examinarse en el contexto de las Directrices para efectuar reconocimientos y si se había incorporado y que elaborara, a reserva de la disponibilidad de recursos, un sistema de seguimiento electrónico de las prescripciones nuevas y pendientes en el marco de los instrumentos obligatorios, recogidas por la Secretaría en una lista en cada periodo de sesiones del Subcomité, preferiblemente en el marco del GISIS.

12.18 El observador de la IACS señaló al Subcomité la posible necesidad de considerar enmiendas adicionales a las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos, en relación con el Código CIG. A este respecto, el Subcomité estuvo de acuerdo en que el Grupo de trabajo debería examinar los puntos siguientes:

- .1 (GI) 2.1.2.9, confirmación de que los tanques de carga están dispuestos e instalados de conformidad con los planos aprobados, examinar el interior de los tanques de carga, de lastre de agua y otros espacios situados en la zona de carga, asegurándose de que se llevan a cabo las pruebas no destructivas y de presión adecuadas.

Respecto de los sistemas de contención con barreras secundarias encoladas:

- .1.1 Debe realizarse una prueba de estanquidad, de conformidad con los procedimientos aprobados por los fabricantes del sistema, antes y después del enfriamiento inicial.
- .1.2 Si se observan diferencias importantes en los resultados obtenidos antes y después del enfriamiento inicial para cada tanque o entre tanques, o se observan otras anomalías, debe llevarse a cabo una investigación y quizás sea necesario efectuar pruebas adicionales, tales como la de presión diferencial, la prueba termográfica o la de emisiones acústicas.
- .1.3 Los valores registrados se deberán utilizar como referencia para evaluaciones futuras de la estanquidad de las barreras secundarias.

Respecto de los sistemas de contención con barreras secundarias metálicas soldadas, no es necesario realizar una prueba de estanquidad tras el enfriamiento inicial (Código CIG 83/90/00, Cap. 4); y

- .2 (GI) 2.1.2.109*bis*, verificación, Examinar durante el enfriamiento inicial, el embarque y desembarque de la primera carga, el funcionamiento general del sistema de contención de la carga y confirmar que el sistema cumple los parámetros de proyecto. En el caso de los buques que transportan gas natural licuado, el examen incluye presenciar el funcionamiento satisfactorio de los siguientes sistemas, si se dispone de ellos:
 - .2.1 Sistema de detección de gas.
 - .2.2 Sistemas de control y vigilancia de la carga, tales como el equipo indicador de nivel, sensores de temperatura, manómetros, bombas y compresores de carga, y el control adecuado del intercambio térmico de la carga, si están en funcionamiento.
 - .2.3 Planta de generación de nitrógeno o generador de gas inerte.
 - .2.4 Sistemas de regulación de la presión de nitrógeno para los espacios de aislamiento, interbarreras y anulares.
 - .2.5 Instalación de relicuación.
 - .2.6 Equipo instalado para la combustión de los vapores de la carga, tales como calderas, motores, unidades de combustión a gas, etc.
 - .2.7 Sistemas de calefacción de los coferdanes.
 - .2.8 Sistemas de tuberías de la carga de cubierta, incluidos los medios de expansión y apoyo.
 - .2.9 Observación del llenado de los tanques de carga.
- .3 (Código CIG 83/90/00, Cap. 4); y

- .4 (IG) 2.1.2.119^{ter} verificación, Examen de que se ha inspeccionado el casco para detectar posibles puntos fríos después del primer viaje en carga (Código CIG 83/90/00, Cap. 4).

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO

12.19 El Subcomité convino en constituir el Grupo de trabajo sobre el examen de la resolución A.948(23) y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones y propuestas formuladas en el Pleno, realizase las siguientes tareas:

- .1 ultimar los proyectos de enmienda a las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)), junto con el texto del proyecto de resolución de la Asamblea, utilizando como base el documento FSI 15/12/Add.1 y tomando en consideración la información y propuestas recogidas en los documentos: FSI 15/2/1, FSI 15/2/2, FSI 15/12/1, FSI 15/12/2 y FSI 15/12/3, así como la información proporcionada en el párrafo 12.18 *supra*, para su aprobación por el MEPC 56 y el MSC 83 con antelación a su presentación a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones para su adopción;
- .2 elaborar un proyecto de circular MSC relativo al informe sobre la prueba del SIA, utilizando como base el anexo 6 del documento FSI 14/19 y el anexo 2 del documento FSI 15/12/2;
- .3 examinar la propuesta, relativa a los reconocimientos de la obra viva de los buques de pasaje exigida anualmente de conformidad con la regla I/7 del Convenio SOLAS, de que se podría aceptar una frecuencia de dos inspecciones en cada periodo de cinco años, siempre que las inspecciones anuales realizadas a flote se lleven a cabo en los años en los que no se efectúen las inspecciones en dique seco (FSI 15/12/3);
- .4 analizar si las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC abarcan el Código MODU revisado (FSI 15/12/4) y, en especial, determinar si se han de elaborar disposiciones adicionales en relación con el anexo 3 de las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos;
- .5 considerar la conveniencia de elaborar orientaciones apropiadas en el marco de las Directrices revisadas, con respecto a la validez de los reconocimientos de las plataformas fijas y flotantes efectuados por el Estado de abanderamiento o en su nombre, de conformidad con el MARPOL, a los efectos de mantener la validez de los certificados (FSI 15/12/4);
- .6 determinar, a partir de los documentos FSI 15/12/1, FSI 14/11/3 y FSI 13/12/1, los puntos que no se han abordado hasta el presente y se han dejado para futuras enmiendas e informar a la Secretaría sobre qué documentos y cuáles de sus puntos deben ser examinados en el futuro;

- .7 brindar orientación sobre enmiendas futuras a las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos, incluida la posibilidad de solicitar a la Secretaría que elabore un sistema de seguimiento electrónico de todas las prescripciones nuevas y pendientes en virtud de los instrumentos obligatorios, de preferencia en el marco del GISIS;
- .8 asignar prioridad a los puntos .4, .1 y .3 *supra*.

12.20 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FSI 15/WP.2 y Add.1), el Subcomité tomó las decisiones que se indican a continuación.

Directrices adicionales para las inspecciones con arreglo al Código MODU

12.21 Al examinar el documento FSI 15/12/4 (IADC) sobre si las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC abarcan el Código MODU revisado, el Subcomité, teniendo en cuenta que el Código MODU estaba siendo revisado por el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque, acordó que podría ser necesario contar con información adicional en relación con los resultados esperados. Por consiguiente, invitó a la IADC a que presente un documento pormenorizado una vez que el Subcomité DE haya ultimado su labor de revisión. Se pidió a la Secretaría que informe al Subcomité DE en consecuencia.

Reconocimientos de las plataformas fijas y flotantes realizados por los Estados de abanderamiento de conformidad con el MARPOL

12.22 El Subcomité, al examinar el documento FSI 15/12/4 (IADC) sobre la validez de los reconocimientos de las plataformas fijas y flotantes, tomó nota de que el MEPC 43 (MEPC 43/21, párrafos 11.2 y 11.3) había estado de acuerdo en que el método más apropiado para abordar esta cuestión era permitir que el Estado de abanderamiento y el Estado con jurisdicción sobre la plataforma continental llegaran a un acuerdo en virtud del cual el Estado de abanderamiento podría actuar en nombre del Estado con jurisdicción sobre la plataforma continental a los fines de expedir los Certificados IOPP. En consecuencia, el Subcomité acordó que por el momento no era necesario tomar ninguna nueva medida.

Elaboración de un sistema electrónico de seguimiento

12.23 El Subcomité examinó la posible elaboración de un sistema electrónico de seguimiento para todas las prescripciones nuevas y pendientes de conformidad con los instrumentos obligatorios de la OMI. El Subcomité acordó que sería conveniente basarse en un sistema que permitiera el seguimiento de las prescripciones que entrarán en vigor, con diversos propósitos, como puede ser la identificación de las enmiendas que deben tenerse en cuenta para actualizar las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y los códigos sobre deficiencias para la supervisión por el Estado rector del puerto. El sistema también indicaría la situación de las prescripciones con respecto al examen de las Directrices por el Subcomité y su posible aplicación al SARC, según la decisión de los órganos pertinentes de la OMI.

12.24 Al mismo tiempo que pidió a la Secretaría que, a reserva de la disponibilidad de recursos, elabore un sistema de seguimiento electrónico de todas las prescripciones nuevas y pendientes en virtud de los instrumentos obligatorios, preferiblemente a través del GISIS, el Subcomité acordó que la Secretaría, cuando asigne un indicador a una enmienda para su futuro examen por el

Subcomité, deberá seleccionar únicamente las enmiendas a los instrumentos de la OMI obligatorios que han sido adoptadas y aceptadas.

Revisión de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC

12.25 El Subcomité aprobó los proyectos de enmienda elaborados en el actual periodo de sesiones, que se han incorporado en una versión refundida del Proyecto de Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC elaborado por la Secretaría, para adjuntarlas al presente informe.

12.26 El Subcomité dio su visto bueno al proyecto de Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) y al proyecto de resolución de la Asamblea conexo, a efectos de que los aprueben el MEPC 56 y el MSC 83, antes de presentarlos a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones con miras a su adopción.

Proyecto de circular relativa al informe sobre la prueba del SIA

12.27 El Subcomité se mostró de acuerdo con el proyecto de circular MSC sobre las Directrices para la prueba anual del sistema de identificación automática (SIA), que se presentará al MSC 83 con miras a su aprobación (anexo 8).

Constitución del Grupo de trabajo por correspondencia

12.28 El Subcomité constituyó el Grupo de trabajo* por correspondencia sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, con el siguiente mandato:

- .1 elaborar más a fondo el proyecto de enmiendas sobre el Examen de las directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, tomando como punto de partida el anexo 1 del documento FSI 15/WP.2 y teniendo en cuenta la lista de nuevas prescripciones adoptadas desde el último periodo de sesiones (FSI 15/12/1) y los avances realizados durante el FSI 15, de conformidad con el plan de acción aprobado por el Subcomité;
- .2 elaborar más a fondo el proyecto de enmiendas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, utilizando como punto de partida los anexos de los documentos FSI 15/WP.2/Add.1 y FSI 15/3/4, teniendo en cuenta la lista de nuevas prescripciones adoptadas desde el último periodo de sesiones (FSI 15/12/1) y los avances realizados durante el FSI 15 de conformidad con el plan de acción aprobado por el Subcomité;

*

Coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia:

Sr. Jean-François Fauduet

Manager, Statutory Affaires

Bureau Veritas Marine Division

Correo electrónico: Jean-François.Fauduet@bureauveritas.com

Buzón electrónico especial: BVA948MAIL@VERITAS

Teléfono: +33 1 42 91 52 89

Facsimilar: +33 1 42 91 52 93

Teléfono celular: +33 6 88 38 96 15

- .3 identificar, a partir de los documentos FSI 15/12/1, FSI 14/11/3 y FSI 13/12/1, los puntos que todavía no se han abordado y que se han dejado para futuras enmiendas e informar a la Secretaría sobre qué documentos y puntos que figuran en los mismos deberían transferirse para su examen futuro;
- .4 cooperar con la Secretaría para la elaboración del módulo del GISIS sobre las prescripciones, incluyendo el sistema de seguimiento electrónico, para las prescripciones nuevas y pendientes con arreglo a los instrumentos obligatorios; y
- .5 presentar un informe al FSI 16.

13 EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA ICS

13.1 Tras recordar que el MSC 78 había acordado mantener con carácter indefinido el punto titulado "Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS" en los programas de trabajo de los Subcomités BLG, DE, FP, FSI, NAV y SLF a fin de acelerar el examen de las interpretaciones unificadas de la IACS que se presenten al Comité, el Subcomité observó que en el periodo de sesiones actual no se había presentado ningún documento dentro de este punto del orden del día.

14 PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA E IMPLANTACIÓN DE LA RESOLUCIÓN A.925(22)

14.1 El Subcomité recordó que el MEPC 51 y el MEPC 78 habían aprobado la recomendación formulada por el Subcomité en su 12º periodo de sesiones de encargar a la Secretaría que transmitiera a la Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO) la recomendación de seguir fomentando la colaboración entre dicho organismo, la OMI y las organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP) mediante la celebración de una 2ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas.

14.2 El Subcomité tomó nota de que el MEPC 55 había examinado los resultados de la labor preparatoria para la celebración de la 2ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, y en particular la composición de la delegación que representará a la OMI. En este sentido, el Comité había reconocido que era necesario que el MEPC estuviera representado en el Grupo mixto especial de trabajo, ya que su labor guarda relación con el Anexo V del MARPOL, que trata de las basuras de los buques, los desechos marinos y los artes de pesca abandonados.

14.3 El Subcomité tomó nota también de que el MSC 82 había recibido información sobre un proyecto de documento conjunto FAO/OMI preparado por las Secretarías de ambas organizaciones acerca de los temas cuyo tratamiento se había propuesto para la 2ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas (MSC 82/10 y MSC 82/INF.10). Habiendo acordado, en principio, las cuestiones que se debían abordar en el contexto de la 2ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, el MSC 82 pidió a los Miembros que participaran activamente y presentaran ponencias en dicha reunión sobre todos los temas que les interesaran, teniendo en cuenta que se trataba de una oportunidad única para fomentar y lograr la entrada en vigor de los instrumentos de la OMI relacionados con la seguridad de los pescadores y los buques de pesca.

14.4 El Subcomité tomó nota, además, de que el MSC 82 había acordado, a reserva de la aprobación del MEPC 56, que en la 2ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, que se celebrará en Roma (Italia) del 16 al 18 de julio de 2007, la OMI estuviera representada por participantes de Argentina, Canadá, China, Dinamarca, Liberia, Noruega, República de Corea y Turquía..

14.5 Al recordar que en el artículo 10 del Protocolo de Torremolinos de 1993 se prescribe que, para que éste entre en vigor, debe ser aceptado por lo menos por 15 Estados que tengan como mínimo 14 000 buques pesqueros en total (de eslora igual o superior a 24 metros) que enarboles su pabellón, se informó al Subcomité de que, desde su último periodo de sesiones, solamente otro país había ratificado el instrumento y que, en consecuencia, hasta la fecha han ratificado el instrumento 13 Estados, lo que corresponde a aproximadamente al 22% del número total prescrito de buques pesqueros.

14.6 Al recordar que en el artículo 12 del Convenio de Formación para Pescadores de 1995 se prescribe que, para que éste entre en vigor, debe ser aceptado por lo menos por 15 Estados, se informó también al Subcomité de que, desde su último periodo de sesiones, otros tres países habían ratificado el instrumento, con lo cual son ocho en total los Estados Partes en el instrumento.

14.7 El Subcomité observó que el Secretario General se había dirigido al Comité de Pesca (CP) de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), en su 27º periodo de sesiones, celebrado en Roma el 5 de marzo de 2007. En tal ocasión, el Secretario General había declarado que seguía siendo verdaderamente preocupante que ni el Protocolo de Torremolinos ni el Convenio de Formación para Pescadores hubieran recibido un número suficiente de ratificaciones que les permitiera entrar en vigor. Como resultado, un sector tan vital, pero intrínsecamente peligroso, que según se informa sufre la pérdida de aproximadamente 24 000 vidas humanas cada año, seguía careciendo del régimen internacional de seguridad obligatorio que los dos instrumentos podrían facilitar y, de hecho, facilitarían.

14.8 El Secretario General había subrayado que el Protocolo se aplica principalmente a los buques pesqueros nuevos de eslora igual o superior a 24 metros e incluye prescripciones fundamentales de seguridad con respecto, entre otras cosas, a la construcción y el equipo, la estabilidad, integridad de estanquidad, instalaciones de máquinas y eléctricas, protección contra incendios, protección de la tripulación, dispositivos de salvamento, procedimientos de emergencia, cuadros de obligaciones y ejercicios y equipo radioeléctrico y náutico de abordaje. En referencia a las inquietudes del Consejo de la OMI por el hecho de que no se hayan alcanzado los criterios pertinentes, el Secretario General indicó que hacía menos de dos años el Consejo había solicitado que se efectuara un estudio concreto para determinar las medidas que debería adoptar la Organización para facilitar la entrada en vigor del Protocolo. Las conclusiones de ese estudio fueron que, a menos que lo ratifiquen los Estados que cuentan con numerosos buques pesqueros en su pabellón, el Protocolo no tiene muchas probabilidades de entrar en vigor en un futuro próximo. Con respecto a las razones que dan la mayoría de los delegados en las reuniones en las que se tratan la seguridad y el personal de los buques pesqueros, a saber, que ellos normalmente representan departamentos gubernamentales (ministerios de transporte o de la marina mercante, por ejemplo) que no son los que se ocupan directamente de regular y supervisar el sector pesquero (función que, en muchos países, desempeña el Ministerio de Agricultura), sobre el que tienen poca influencia, el Secretario General declaró que estaba firmemente convencido de que la seguridad de la vida humana es de importancia tan primordial que todos los impedimentos burocráticos deberían dejarse de lado a fin de garantizar su integridad.

14.9 Tras recalcar que esta situación no puede seguir, el Secretario General hizo hincapié en que ya es hora de poner en marcha una amplia cultura de la seguridad en el mar e instilarla en todo el sector pesquero a fin de mejorar su historial en general y, en particular, de salvar las vidas del personal de los buques pesqueros. Señaló que las medidas de aplicación voluntaria adoptadas por la OMI no sustituían a las leyes y reglas nacionales, ni a las disposiciones de los instrumentos internacionales en relación con la seguridad de los buques pesqueros y su tripulación. Al respecto, señaló a la atención de los delegados la 2ª reunión del Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas y afirmó que ofrecería una oportunidad excelente para impulsar la entrada en vigor de los instrumentos de la OMI a los que se había referido.

14.10 El Subcomité examinó el documento FSI 15/14 (Secretarías de la OMI y de la FAO), relativo a la preparación de la 2ª reunión del Grupo mixto especial OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, y tomó nota de que la Secretaría había publicado la circular N° 2790, en la que se recoge el siguiente orden del día provisional de la reunión del Grupo de trabajo:

- Apertura de la 2ª reunión del Grupo mixto de trabajo
- Preparativos para la 2ª reunión del Grupo mixto de trabajo
- Elección de Presidente y Vicepresidente
- Adopción del orden del día
- Perspectiva general de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada
- Resúmenes informativos
- Registro mundial de buques pesqueros
- Informe de la Consulta de expertos de 2006 sobre la utilización de sistemas de vigilancia del tráfico marítimo y satélites para el seguimiento, control y vigilancia de la ordenación pesquera (Roma)
- Instrumentos jurídicos y de otro tipo pertinentes: Protocolo de Torremolinos/Convenio de Formación para Pescadores, Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños y proyecto de Recomendaciones de seguridad para buques pesqueros de menos de 12 m de eslora con cubierta y buques pesqueros sin cubierta
- Medidas del Estado rector del puerto (Modelo de sistema de la FAO)
- Desechos marinos
- Determinación de los aspectos en los que podrían colaborar en el futuro la FAO y la OMI. Recomendaciones sobre medidas de seguimiento

- Otros asuntos
- Aprobación del informe

14.11 En ese contexto, el Subcomité tomó nota también de que, teniendo en cuenta los resultados del examen de este punto por el Subcomité en su periodo de sesiones anterior y, en particular, sobre la cuestión de las condiciones para facilitar la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos, la Secretaría, en el marco de su Programa de Cooperación Técnica, había contratado recientemente un consultor internacional para llevar a cabo un estudio que se presentaría ante la reunión del Grupo de trabajo sobre las condiciones para la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos, así como sobre las propuestas que podrían facilitar el proceso de adopción de decisiones en los Estados para constituirse en Partes en el instrumento.

14.12 Se informó al Subcomité de que en los párrafos 107 a 111 del proyecto de documento conjunto FAO/OMI (FSI 15/14) se abordaban tres cuestiones sobre el medio marino, a saber: los desechos marinos, las especies acuáticas invasoras transportadas en el agua de lastre y las emisiones atmosféricas.

14.13 También se informó al Subcomité de que las cuestiones sobre el medio marino que se plantean en el seno de la FAO se abordaban generalmente en el GESAMP a través de la División de recursos pesqueros y no mediante la asistencia a las reuniones de la OMI en Londres.

14.14 El Subcomité tomó nota de que, aunque las pesquerías son una de las "víctimas" de la contaminación del mar, los buques pesqueros también contribuyen frecuentemente a agravar el problema mediante el abandono o pérdida de los artes de pesca. La cuestión del abandono de los artes de pesca se abordó en 1991 en una Consulta de expertos sobre el marcado del equipo de pesca, celebrada por la FAO con apoyo financiero de la OMI. La Consulta de expertos recomendó que las Administraciones establecieran un registro de artes de pesca que permitiría asignar una "marca" a cada arte de pesca, a la que estaría sujeta por medios físicos, para identificar al propietario. En caso de pérdida o abandono del arte podría determinarse su origen. En circunstancias normales, cuando el arte de pesca no pudiera utilizarse de nuevo, la marca se devolvería a las autoridades, se borraría la anotación en el registro y el arte se eliminaría en tierra.

14.15 El Subcomité tomó nota también de que en la resolución A/RES/60/30 de la Asamblea General de las Naciones Unidas se había invitado a la OMI a que examinara el Anexo V del MARPOL (Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques), en consulta con las organizaciones y órganos pertinentes, y evaluara su eficacia para combatir las fuentes marinas de los desechos marinos. El Subcomité tomó nota asimismo de que el MEPC 54 había invitado posteriormente a las delegaciones a que presentaran propuestas para el examen del Anexo V del MARPOL a estos efectos y había tomado nota de que la Secretaría estaba colaborando con la FAO, el PNUMA y el FMAM en relación con los desechos marinos y, como se pedía en la resolución A/RES/60/31, había convenido en colaborar con la FAO por lo que respecta a la cuestión de los artes de pesca abandonados, en particular a través del Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

14.16 El Subcomité recordó que el MEPC 55 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia coordinado por el Canadá al que había encargado que elaborara el marco, método de trabajo y calendario para efectuar un examen general del Anexo V del MARPOL y de las correspondientes Directrices revisadas para su implantación. El Grupo había presentado un informe con sus conclusiones iniciales en el documento MEPC 56/6/1. En el informe, el Grupo había examinado, entre otras fuentes marinas de desechos marinos, la cuestión del abandono de

los artes de pesca y había pedido asesoramiento a la FAO y al Grupo mixto de trabajo FAO/OMI sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y asuntos conexos. En particular, tras tomar nota de las conclusiones de la Consulta de expertos sobre el marcado del equipo de pesca, el Grupo de trabajo solicitaría aportaciones sobre la viabilidad de establecer prescripciones para un registro de los artes de pesca y para la asignación de una "marca" a cada arte de pesca.

14.17 Se señaló al Subcomité una corrección que era necesario efectuar en el texto del párrafo 110 del documento FSI 15/14, en el que, con respecto a la cuestión de las especies acuáticas invasoras transportadas en el agua de lastre, se apuntaba que el MEPC tenía intención de extender las reglas para el agua de lastre a los buques pesqueros de arqueado bruto superior a 500. Se trataba de un error, dado que el Convenio no excluye de sus prescripciones a los buques pesqueros. El Subcomité convino en que la Secretaría enmendara el texto según fuera necesario.

14.18 El representante de Belice señaló las siguientes cuestiones al Subcomité y le pidió que las remitiera a la reunión del Grupo mixto de trabajo FAO/OMI sobre pesca ilegal, no regulada y no declarada y cuestiones conexas, junto con un documento que él mismo se proponía presentar sobre cuestiones conexas, incluido el registro de los buques pesqueros:

- .1 la necesidad de aplicar el sistema de asignación los buques de un número de identificación a los buques pesqueros;
- .2 la necesidad de armonizar el método de cálculo de la eslora de los buques de pesca a fin de que el criterio de la eslora igual o superior a 24 m se aplique de forma coherente por todas las partes en cuestión, incluida la Organización regional de ordenación pesquera;
- .3 la evaluación de la precisión de la distribución estimada de las actividades pesqueras en la ZEE entre la pesca artesanal y la pesca en aguas alejadas;
- .4 la dificultad específica que pueden encontrar para constituirse en Partes en el Convenio de Formación para Pescadores los Estados que mantienen registros abiertos, no tienen instalaciones de formación para pescadores ni ciudadanos que participan en actividades pesqueras y que dependen principalmente de pescadores de otros países que no son partes en el Convenio de Formación para Pescadores.

14.19 El Subcomité tomó nota, asimismo, de que la preparación de la reunión por las Secretarías de las dos organizaciones incluía también la ultimación de otro documento en el que, además de utilizarse la información recogida en el documento FSI 15/14 y ajustarse a la lista de temas que se había presentado al Subcomité y al MSC y el MEPC, se racionalizarían las diversas cuestiones planteadas a fin de poder centrar los debates en resultados alcanzables.

15 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL FSI 16

ENMIENDAS AL CÓDIGO IGS RELATIVAS A LAS PRESCRIPCIONES PARA LA REPRESENTACIÓN DE LA GENTE DE MAR EN LAS CUESTIONES DE SEGURIDAD

15.1 El Subcomité tomó nota de que, con respecto a la cuestión de las enmiendas al Código IGS relativas a las prescripciones para la representación de la gente de mar en las cuestiones de seguridad, el MSC 82 había examinado el documento MSC 82/21/2, en el que Nueva Zelandia, Sudáfrica y Filipinas, tras mencionar la labor pertinente efectuada en el seno de la OIT,

proponían enmendar el Código IGS a fin de armonizarlo con el Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT, y elaborar las correspondientes normas de formación para los representantes de la gente de mar en las cuestiones de seguridad, por considerar que el fomento de un comportamiento sin riesgos en una cultura de la seguridad a bordo de los buques requiere la participación de todo el personal, oficiales y tripulación, en un entorno de cooperación, sin temor a represalias ni intimidación, y que los objetivos del Código IGS sólo podrían alcanzarse plenamente si se considera que la gente de mar constituye un elemento esencial e integral de la cultura de la seguridad y se faculta a los marinos para que hagan aportaciones a los sistemas de gestión de la seguridad de a bordo (MSC 82/24, párrafo 21.23).

15.2 El Subcomité también tomó nota de que el Comité había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Enmiendas al Código IGS relativas a las prescripciones para la representación de la gente de mar en las cuestiones de seguridad", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación, y de que había encargado al Subcomité que incluyera el punto en el orden del día provisional del FSI 16 (MSC 82/24, párrafo 21.24).

15.3 A este respecto, tras tomar nota de las actividades del Grupo de expertos independientes constituido por el Secretario General para analizar las repercusiones del Código IGS y su eficacia, el MSC 82 acordó que el Subcomité tuviera en cuenta las conclusiones de dicho Grupo en sus deliberaciones sobre el punto (MSC 82/24, párrafo 21.25).

Código de conducta durante manifestaciones y campañas contra buques en alta mar

15.4 El Subcomité tomó nota de que, con respecto a la cuestión del Código de conducta durante manifestaciones y campañas contra buques en alta mar, el Japón, preocupado por los accidentes graves, incluidos abordajes, ocurridos cuando grupos no estatales de activistas que protestan contra algunas actividades marítimas habían emprendido acciones directas contra buques, había propuesto establecer un código de conducta para los participantes en las manifestaciones y campañas que recoja una serie de directrices y recomendaciones para los manifestantes y las autoridades competentes, destinadas a garantizar y promover la seguridad de la tripulación, mantener el orden en la esfera de la navegación marítima y preservar el derecho a manifestarse pacíficamente y la posibilidad de hacerlo, y de que el MSC 82 había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de prioridad alta titulado "Código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar", asignando dos periodos de sesiones para su ultimación. El Comité designó coordinador al Subcomité NAV (MSC 82/24, párrafos 21.26 y 21.36).

15.5 El Subcomité examinó el documento FSI 15/15 (Japón), que trata de la elaboración de un código de conducta para garantizar la seguridad de la tripulación y de la navegación marítima durante las manifestaciones y campañas contra los buques en alta mar.

15.6 Tras tomar nota de la opinión de que, a fin de permanecer dentro del ámbito de competencia de la Organización, las disposiciones que figuran en el proyecto de Código de conducta para garantizar la seguridad de la tripulación y la navegación marítima durante demostraciones/campañas contra los buques en alta mar, debería limitarse a las medidas que han de adoptarse a bordo de los buques, el Subcomité estuvo de acuerdo en aguardar los resultados de la labor del NAV 53 sobre este tema, antes de iniciar el examen de este punto del programa de trabajo.

PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO Y ORDEN DEL DÍA DEL FSI 16

15.7 Teniendo en cuenta los progresos obtenidos durante el presente periodo de sesiones y las disposiciones de los procedimientos sobre la organización de los órdenes del día que figuran en los párrafos 3.13 a 3.25 de las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC-MEPC.1/Circ.1), el Subcomité revisó su programa de trabajo (FSI 15/WP.7) e invitó a los Comités a que aprobaran la propuesta de programa de trabajo revisado y de orden del día provisional de su 16º periodo de sesiones, que figura en el anexo 10.

Preparativos para el próximo periodo de sesiones

15.8 El Subcomité acordó, provisionalmente, constituir en su próximo periodo de sesiones grupos de trabajo y de redacción sobre los siguientes temas:

- .1 análisis de siniestros;
- .2 examen de las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI; y
- .3 armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto y elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004.

15.9 El Subcomité acordó constituir grupos de trabajo por correspondencia que se ocupen de las siguientes cuestiones:

- .1 análisis de siniestros;
- .2 examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)) y del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI;
- .3 plan de acción para las instalaciones portuarias de recepción; y
- .4 armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto.

15.10 El Subcomité tomó nota de que se había previsto que su 16º periodo de sesiones se celebrara, provisionalmente, del 2 al 6 de junio de 2008 en la sede de la OMI.

16 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2008

16.1 De conformidad con el Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima, el Subcomité volvió a elegir Presidenta y Vicepresidente por unanimidad para 2008 a la Sra. Tatjana Krilic (Croacia) y al Sr. Guillermo Rangel (Venezuela), respectivamente.

17 OTROS ASUNTOS

17.1 El Subcomité examinó la información facilitada por la Secretaría en el documento FSI 15/17 sobre el estado del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), que

permite el registro directo de datos por los Estados Miembros y el acceso público a las series de datos recopilados por la Secretaría.

17.2 El Subcomité tomó nota de que los Estado Miembros de la OMI y el público en general tenían acceso a los siguientes módulos: protección marítima, siniestros, organizaciones reconocidas e instalaciones portuarias de recepción. El acceso público al módulo sobre el Plan de evaluación del Estado del Buque (CAS) se limita a los datos sobre las declaraciones de cumplimiento válidas y los módulos sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y sobre supervisión por el Estado rector del puerto ya se han elaborado pero todavía no son plenamente accesibles.

17.3 El Subcomité tomó nota también de que había otros módulos todavía en proceso de elaboración, por ejemplo los relativos a los puntos de contacto, las prescripciones de la OMI, los casos de polizaje, los casos de migración ilegal, el equipo de prevención de la contaminación obligatorio en virtud del MARPOL y la autoevaluación de los Estados de abanderamiento.

17.4 Con respecto al módulo del GISIS sobre las prescripciones relacionadas con la seguridad, la protección marítima y la protección del medio marino, el Subcomité tomó nota, además, de que el MSC 83 examinaría la cuestión de los instrumentos que no tienen carácter obligatorio, teniendo en cuenta que, tal como se le había solicitado, la Secretaría había preparado una lista de instrumentos de la OMI que no tienen carácter obligatorio, entre los que se incluyen:

- .1 códigos;
- .2 directrices;
- .3 recomendaciones; y
- .4 normas,

adoptados mediante resoluciones o aprobados en forma de circulares.

La lista antes mencionada se confeccionó a partir de una base de datos ACCESS para que pasara a ser un módulo del GISIS, como parte del módulo sobre las prescripciones y recomendaciones relacionadas con la seguridad y la protección marítima aplicables a todos los buques y a determinados tipos de buques. Una vez finalizado, el módulo también contendrá información sobre el estado de implantación de los instrumentos que no tienen carácter obligatorio, información que los Estados Miembros mantendrán actualizada sirviéndose de medios de registro directo. En el módulo podrán registrarse la identificación del instrumento, la legislación nacional adoptada para su implantación con carácter voluntario, con la posibilidad de descargar el texto completo, los criterios de aplicación y el estado jurídico del instrumento con respecto a sus enmiendas.

Manifestación de agradecimiento

17.5 El Subcomité manifestó su agradecimiento a los delegados que se indican continuación, quienes recientemente se habían jubilado, por la inestimable contribución a su labor y les deseó una prolongada y feliz jubilación:

- Sr. Kit Filor (Australia) (jubilación);

- Sr. Gérard Gasc (Francia) (jubilación); y
- Sr. Stuart Withington (Reino Unido) (jubilación).

18 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS

18.1 Se pide al Comité de Seguridad Marítima que, en su 83º periodo de sesiones, tenga a bien aprobar el informe en general y, en especial:

- .1 tomar nota de los resultados del examen de la cuestión relativa a la incorporación de disposiciones relativas a los sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT) en el proyecto de Código revisado para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, y decidir según lo considere oportuno (párrafo 3.8);
- .2 aprobar el proyecto revisado de Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y el proyecto de resolución de la Asamblea conexas, a efectos de su presentación a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones para su adaptación (párrafo 3.9 y anexo 1);
- .3 refrendar la decisión del Subcomité de comenzar, durante el FSI 16, el examen de las Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones (resolución A.913(22)), teniendo en cuenta los resultados de la labor del Grupo de expertos independientes sobre el impacto y la eficacia de la implantación del Código IGS, y elaborar enmiendas a dicho Código, entre ellas las relativas a las prescripciones sobre la representación de la gente de mar en cuestiones relativas a la seguridad (párrafo 3.21);
- .4 refrendar la decisión del Subcomité de pedir a la Secretaría que remita al Grupo de validación el proyecto de Curso modelo de la OMI para la formación de los auditores de los sistemas de gestión de la seguridad (párrafo 3.25 y anexo del documento FSI 15/3);
- .5 pedir al Subcomité STW que estudie la necesidad de contar con prescripciones sobre formación para el cambio del agua de lastre, teniendo en cuenta las conclusiones que puedan extraerse del siniestro sufrido por el **Cougar Ace** (párrafo 6.20);
- .6 en el marco del estudio llevado a cabo por el Grupo de trabajo intersectorial, alentar a los Gobiernos Miembros para que se perfeccionen aún más los conocimientos técnicos sobre el factor humano de sus investigadores de siniestros marítimos (párrafo 6.31);
- .7 analizar la recomendación del Subcomité de que los informes de las investigaciones sobre los siniestros del **Chassiron**, el **Panam Serena** y el **Bow Mariner** se remitan a los órganos pertinentes de la OMI para su examen en el marco de su labor sobre los accidentes causados por explosiones a bordo de los quimiqueros y los petroleros para productos, y adoptar las medidas que considere oportunas (párrafo 6.32);

- .8 aprobar el proyecto de Código sobre normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos (Código sobre Investigación de Siniestros) con miras a que lo adopte el MSC 84 (párrafo 7.14.1 y anexos 2 y 3);
- .9 aprobar el proyecto de enmiendas al capítulo XI-1 del SOLAS, mediante el cual se hace obligatorio el Código sobre normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos, con miras a su adopción por el MSC 84 (párrafo 7.14.2 y anexo 4);
- .10 aprobar la circular MSC-MEPC relativa al Código sobre normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos (párrafo 7.14.3 y anexo 5);
- .11 refrendar la decisión del Subcomité de revisar las Directrices (resolución A.884(21)) para ayudar a los investigadores en la implantación del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, con miras a su incorporación como apéndice del Código para la Investigación de Siniestros (párrafo 7.17);
- .12 aprobar el proyecto de circular MSC-MEPC.4 sobre Código de buenas prácticas e invitar a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que adopten un código similar para ayudar a los funcionarios de supervisión a llevar a cabo sus inspecciones (párrafo 8.22 y anexo 6);
- .13 invitar a los Estados Miembros a que actualicen los datos de sus puntos de contacto, que figuran en la circular MSC-MEPC.6/Circ.2 (párrafo 8.25);
- .14 refrendar la decisión del Subcomité de invitar a Equasis a asistir, en calidad de experto de conformidad con el artículo 45 del Reglamento interior, al próximo periodo de sesiones del Subcomité (párrafo 8.33);
- .15 refrendar la decisión del Subcomité de remitir las conclusiones y recomendaciones de la Campaña intensiva de inspecciones de 2005 del Memorando de entendimiento de París al Subcomité STW para su información (párrafo 8.38);
- .16 aprobar el proyecto de Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) y el proyecto conexo de resolución de la Asamblea, para su presentación a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones a efectos de su adopción (párrafo 12.26 y anexo 7);
- .17 aprobar el proyecto de circular MSC sobre la Prueba anual del sistema de identificación automática (SIA) (párrafo 12.27 y anexo 8); y
- .18 aprobar la propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional para el FSI 16 (párrafo 15.7 y anexo 10).

18.2 Se pide al Comité de Protección del Medio Marino que, en su 56º periodo de sesiones tenga a bien aprobar el informe en general y, en especial:

- .1 aprobar el proyecto revisado de Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y el proyecto conexo de resolución de la Asamblea, para su presentación a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones a efectos de su adopción (párrafo 3.9 y anexo 1);
- .2 refrendar la decisión del Subcomité de iniciar durante el FSI 16 el examen de las Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (IGS) por las Administraciones (resolución A.913(22)), teniendo en cuenta los resultados de la labor del Grupo de expertos independientes sobre el impacto y la eficacia de la implantación del Código IGS, y elaborar enmiendas a dicho Código, entre ellas las relativas a las prescripciones para la representación de la gente de mar (párrafo 3.21);
- .3 refrendar el acuerdo sobre las posibles razones del bajo índice de informes obligatorios presentados con arreglo al MARPOL, así como las siguientes acciones conexas (párrafo 4.11):
 - .1 el cuadro del anexo 1 del documento FSI 15/4, que contiene información sobre las Partes que han presentado informes durante los últimos cinco años debería, en el futuro, incluir también información indicativa de las Partes que han presentado informes fuera de los periodos señalados para ello;
 - .2 el bajo índice de presentación de informes presentados podría ser representativo de las dificultades que plantea el formato y/o el contenido de la información especificado por la circular MEPC/Circ.318 y, por lo tanto, se invitó a los Miembros a que en el próximo periodo de sesiones del Subcomité presenten documentos señalando cualesquiera problemas planteados por la circular MEPC/Circ.318 y a que propongan los cambios en la circular que consideren adecuados; y
 - .3 se pidió a la Secretaría que en el próximo periodo de sesiones del Subcomité vuelva a presentar información sobre la posible extracción de los datos que prescribe la circular MEPC/Circ.318, de los módulos pertinentes del GISIS, simplificando de esta manera las prescripciones sobre notificación obligatoria para la Partes en el MARPOL;
- .4 refrendar la petición del Subcomité dirigida a la Secretaría para que actualice los datos y la lista que figura en el anexo del documento FSI 15/4, y a que los presente al FSI 16 para su examen (párrafo 4.13);
- .5 brindar su conformidad respecto de la petición de que se apruebe y vuelva a publicarse el formato refundido revisado para notificar sobre supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción mediante la circular MEPC/Circ.469/Rev.1 (párrafo 5.16), habiendo tomado nota de la petición formulada por el Subcomité a la Secretaría a fin de que realice las enmiendas consiguientes necesarias al formato refundido revisado para notificar las supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción, tras la entrada

en vigor del Anexo II revisado del Convenio MARPOL y la introducción de nuevas categorías de NLS (párrafos 5.10 y 5.16);

- .6 refrendar la decisión del Subcomité de constituir un grupo de trabajo por correspondencia coordinado por Portugal a fin de avanzar en el tratamiento de todos los puntos del programa de trabajo con fecha de ultimación hasta 2008 en el Plan de acción, para hacer frente a las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción y que informe en consecuencia al FSI 16 (párrafos 5.17 a 5.20);
- .7 refrendar la petición del Subcomité de que se enmiende el Plan de acción, de modo que la fecha de ultimación para el punto 6.1, "Elaboración de un programa de asistencia y formación" se adelante de 2010 a 2009 (párrafo 5.21);
- .8 refrendar la decisión del Subcomité de invitar al Subcomité STW a que examine la necesidad de establecer prescripciones de formación para el cambio del agua de lastre, como resultado de las lecciones aprendidas del siniestro del **Cougar Ace** (párrafo 6.20);
- .9 refrendar el curso de acción para la adopción del Código sobre normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos (Código sobre Investigación de Siniestros) y le asigne carácter obligatorio (párrafos 7.14.1 y 7.14.2);
- .10 refrendar la decisión del Subcomité de examinar las Directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución A.884(21)), con miras a su inclusión como apéndice del Código sobre Investigación de Siniestros (párrafo 7.17);
- .11 aprobar el proyecto de circular MSC-MEPC.4 sobre el Código de buenas prácticas e invitar a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que adopten un código similar para ayudar a sus funcionarios de supervisión a llevar a cabo sus inspecciones (párrafo 8.22 y anexo 6);
- .12 invitar a los Estados Miembros a que actualicen los datos de sus puntos de contacto que figuran en la circular MSC-MEPC.6/Circ.2 (párrafo 8.25);
- .13 refrendar la opinión del Subcomité sobre la validez de los reconocimientos de las plataformas fijas y flotantes, de dejar a los Estados de abanderamiento y los Estados con jurisdicción sobre la plataforma continental que lleguen a un acuerdo en virtud del cual el Estado de abanderamiento podría actuar en nombre del Estado que ejerce la soberanía a los efectos de expedir el Certificado IOPP (párrafo 12.22);
- .14 aprobar el proyecto de Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) y el proyecto conexo de resolución de la Asamblea, para su presentación a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones para su adopción (párrafo 12.26 y anexo 7); y
- .15 aprobar la propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional para el FSI 16 (párrafo 15.7 y anexo 10).

18.3 Se pide al Comité de Protección del Medio Marino que, en su 57º periodo de sesiones, tenga a bien:

- .1 aprobar el proyecto de Código sobre normas internacionales y prácticas recomendadas para una evaluación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos (Código sobre Investigación de Siniestros) (párrafo 7.14.1 y anexo 2); y
- .2 aprobar la circular MSC-MEPC relativa al Código sobre normas internacionales y prácticas recomendadas para una evaluación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos (párrafo 7.14.3 y anexo 5).

(Los anexos se publicarán en una adición al presente documento)



SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR
EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO
15º periodo de sesiones
Punto 18 del orden del día

FSI 15/18/Add.1
18 junio 2007
Original: INGLÉS

**INFORME AL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y AL
COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO**

Seguidamente figuran los anexos 1 al 10 del informe para el Comité de Seguridad Marítima y para el Comité de Protección del Medio Marino (FSI 15/18).

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

ANEXO 1**PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA****CÓDIGO REVISADO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS DE LA OMI**

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIÉN que mediante la resolución A.973(24) adoptó el Código revisado para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI,

RECONOCIENDO que es necesario revisar este Código para reflejar las enmiendas a los instrumentos de la OMI que han entrado en vigor o han surtido efecto desde que se adoptara la resolución A.973(24),

CONSCIENTE de la petición de la séptima reunión de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas de que se elaboren medidas para garantizar que los Estados de abanderamiento aplican de manera plena y cabal los convenios de la OMI y otros convenios pertinentes en los que son Parte con el fin de que los buques, cualquiera que sea su pabellón, cumplan las normas y reglamentos internacionales,

RECONOCIENDO que las Partes en los convenios internacionales pertinentes, como parte del proceso de ratificación, se han comprometido a asumir totalmente las responsabilidades y a cumplir las obligaciones que les imponen dichos convenios y otros instrumentos en que son Partes,

REITERANDO que los Estados son los principales responsables de habilitar un sistema idóneo y eficaz que permita supervisar a los buques que tienen derecho a enarbolar su pabellón, y de garantizar que cumplen la reglamentación internacional pertinente relativa a la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio marino,

REITERANDO TAMBIÉN que los Estados, en su calidad de Estados rectores de puertos y de Estados ribereños, tienen otras obligaciones y responsabilidades en virtud del derecho internacional aplicable, con respecto a la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio marino,

OBSERVANDO que, aunque los Estados pueden obtener ciertos beneficios al constituirse en Partes en instrumentos destinados a fomentar la seguridad y la protección marítimas, así como la prevención de la contaminación por los buques, esos beneficios sólo pueden disfrutarse plenamente cuando todas las Partes cumplen las obligaciones que les imponen dichos instrumentos,

OBSERVANDO TAMBIÉN que la eficacia máxima de cualquier instrumento depende, entre otras cosas, de que todos los Estados:

- a) se constituyan en Partes en todos los instrumentos relacionados con la seguridad y protección marítimas y la prevención y control de la contaminación;
- b) implanten y hagan cumplir dichos instrumentos plena y eficazmente;
- c) informen a la Organización según se prescriba,

OBSERVANDO ASIMISMO que en el contexto del Plan voluntario de auditorias de los Estados Miembros de la OMI, la promulgación, implantación y cumplimiento de la legislación pertinente son las tres cuestiones clave que permiten valorar la actuación del Estado Miembro,

TENIENDO PRESENTE que el Plan voluntario de auditorias de los Estados Miembros de la OMI contiene referencias al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, y que ese Código, además de proporcionar orientación para la implantación y el cumplimiento de los instrumentos de la OMI, constituye la base del Plan de auditorias, particularmente en lo que se refiere a la identificación de las esferas en que procede efectuar auditorias,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima [en su 83º periodo de sesiones] y por el Comité de Protección del Medio Marino [en su 56º periodo de sesiones],

1. ADOPTA el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, que se adjunta como anexo de la presente resolución;
2. INSTA a los Gobiernos de los Estados de abanderamiento, Estados rectores de puerto y Estados ribereños a que implanten el Código en el ámbito nacional;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que mantengan el Código sometido a examen y que, en colaboración con el Consejo, propongan a la Asamblea enmiendas al mismo;
4. REVOCA la resolución A.973(24).

ANEXO

CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS
OBLIGATORIOS DE LA OMI**Índice**

	Página
PARTE 1 - ASPECTOS COMUNES	4
Objetivo	4
Estrategia	4
Cuestiones generales	4
Alcance	5
Medidas iniciales	6
Comunicación de información	6
Registros	6
Mejora	
PARTE 2 - ESTADOS DE ABANDERAMIENTO	7
Implantación	7
Delegación de autoridad	8
Cumplimiento	10
Inspectores del Estado de abanderamiento	12
Investigaciones del Estado de abanderamiento	13
Evaluación y examen	14
PARTE 3 - ESTADOS RIBEREÑOS	15
Implantación	15
Cumplimiento	15
Evaluación y examen	16
PARTE 4 -ESTADOS RECTORES DE PUERTO	16
Implantación	16
Cumplimiento	16
Evaluación y examen	17
ANEXO 1	OBLIGACIONES DE LOS GOBIERNOS/PARTES CONTRATANTES
ANEXO 2	OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO
ANEXO 3	OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS RIBEREÑOS
ANEXO 4	OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS RECTORES DE PUERTO
ANEXO 5	INSTRUMENTOS QUE TIENEN CARÁCTER OBLIGATORIO DE CONFORMIDAD CON LOS CONVENIOS DE LA OMI
ANEXO 6	RESUMEN DE LAS ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS QUE SE INCORPORAN EN EL CÓDIGO

PARTE 1 - ASPECTOS COMUNES

Objetivo

1 El presente Código tiene por objeto incrementar la seguridad marítima y la protección del medio marino en todo el mundo.

2 Las diferentes Administraciones considerarán el presente Código de conformidad con sus propias circunstancias y sólo estarán obligadas en cuanto a la implantación de los instrumentos indicados en el párrafo 6 en los que sean Partes o Gobiernos Contratantes. Por razones geográficas, o de otro tipo, algunas Administraciones desempeñan mayores funciones como Estados de abanderamiento que como Estados rectores de puerto o ribereños, mientras que con otras sucede lo contrario, si bien tales diferencias no disminuyen en modo alguno sus obligaciones en tanto que Estados de abanderamiento, rectores de puerto o ribereños.

Estrategia

3 Para que un Estado cumpla los objetivos del presente Código, es necesario que elabore una estrategia que abarque los siguientes puntos:

- .1 la implantación y el cumplimiento de los instrumentos internacionales obligatorios pertinentes;
- .2 la adhesión a las recomendaciones internacionales, según corresponda;
- .3 la revisión y verificación continuas de la eficacia del Estado con respecto al cumplimiento de sus obligaciones internacionales; y
- .4 el logro, mantenimiento y mejora de los resultados y la capacidad organizativa general.

Para implantar dicha estrategia deberán seguirse las orientaciones que se recogen en el presente Código.

Cuestiones generales

4 En virtud de las disposiciones aplicables de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR) y de los convenios de la OMI, las Administraciones tienen la responsabilidad de promulgar leyes y reglamentos y de tomar todas las medidas necesarias para dar efectividad plena a esos instrumentos a fin de asegurarse de que, por lo que respecta a la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino, los buques son aptos para el servicio al que están destinados y están tripulados por personal marítimo competente.

5 Al tomar medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, los Estados actuarán de manera que, ni directa ni indirectamente, transfieran daños o peligros de una zona a otra, o transformen un tipo de contaminación en otro. (artículo 195 de la CONVEMAR).

Alcance

6 Los instrumentos obligatorios de la OMI que se consideran en el presente Código son los siguientes:

- .1 Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (SOLAS 1974);
- .2 Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (Protocolo SOLAS 1978);
- .3 Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, (Protocolo SOLAS 1988);
- .4 Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 enmendado (MARPOL 73/78);
- .5 Protocolo de 1977 que enmienda al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Protocolo MARPOL 1997);
- .6 Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 enmendado (Convenio de Formación 1978);
- .7 Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de Líneas de Carga 1966);
- .8 Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, (Protocolo de Líneas de Carga de 1988);
- .9 Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de Arqueo 1969); y
- .10 Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado (Reglamento de abordajes 1972),

así como todos los instrumentos que tienen carácter obligatorio con arreglo a estos convenios y protocolos. En los anexos 1 a 4 figuran listas no exhaustivas de las obligaciones contraídas en virtud de dichos instrumentos obligatorios. En el anexo 5 figura una lista de los instrumentos pertinentes y en el anexo 6 se brinda un resumen de las enmiendas a los instrumentos obligatorios a los cuáles se hace referencia en el Código.

Medidas iniciales

7 Cuando un convenio nuevo o enmendado entra en vigor en un Estado, su Gobierno debe estar dispuesto a implantar y hacer cumplir sus disposiciones mediante la legislación nacional apropiada y a habilitar la infraestructura necesaria para la implantación y cumplimiento. Esto quiere decir que el Gobierno del Estado de que se trate debe tener:

- .1 la potestad de promulgar leyes que le permitan ejercer la jurisdicción y el control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas a los buques que enarbolan su pabellón y, en particular, de establecer las bases jurídicas de las prescripciones generales sobre matriculación, inspección de los buques, legislación relacionada con la seguridad y la prevención de la contaminación aplicable a tales buques, así como la elaboración de las normas conexas;
- .2 una base jurídica para hacer cumplir leyes y reglamentos nacionales, incluidos los procedimientos de investigación y penales conexas; y
- .3 la disponibilidad de suficiente personal con experiencia marítima, para prestar asistencia en cuanto a la promulgación de la legislación nacional necesaria y cumplir con las responsabilidades de dicho Estado, incluidas las notificaciones previstas en los respectivos convenios.

8 En la publicación de las Naciones Unidas titulada *Guidelines for Maritime Legislation* (Directrices para la legislación marítima) figura un posible marco de referencia para la legislación nacional destinada a la implantación de los instrumentos pertinentes de la OMI*.

Comunicación de información

9 El Estado deberá comunicar su estrategia, según se indica en el párrafo 3, a todas las Partes interesadas, incluyendo información sobre la legislación nacional pertinente.

Registros

10 Se crearán y mantendrán registros de documentos como medio de prueba del cumplimiento de las prescripciones y de la eficacia de las prácticas del Estado. Dichos documentos deberán ser legibles y fácilmente identificables y disponibles. Se habilitará un procedimiento documentado para determinar los métodos para la identificación, el almacenamiento, la protección, el acceso, el tiempo durante el que se retienen y el destino final de los documentos.

Mejora

11 Los Estados deberán perfeccionar continuamente las medidas adoptadas para cumplir los convenios y protocolos que han aceptado. Las mejoras se realizarán mediante la aplicación rigurosa y efectiva de la legislación nacional que proceda, y la supervisión de su cumplimiento.

12 Los Estados deberán fomentar una cultura que proporcione a las personas oportunidades para mejorar los resultados de las actividades relacionadas con la seguridad marítima y el medio ambiente.

* ST/ESCAP/1076.

13 Los Estados también deberán adoptar medidas para identificar y eliminar las causas de incumplimiento a fin de evitar que se repitan, entre otras:

- .1 el examen y análisis de los casos de incumplimiento;
- .2 la implantación de las medidas correctivas necesarias; y
- .3 el examen de las medidas correctivas adoptadas.

14 El Estado deberá determinar qué medidas son necesarias para eliminar las causas de posibles incumplimientos, con objeto de evitar que se produzcan.

PARTE 2 - ESTADOS DE ABANDERAMIENTO

Implantación

15 A fin de cumplir sus obligaciones y responsabilidades eficazmente, los Estados de abanderamiento deberán:

- .1 poner en práctica políticas mediante la promulgación de legislación nacional y la elaboración de orientaciones que contribuyan a implantar y a hacer cumplir las prescripciones de los convenios sobre seguridad y prevención de la contaminación en los que sean Partes; y
- .2 asignar responsabilidades en el seno de sus Administraciones para actualizar y revisar dichas políticas, según sea necesario.

16 Los Estados de abanderamiento deberán habilitar los recursos y procedimientos necesarios para administrar un programa de seguridad y protección del medio ambiente, que incluya, como mínimo:

- .1 instrucciones administrativas para implantar la legislación y las normas internacionales aplicables, así como para elaborar, y difundir la reglamentación nacional necesaria para su interpretación;
- .2 recursos destinados a garantizar el cumplimiento de las prescripciones de los instrumentos obligatorios de la OMI enumerados en el párrafo 6, mediante un programa de auditoría e inspección, independiente de cualquier entidad administrativa que expida los certificados exigidos y la documentación pertinente, así como de las entidades en las que los Estados de abanderamiento hayan delegado autoridad para expedir los certificados prescritos y dicha documentación;
- .3 recursos que garanticen el cumplimiento de las prescripciones del Convenio de Formación 1978, enmendado, que incluye, entre otros, recursos destinados a garantizar que:

- .3.1 la formación, la evaluación de la competencia y la titulación de la gente de mar se ajusten a las disposiciones del Convenio;
- .3.2 los títulos y refrendos expedidos en virtud del Convenio de Formación indiquen debidamente la competencia de la gente de mar, utilizando la terminología adecuada de dicho Convenio, así como términos idénticos a los utilizados en todo documento relativo a la dotación mínima de seguridad que se haya expedido al buque;
- .3.3 se pueda llevar a cabo una investigación imparcial de cualquier fallo debido a la acción u omisión de los titulares de los certificados o refrendos expedidos por esa Parte, que pueda constituir una amenaza directa para la seguridad de la vida humana o de los bienes en el mar, o para el medio marino;
- .3.4 puedan retirarse, suspenderse o cancelarse los certificados o refrendos expedidos por el Estado de abanderamiento cuando esté justificado y sea preciso hacerlo para evitar un fraude;
- .3.5 las medidas administrativas, incluidas las referentes a las actividades de formación, evaluación y titulación que se apliquen bajo la supervisión de otro Estado, serán tales que el Estado de abanderamiento asuma la responsabilidad de garantizar la competencia de capitanes, oficiales y demás gente de mar que preste servicio en los buques con derecho a enarbolar su pabellón*;
- .4 recursos que permitan llevar a cabo investigaciones sobre siniestros, y la aplicación de medidas oportunas y adecuadas respecto de los buques en que se hayan identificado deficiencias; y
- .5 la elaboración, documentación y provisión de orientaciones sobre las prescripciones que se dejan a criterio de la Administración, en los pertinentes instrumentos obligatorios de la OMI.

17 Los Estados de abanderamiento deben asegurarse de que los buques con derecho a enarbolar su pabellón cuentan con tripulación suficiente y eficaz, de acuerdo con los principios sobre dotación de seguridad adoptados por la OMI.

Delegación de autoridad

18 Los Estados de abanderamiento que autorizan a organizaciones reconocidas para que actúen en su nombre en materia de inspecciones, reconocimientos, expedición de certificados y documentos, marcado de buques y otras tareas reglamentarias exigidas en virtud de los convenios de la OMI, deben reglamentar dicha autorización de conformidad con la regla XI-1 del Convenio SOLAS a fin de:

- .1 asegurarse de que la organización reconocida tenga suficientes recursos en cuanto a capacidad técnica, de gestión y de investigación para llevar a cabo las tareas encomendadas, de conformidad con las "Normas mínimas para las organizaciones

* Reglas I/2, I/9, I/10 y I/11 del Convenio de Formación 1978, enmendado.

reconocidas que actúen en nombre de la Administración", recogidas en la pertinente resolución de la OMI**;

- .2 establecer por escrito un acuerdo oficial entre la Administración y las organizaciones reconocidas que, como mínimo, abarque los elementos indicados en la pertinente resolución de la OMI***, o disposiciones jurídicas equivalentes, que podrán basarse en el modelo de acuerdo para autorizar a organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la Administración****;
- .3 dar instrucciones específicas sobre las medidas que conviene adoptar en caso de que se considere que un buque no es apto para hacerse a la mar en condiciones de seguridad, sin poner en peligro a las personas que se encuentran a bordo, o que constituya una amenaza inaceptable para el medio marino;
- .4 facilitar a la organización reconocida todos los instrumentos pertinentes de la legislación nacional que hagan efectivas las disposiciones de los convenios, junto con la interpretación correspondiente, o precisar si las normas de la Administración superan en algún aspecto las prescripciones de los convenios; y
- .5 exigir que la organización reconocida mantenga un registro capaz de proporcionar a la Administración los datos necesarios para facilitar la interpretación de las reglas de los convenios.

19 Los Estados de abanderamiento que designen inspectores para que efectúen inspecciones y reconocimientos en su nombre, deberán reglamentar el proceso de designación de conformidad con las orientaciones que se facilitan en el párrafo 18, particularmente en los subpárrafos .3 y.4.

20 Los Estados de abanderamiento deberán establecer o participar en un programa de supervisión que cuente con los recursos adecuados para vigilar y comunicarse con las organizaciones reconocidas, a fin de cerciorarse del pleno cumplimiento de sus obligaciones internacionales en cuanto a:

- .1 el ejercicio de su autoridad para efectuar inspecciones adicionales con objeto de garantizar que los buques que enarbolan su pabellón cumplen efectivamente con los instrumentos obligatorios de la OMI;
- .2 la realización de los reconocimientos adicionales, que juzguen necesarios, para garantizar que los buques autorizados a enarbolar su pabellón cumplen las prescripciones nacionales que complementan las de los convenios de la OMI; y

** Apéndice 1 de la resolución A.739(18), "Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración".

*** Apéndice 2 de la resolución A.739(18), "Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración".

**** (MSC/Circ.710 - MEPC/Circ.307).

- .3 la facilitación de los servicios de un personal que conozca bien las normas y reglamentos del Estado de abanderamiento y de las organizaciones reconocidas y que pueda llevar a cabo una supervisión eficaz de dichas organizaciones sobre el terreno.

Cumplimiento

21 Los Estados de abanderamiento deberán adoptar todas las medidas necesarias para que los buques autorizados a enarbolar su pabellón y las entidades y personas sujetas a su jurisdicción observen las normas y reglas internacionales, a fin de garantizar el cumplimiento de sus obligaciones internacionales. Entre otras, dichas medidas incluirán:

- .1 la prohibición de que los buques autorizados a enarbolar su pabellón zarpen antes de que puedan hacerlo de acuerdo con lo prescrito en las reglas y normas internacionales;
- .2 la inspección periódica de los buques autorizados a enarbolar su pabellón para verificar que la condición real del buque y su tripulación corresponde a los certificados que lleva;
- .3 que durante la inspección periódica mencionada en el subpárrafo .2, el inspector se asegure de que la gente de mar asignada a los buques está familiarizada con:
 - .3.1 sus funciones específicas; y
 - .3.2 todos los dispositivos, instalaciones, equipos y procedimientos del buque;
- .4 la verificación de que la dotación del buque puede coordinar de manera eficaz sus actividades en una situación de emergencia y en el desempeño de las funciones fundamentales para la seguridad y la prevención o atenuación de la contaminación;
- .5 el establecimiento en las leyes y reglamentos nacionales de sanciones, cuya severidad sea suficiente para disuadir a los buques que están autorizados a enarbolar su pabellón de infringir las normas y reglas internacionales;
- .6 el inicio de acciones contra los buques autorizados a enarbolar su pabellón cuando, después de una investigación, se concluya que han infringido normas y reglas internacionales, independientemente del lugar donde se haya producido la infracción;
- .7 el establecimiento de sanciones, en las leyes y reglamentos internacionales cuya severidad sea suficiente para disuadir a los titulares de certificados o refrendos expedidos bajo su autoridad de infringir las normas y reglas internacionales; y
- .8 el inicio de acciones contra los titulares de certificados o refrendos cuando, después de una investigación, se concluya que han infringido normas y reglas internacionales, independientemente del lugar donde se haya producido la infracción.

22 Los Estados de abanderamiento deberán elaborar y poner en práctica un programa de control y supervisión que permita:

- .1 efectuar investigaciones rápidas y minuciosas sobre los siniestros, y, según proceda, informar a la OMI al respecto;
- .2 la recopilación de datos estadísticos para poder analizar las tendencias e identificar los problemas; y
- .3 actuar rápidamente ante las deficiencias y los presuntos sucesos de contaminación notificados por los Estados rectores de puertos o los Estados ribereños.

23 Además, los Estados de abanderamiento también deberán:

- .1 garantizar, mediante su legislación nacional, el cumplimiento los instrumentos aplicables de la OMI;
- .2 contar con una cantidad suficiente de personal cualificado para implantar y hacer cumplir la legislación nacional mencionada en el subpárrafo 15.1, incluido el personal necesario para efectuar investigaciones y reconocimientos;
- .3 disponer de una cantidad suficiente de personal cualificado para investigar los casos en que otros Estados rectores de puertos hayan detenido a buques autorizados a enarbolar su pabellón;
- .4 disponer de suficiente personal cualificado para investigar los casos en los que los Estados rectores de puertos hayan cuestionado la validez de un certificado o un refrendo, o la competencia de los titulares de certificados o refrendos expedidos bajo su autoridad; y
- .5 garantizar la formación de sus inspectores e investigadores y supervisar sus actividades.

24 Cuando se informe a un Estado de que un buque con derecho a enarbolar su pabellón ha sido detenido por un Estado rector de puerto, el Estado de abanderamiento deberá cerciorarse de que se adoptan las medidas correctivas necesarias para que el buque en cuestión cumpla inmediatamente lo dispuesto en los convenios internacionales aplicables.

25 Los Estados de abanderamiento, o las organizaciones reconocidas que actúen en su nombre, sólo expedirán o refrendarán certificados internacionales a un buque tras haber comprobado que satisface todas las prescripciones aplicables.

26 Los Estados de abanderamiento sólo expedirán certificados de competencia internacionales, o los refrendos correspondientes, si han determinado previamente que la persona reúne todos los requisitos exigibles.

Inspectores del Estado de abanderamiento

27 El Estado de abanderamiento determinará y documentará las responsabilidades, autoridad e interrelación de todo el personal que gestiona, realiza y verifica tareas que afectan a la seguridad y la prevención de la contaminación.

28 El personal responsable de los reconocimientos, inspecciones, y auditorias en los buques y las compañías regidas por los pertinentes instrumentos obligatorios de la OMI deberá contar, como mínimo, con:

- .1 las calificaciones apropiadas, obtenidas en una escuela náutica o en una institución de enseñanza marítima, además del periodo de embarque pertinente en calidad de oficial en posesión de una certificación de competencia válida con arreglo a lo dispuesto en el capítulo II/2 o III/2 del Código de Formación, y haberse mantenido al día en sus conocimientos técnicos sobre los buques y sus operaciones, después de obtener la certificación mencionada; o
- .2 un diploma o título equivalente, reconocido por el Estado, en la rama pertinente de ingeniería o ciencias, expedido por una institución de educación superior.

29 El personal con las cualificaciones indicadas en el subpárrafo 28.1 deberá tener una experiencia mínima de tres años como oficial de puente o de máquinas a bordo de un buque.

30 El personal que haya obtenido su titulación de conformidad con el subpárrafo 28.2 deberá tener una experiencia de trabajo de tres años como mínimo.

31 Además, dicho personal deberá poseer los conocimientos apropiados, tanto prácticos como teóricos, obtenidos mediante programas de formación documentados, sobre los buques y sus operaciones, así como sobre las disposiciones de los instrumentos pertinentes, nacionales e internacionales, necesarios para desempeñar sus funciones como inspectores del Estado de abanderamiento.

32 El resto del personal que ayude a efectuar las tareas mencionadas, deberá contar con una capacitación y una formación y estar sometido a una supervisión que se ajusten al trabajo que esté autorizado a realizar.

33 Se considerará una ventaja contar con experiencia previa en la esfera de conocimientos de que se trate; en caso de carecer de experiencia, la Administración debería facilitar la formación práctica adecuada.

34 Los Estados de abanderamiento podrán acreditar a los inspectores mediante un programa detallado de formación, de carácter oficial, que proporcione igual nivel de conocimientos y capacidad que el exigido en los párrafos 28 a 31.

35 El Estado de abanderamiento deberá haber puesto en práctica un sistema documentado para la cualificación del personal y la actualización continua de sus conocimientos, según sean las tareas que esté autorizado a efectuar.

- 36 Según las funciones que se vayan a desempeñar, las cualificaciones deberán comprender:
- .1 conocimiento de las normas y reglamentos nacionales e internacionales aplicables a los buques y sus operaciones, a las compañías, las tripulaciones y la carga;
 - .2 conocimiento de los procedimientos que procede aplicar para los reconocimientos, la certificación, el control, la investigación y la supervisión;
 - .3 comprensión de los objetivos y finalidades de los instrumentos nacionales e internacionales relativos a la seguridad marítima y la protección del medio marino y de los programas conexos;
 - .4 comprensión de los procesos internos y externos, tanto a bordo como en tierra;
 - .5 competencia profesional necesaria para realizar eficientemente las tareas encomendadas;
 - .6 plena conciencia de la seguridad en todas las circunstancias, incluida la seguridad propia; y
 - .7 formación o experiencia relacionadas con las diversas tareas que deben llevarse a cabo, y preferiblemente también en las funciones que se vayan a evaluar.
- 37 El Estado de abanderamiento deberá expedir un documento de identificación que el inspector deberá llevar cuando cumpla sus funciones.

Investigaciones del Estado de abanderamiento

38 Se deberán realizar investigaciones después de todo siniestro marítimo o de sucesos de contaminación. Dichas investigaciones estarán a cargo de investigadores debidamente cualificados, competentes en los aspectos relacionados con el siniestro. El Estado de abanderamiento deberá estar dispuesto a facilitar los servicios de investigadores profesionales, independientemente de donde se haya producido el siniestro o suceso.

39 El Estado de abanderamiento se asegurará de que todos los investigadores poseen los conocimientos y la experiencia necesarios en los ámbitos relacionados con sus cometidos habituales. Además, para ayudar a los investigadores cuando se les asignen tareas distintas de las que normalmente se ocupan, el Estado de abanderamiento facilitará el acceso a expertos competentes en las siguientes esferas:

- .1 navegación y Reglamento para prevenir los abordajes;
- .2 reglamentación del Estado de abanderamiento sobre los certificados de competencia;
- .3 causas de la contaminación del mar;
- .4 técnicas de interrogación;

- .5 compilación de pruebas; y
- .6 evaluación de la influencia del factor humano.

40 Se deberá investigar todo accidente en el que se produzcan lesiones corporales que den lugar a una baja laboral de tres días o más, y toda muerte ocurrida como consecuencia de accidentes laborales y de siniestros en buques del Estado de abanderamiento. Los resultados de las investigaciones deberán hacerse públicos.

41 Los siniestros de los buques se investigarán y notificarán, de conformidad con los convenios pertinentes de la OMI y las directrices elaboradas por la Organización*. Los informes de las investigaciones se remitirán a la OMI junto con las observaciones del Estado de abanderamiento, de conformidad con las directrices antedichas.

Evaluación y examen

42 Los Estados de abanderamiento evaluarán periódicamente su actuación en cuanto a la puesta en práctica de los procesos administrativos y la utilización de los procedimientos y recursos necesarios para dar cumplimiento a sus obligaciones, de conformidad con los convenios en los que son Parte.

43 Entre los parámetros para evaluar la actuación de los Estados de abanderamiento pueden contarse los siguientes: índice de detenciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, resultados de las inspecciones efectuadas por los Estados de abanderamiento, estadísticas de siniestros, procedimientos de comunicación e información, estadísticas anuales sobre pérdidas de buques (excluidas las pérdidas totales constructivas) y otros indicadores que puedan considerarse oportunos para determinar si la plantilla del personal, los recursos y los procedimientos administrativos son adecuados para cumplir sus obligaciones.

44 Dichos parámetros pueden incluir un examen periódico de:

- .1 el índice de las pérdidas de buques y de siniestros, para determinar las tendencias durante determinados periodos;
- .2 el número de casos comprobados de buques detenidos, en relación con el tamaño de la flota;
- .3 el número de casos comprobados de incompetencia o de infracciones cometidas por personas que poseen certificaciones o refrendos expedidos bajo la autoridad del Estado de abanderamiento;
- .4 las respuestas a los informes sobre deficiencias presentados por los Estados rectores de puertos o las intervenciones de los mismos;

* Véase el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, aprobado por la Organización mediante su resolución A.849(20) y el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación sobre seguridad con respecto a un siniestro y/o suceso marítimo (Código sobre la Investigación de Siniestros), tal como lo adopte la Organización, en su forma enmendada por la resolución A.884(21).

- .5 las investigaciones de siniestros graves y muy graves y las enseñanzas obtenidas de las mismas;
- .6 los recursos financieros, técnicos y de otro tipo asignados;
- .7 los resultados de las inspecciones, reconocimientos y controles de los buques de la flota;
- .8 la investigación de accidentes laborales;
- .9 el número de sucesos e infracciones relacionadas con el MARPOL 73/78, enmendado;
- .10 el número de suspensiones o retiro de certificados, refrendos, aprobaciones, etc.

PARTE 3 - ESTADOS RIBEREÑOS

Implantación

45 Los Estados ribereños tienen ciertos derechos y obligaciones en virtud de los diversos instrumentos obligatorios de la OMI. Al ejercer sus derechos conforme a lo dispuesto en dichos instrumentos, los Estados ribereños contraen obligaciones adicionales.

46 Para cumplir cabalmente esas obligaciones, los Estados ribereños deberán:

- .1 implantar criterios y orientaciones que faciliten el cumplimiento de sus obligaciones; y
- .2 asignar responsabilidades en el seno de sus Administraciones, a fin de actualizar y revisar, según sea necesario, todo criterio que se adopte.

Cumplimiento

47 Los Estados ribereños deberán adoptar todas las medidas necesarias para asegurarse de que respetan las normas internacionales cuando ejercen sus derechos y cumplen sus obligaciones.

48 Los Estados ribereños deberán examinar la conveniencia de elaborar y poner en práctica un programa de supervisión y control, según proceda, a fin de:

- .1 facilitar la compilación de datos estadísticos, de modo que puedan analizarse las tendencias para determinar los aspectos problemáticos;
- .2 responder rápidamente a los sucesos de contaminación ocurridos en sus aguas; y
- .3 colaborar con los Estados de abanderamiento y/o los Estados rectores de puertos, según proceda, en la investigación de siniestros marítimos.

Evaluación y examen

49 Los Estados ribereños deberán evaluar periódicamente su actuación con respecto al ejercicio de sus derechos y al cumplimiento de sus obligaciones con arreglo a los instrumentos obligatorios de la OMI.

PARTE 4 - ESTADOS RECTORES DE PUERTO

Implantación

50 Los Estados rectores de puertos tienen ciertos derechos y obligaciones en virtud de los diversos instrumentos obligatorios de la OMI. Al ejercer sus derechos conforme a lo dispuesto en dichos instrumentos, los Estados rectores de puertos contraen obligaciones adicionales.

51 Los Estados rectores de puerto pueden desempeñar una función primordial para el logro de la seguridad marítima y la protección del medio ambiente, incluida la prevención de la contaminación. Su función y responsabilidades con respecto a la seguridad y la protección del medio ambiente proceden de la combinación de diversos tratados y convenios internacionales y la legislación nacional y, en algunos casos, de acuerdos bilaterales y multilaterales.

Cumplimiento

52 Los Estados rectores de puertos deberán adoptar todas las medidas necesarias para garantizar que cuando ejercen sus derechos y satisfacen sus obligaciones acatan las normas internacionales.

53 Varios convenios de la OMI incluyen disposiciones específicas que facultan el ejercicio de la supervisión por el Estado rector del puerto.

54 A este respecto el Convenio SOLAS, enmendado por su Protocolo de 1988, el Convenio MARPOL y el Convenio de Formación, también contienen disposiciones que obligan a los Estados rectores de puerto a no otorgar a los Estados que no son Partes en los convenios mencionados un trato más favorable que a los que son Partes. Esto significa que los Estados rectores de puerto están obligados a imponer las prescripciones de los convenios tanto a los Estados que son Partes como a los que no lo son.

55 Cuando un Estado rector de puerto ejerza su derecho de supervisión, deberá establecer procedimientos para administrar un programa de supervisión acorde con las disposiciones de la resolución pertinente adoptada por la Organización*.

56 La suspensión por el Estado rector del puerto sólo puede ser realizada por funcionarios de supervisión cualificados y autorizados para ello, de conformidad con los procedimientos pertinentes adoptados por la Organización.*

* Resolución A.787(19) sobre Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, enmendada por la resolución A.882(21).

57 Los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto y las personas que les presten asistencia no deberán tener intereses comerciales ni en el puerto en el que se realiza la inspección ni en los buques inspeccionados; no estarán empleados por organizaciones reconocidas o sociedades de clasificación, ni deberán realizar tareas en su nombre.

Evaluación y examen

58 Los Estados rectores de puertos evaluarán periódicamente su actuación tanto con respecto al ejercicio de sus derechos como al cumplimiento de las obligaciones en virtud de los instrumentos obligatorios de la OMI.

ANEXO 1

OBLIGACIONES DE LOS GOBIERNOS/PARTES CONTRATANTES

Los cuadros siguientes contienen una lista no exhaustiva de obligaciones, incluidas las impuestas como resultado del ejercicio de un derecho.

Obligaciones de los Gobiernos/Partes Contratantes		
Fuente	Reseña	Observaciones
ARQUEO DE BUQUES 1969		
Artículo 1	Obligación general con arreglo a los términos del Convenio	
Artículo 5 2)	Fuerza mayor	
Artículo 8	Expedición de certificado por otro Gobierno	
Artículo 10	Anulación de certificados	
Artículo 11	Aceptación de certificados	
Artículo 15	Transmisión de información	
LÍNEAS DE CARGA 1966 y PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA 1988*		
Artículo 1	Obligación general con arreglo a los términos del Convenio	
	Obligaciones generales	Protocolo Líneas de Carga 1988 (Art.I) solamente
Artículo 7 2)	Fuerza mayor	
Artículo 17	Expedición o refrendo de certificados por otro Gobierno	Protocolo Líneas de Carga 1988
Artículo 20	Aceptación de certificados	
Artículo 25	Reglas especiales como consecuencia de acuerdos	
Artículo 26	Comunicación de información	Protocolo Líneas de Carga 1988 (Art.III) solamente

* Cuando las obligaciones no derivan del Convenio internacional sobre líneas de carga, sino del Protocolo de 1988 relativo al mismo, tal circunstancia se indica en la columna "Observaciones".

Obligaciones de los Gobiernos/Partes Contratantes		
Fuente	Reseña	Observaciones
REGLAMENTO DE ABORDAJES 1972		
Artículo 1	Obligaciones generales	
CONVENIO DE FORMACIÓN 1978		
Artículo I	Obligaciones generales contraídas en virtud del Convenio	
Artículo IV	Comunicación de información	
Artículo XI 1)	Fomento de la cooperación técnica	
Regla I/3	Principios que rigen los viajes próximos a la costa	
Regla I/5	Disposiciones de carácter nacional	
Regla I/6	Formación y evaluación	
Regla I/7	Comunicación de información	
Regla I/8	Normas de calidad	
Regla I/9	Normas médicas - expedición y registro de títulos	
SOLAS 74		
Artículo I	Obligaciones generales contraídas en virtud del Convenio	En Protocolo SOLAS 1978 y en Protocolo SOLAS 1988
Artículo III	Comunicación de información	En Protocolo SOLAS 1978 y en Protocolo SOLAS 1988
Artículo V c)	Transporte de personas en caso de emergencia - notificación	
Artículo VII	Reglas especiales establecidas por acuerdo	
Artículo XI	Denuncia	En Protocolo SOLAS 1988

Obligaciones de los Gobiernos/Partes Contratantes		
Fuente	Reseña	Observaciones
Regla I/13	Expedición o refrendo de certificados por otro Gobierno	En Protocolo SOLAS 1988
Regla I/17	Aceptación de los certificados	También regla I/19 b)
Regla I/21 b)	Siniestros – Notificación	
Regla IV/5	Provisión de servicios de radiocomunicaciones y comunicación de información al respecto	
Regla IV/5-1	Identidades del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, garantizar la adopción de medidas adecuadas	
Regla V/5	Servicios y avisos meteorológicos	
Regla V/6	Servicio de vigilancia de hielos	
Regla V/10	Organización del tráfico marítimo	
Regla V/11	Sistemas de notificación para buques	
Regla V/12	Servicios de tráfico marítimo	
Regla V/13	Establecimiento y funcionamiento de las ayudas a la navegación	
[Regla V/19-1.3]	[Realización de la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques]	[En vigor el 1 de enero de 2008 en virtud de la resolución MSC.202(81)]
[Regla V/19-1.8.1]	[LRIT - capacidad de recepción de la información]	[En vigor el 1 de enero de 2008 en virtud de la resolución MSC.202(81)]
[Regla V/19-1.8.2]	[Especificación y comunicación a la Organización]	[En vigor el 1 de enero de 2008 en virtud de la resolución MSC.202(81)]

Obligaciones de los Gobiernos/Partes Contratantes		
Fuente	Reseña	Observaciones
[Regla V/19-1.10]	[LRIT - reconocimiento de la importancia de la información LRIT y protección de la misma]	[En vigor el 1 de enero de 2008 en virtud de la resolución MSC.202(81)]
[Regla V/19-1.11.1]	[LRIT - asunción de todos los costos]	[En vigor el 1 de enero de 2008 en virtud de la resolución MSC.202(81)]
[Regla V/19-1.13]	[Notificación a la Organización]	[En vigor el 1 de enero de 2008 en virtud de la resolución MSC.202(81)]
Regla V/31.2	Mensajes de peligro - comunicar la información a quienes puedan ser afectados y a otros Gobiernos interesados	
Regla V/33.1-1	Situaciones de socorro: obligaciones y procedimientos - coordinación y cooperación	
Regla VI/1.2	Información adecuada sobre el transporte de la carga en condiciones de seguridad	
Regla VII/2.4	Publicación de instrucciones sobre la intervención en casos de emergencia, etc.	
Regla VII/7-1	Publicación de instrucciones sobre la intervención en casos de emergencia, etc.	
MARPOL		
Artículo 1	Obligaciones generales en virtud del Convenio	y artículo I del Protocolo MARPOL 78
Artículo 4 2) y 4)	Transgresiones	
Artículo 5 1)	Certificados y reglas especiales sobre inspección de los buques - aceptación de certificados	
Artículo 5 4)	Certificados y reglas especiales sobre inspección de los buques - no otorgamiento de un trato más favorable	
Artículo 6 1)	Detección de transgresiones del Convenio y cumplimiento del mismo - cooperación	

Obligaciones de los Gobiernos/Partes Contratantes		
Fuente	Reseña	Observaciones
Artículo 6 3)	Detección de transgresiones del Convenio y cumplimiento del mismo - facilitación de pruebas	
Artículo 7	Demoras innecesarias a los buques	
Artículo 8	Informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales	
Artículo 11	Comunicación de información	
Artículo 12 2)	Siniestros sufridos por los buques - información a la OMI	
Artículo 17	Fomento de la cooperación técnica	
Anexo I Regla 8	Expedición o refrendo del certificado por otro Gobierno	
Regla 15.7	Control de las descargas de hidrocarburos - investigaciones (espacios de máquinas)	
Reg. 34.7	Control de las descargas de hidrocarburos - investigaciones (zona de carga)	
Anexo II Regla 6.3	Clasificación en categorías y lista de sustancias nocivas líquidas y otras sustancias - clasificación provisional y acuerdo al respecto, y notificación a la OMI	
Reglas 9.3.1, 9.3.2, 9.3.3 y 9.3.4	Expedición o refrendo del certificado por otro Gobierno	
Regla 13.4	Control de las descargas de residuos - exención de un prelavado	
Regla 18.3	Instalaciones de recepción y medios disponibles en las terminales de descarga - fijación de una fecha y acuerdo al respecto, y notificación a la OMI	
Anexo III Regla 1.3	Ámbito de aplicación - publicación de prescripciones detalladas	

Obligaciones de los Gobiernos/Partes Contratantes		
Fuente	Reseña	Observaciones
Anexo IV		
Regla 6	Expedición o refrendo de un certificado por otro Gobierno	
Anexo VI		
Regla 7	Expedición o refrendo de un certificado por otro Gobierno	
Regla 11 1)	Detección de transgresiones y cumplimiento - cooperación	
Regla 11 2)	Detección de transgresiones y cumplimiento - inspecciones	
Regla 11 3)	Detección de transgresiones y cumplimiento - información al Estado de abanderamiento sobre las infracciones detectadas	
Regla 18 7)	Calidad del fueloil	
Código IGS		
Párrafo 14.3	Extensión de la validez de un CGS provisional por otro Gobierno Contratante	
Código NGV 1994		
Párrafo 1.8.2	Expedición de certificados por otro Gobierno	
Párrafo 14.2.1.12	Definición de "zona marítima A1"	Según se defina
Párrafo 14.2.1.13	Definición de "zona marítima A2"	Según se defina
Código NGV 2000		
Párrafo 1.8.2	Expedición de certificados por otro Gobierno	
Párrafo 14.2.1.13	Definición de "zona marítima A1"	Según se defina
Párrafo 14.2.1.14	Definición de "zona marítima A2"	Según se defina

Obligaciones de los Gobiernos/Partes Contratantes		
Fuente	Reseña	Observaciones
Código IMDG		
Sección 1.1.3	Transporte de material radiactivo - función de la autoridad competente	
Sección 5.1.5	Disposiciones generales aplicables a la Clase 7 - función de la autoridad competente	
Capítulo 6.2	Aprobación de los recipientes a presión, generadores de aerosoles y recipientes de pequeña capacidad que contengan gas - función de la autoridad competente	
Capítulo 6.4	Aprobación del diseño de bultos y de materiales de la Clase 7 - función de la autoridad competente	
Sección 6.5.1.6	Ensayos, certificación e inspección - función de la autoridad competente	
Capítulo 6.6	Disposiciones relativas a la construcción y el ensayo de embalajes/envase de gran tamaño - función de la autoridad competente	
Capítulo 6.7	Disposiciones relativas al proyecto, la construcción, la inspección y el ensayo de cisternas portátiles y los contenedores de gas de elementos múltiples - función de la autoridad competente	
Capítulo 6.8	Disposiciones relativas a los vehículos cisterna para el transporte por carretera - función de la autoridad competente	
Sección 7.1.14	Estiba de mercancías de la clase 7 - función de la autoridad competente	
Capítulo 7.9	Exenciones, aprobaciones y certificados - notificación a la OMI y reconocimiento de las aprobaciones y certificados	
Código CIQ		
Párrafo 1.5.3	Mantenimiento del estado del buque después del reconocimiento	
Párrafo 1.5.5.1	Expedición o refrendo del Certificado internacional de aptitud por otro Gobierno	

Obligaciones de los Gobiernos/Partes Contratantes		
Fuente	Reseña	Observaciones
Código CGrQ		
Párrafo 1.6.4.1	Expedición o refrendo de un certificado por otro Gobierno	
Código CIG		
Párrafo 1.5.5.1	Expedición o refrendo de un certificado por otro Gobierno	
Código de Formación, Parte A		
Sección A-I/6.1	Formación y evaluación	
Sección A-I/6.3	Cualificaciones de los instructores, supervisores y evaluadores	
Sección A-I/6.7	Formación y evaluación en el marco de una institución	
Sección A-I/7	Comunicación de información	
Sección A-I/8	Normas de calidad	
Sección A-I/12	Normas que rigen el uso de simuladores	
Sección A-VIII/2.8	Guardias en la mar - señalar a las compañías, capitanes, jefes de máquinas y personal de las guardias la necesidad de observar los principios formulados en las partes 3-1 y 3-2	

ANEXO 2

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO

Los cuadros siguientes contienen una lista no exhaustiva de obligaciones, incluidas las impuestas como resultado del ejercicio de un derecho.

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
ARQUEO DE BUQUES 1969		
Artículo 6	Determinación de los arqueos	
Artículo 7 2)	Expedición de certificados	
Anexo I, regla 1 3)	Tipos nuevos de embarcaciones - determinación del arqueo y comunicación a la OMI del método utilizado	
Anexo I, regla 5 3) b)	Modificación del arqueo neto - transformaciones o modificaciones que la Administración estima importantes	
Anexo I, regla 7	Medición y cálculo	
LÍNEAS DE CARGA 1966 y PROTOCOLO LÍNEAS DE CARGA 1988*		
	Certificados existentes	Protocolo Líneas de Carga 1988, (Art. II-2), únicamente
Artículo 6 3)	Exenciones - notificación	
Artículo 8 2)	Equivalencias - notificación	
Artículo 9 2)	Aprobación con fines experimentales - notificación	
Artículo 13	Reconocimientos y marcas	Enmendado por el Protocolo Líneas de Carga 1988

* Cuando las obligaciones no derivan del Convenio internacional sobre líneas de carga, sino del Protocolo de 1988 relativo al mismo, tal circunstancia se indica en la columna "Observaciones".

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Artículo 14	Reconocimientos iniciales, de renovación y anuales	Enmendado por el Protocolo Líneas de Carga 1988
Artículo 16 3)	Expedición de los certificados	
Artículo 19	Duración y validez de los certificados	Enmendado por el Protocolo Líneas de Carga 1988
Artículo 23	Accidentes	
Anexo I, regla 1	Resistencia del casco	
	Resistencia y estabilidad sin avería de los buques	Protocolo Líneas de Carga 1988 (Anexo I, regla 1) solamente
Anexo I, regla 2	Aplicación - Asignación del francobordo	Enmendado por el Protocolo Líneas de Carga 1988
	Autorización de organizaciones reconocidas	Protocolo Líneas de Carga 1988 (Anexo I regla 2-1) solamente
Anexo I, regla 8	Detalles de las marcas	
Anexo I, regla 10	Información sobre estabilidad-aprobación	Enmendado por el Protocolo de Líneas de Carga 1988
Anexo I, regla 12	Puertas	
Anexo I, regla 14	Escotillas de carga y otras escotillas o aberturas	Enmendado por el Protocolo Líneas de Carga 1988
Anexo I, regla 15	Escotillas cerradas por tapas móviles y cuya estanquidad a la intemperie esté asegurada por encerados y llantas	Enmendado por el Protocolo de Líneas de Carga 1988 solamente
Anexo I, regla 16 1)	Brazolas de escotilla - alturas reducidas	Enmendado por el Protocolo de Líneas de Carga 1988 (Anexo I, regla 14-1 2))

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Anexo I, regla 16 4)	Medios para asegurar la estanquidad a la intemperie	Enmendado por el Protocolo de Líneas de Carga 1988 (Anexo I, regla 16 6))
	Aberturas de los espacios de máquinas	Protocolo de Líneas de Carga 1988 (Anexo I, regla 14 4)), solamente
Anexo I, regla 19	Ventiladores	Enmendado por el Protocolo de Líneas de Carga 1988
Anexo I, regla 20	Tubos de aireación	Enmendado por el Protocolo de Líneas de Carga 1988
	Portas de carga y aberturas análogas - Normas nacionales aplicables	Protocolo de Líneas de Carga 1988 (Anexo I, regla 21 5)) solamente
Anexo I, regla 22	Imbornales, tomas y descargas	Enmendado por el Protocolo de Líneas de Carga 1988
Anexo I, regla 25	Protección de la tripulación	Enmendado por el Protocolo de Líneas de Carga 1988
Anexo I, regla 27	Francobordos - Tipos de buques	Enmendado por el Protocolo de Líneas de Carga 1988
Anexo I, regla 28	Tablas de francobordo	Enmendado por el Protocolo de Líneas de Carga 1988
Anexo I, regla 39	Altura mínima de proa y flotabilidad de reserva	Enmendado por el Protocolo de Líneas de Carga 1988
	Trincas	Protocolo de Líneas de Carga 1988 (Anexo I, regla 44 6)) solamente

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
REGLAMENTO DE ABORDAJES 1972		
Anexo I, párrafo 14	Aprobación de la construcción de luces y marcas y de la instalación de luces a bordo	
Anexo III, párrafo 3	Aprobación de la construcción de aparatos de señales acústicas, su funcionamiento y su instalación a bordo	
CONVENIO DE FORMACIÓN 1978		
Artículo VI	Títulos	
Artículo VIII 3)	Dispensas - notificación	
Artículo IX 2)	Equivalencias - notificación	
Regla I/2	Títulos y refrendos	
Regla I/10	Reconocimiento de títulos	
Regla I/11 5)	Revalidación de títulos	
Regla I/14	Responsabilidad de las compañías	
Regla IV/1.3	Ámbito de aplicación	
Regla V/1.4	Requisitos mínimos de formación y competencia para los capitanes, oficiales y marineros de buques tanque	
Regla V/2.9	Requisitos mínimos de formación y competencia para los capitanes, oficiales, marineros y demás personal de los buques de pasaje de transbordo rodado	
Regla V/3.9	Requisitos mínimos de formación y competencia para los capitanes, oficiales, marineros y demás personal de los buques de pasaje que no sean de transbordo rodado	
Regla VIII/1	Aptitud para el servicio	
Regla VIII/2	Organización de las guardias y principios que deben observarse	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
SOLAS 74		
Regla I/4 b)	Exenciones - notificación	
Regla I/5 b)	Equivalencias - notificación	
Regla I/6	Inspección y reconocimiento	También en Protocolo SOLAS 1978 y Protocolo SOLAS 1988
Regla I/7	Reconocimientos de buques de pasaje	En Protocolo SOLAS 1988
Regla I/8	Reconocimiento de los dispositivos de salvamento y otro equipo de los buques de carga	En Protocolo SOLAS 1988
Regla I/9	Reconocimientos de las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga	En Protocolo SOLAS 1988
Regla I/10	Reconocimientos de la estructura, las máquinas y el equipo de los buques de carga	En Protocolo SOLAS 1988
Regla I/12	Expedición de certificados	
	Expedición y refrendo de certificados	En Protocolo SOLAS 1988
Regla I/14	Duración y validez de los certificados	En Protocolo SOLAS 1988
Regla I/15	Modelos de los certificados e inventarios del equipo	En Protocolo SOLAS 1988
Regla I/18	Circunstancias no previstas en los certificados	
Regla I/21	Siniestros	
Regla II-1/1.2	Cumplimiento de las prescripciones anteriores	Capítulo II-I revisado del SOLAS adoptado por el MSC 80
Regla II-1/3-2.2	Aprobación de los sistemas de protección contra la corrosión de los tanques de lastre de agua de mar	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Regla II-1/3-3.2	Aprobación de los medios de acceso a la proa de los buques tanque	
Regla II-1/3-4.22 y 3-4.3	Aprobación de los medios de remolque de emergencia de los buques tanque	
Regla II-1/3-4.22 y 3-4.3	Medios de acceso a los espacios de carga y otros espacios - satisfacción de la Administración y reconocimientos	
Regla II-1/3-6.4.1	Aprobación del Manual de acceso a la estructura del buque	
Regla II-1/9.1	Lastrado de los buques de pasaje	
Regla II-1/12.2 y 12-1.2	Aprobación de dobles fondos	
Regla II-1/14.1	Construcción y pruebas iniciales de mamparos estancos, etc., en los buques de pasaje y en los buques de carga	
Regla II-1/17.2 y .9.4	Aberturas en el forro exterior de los buques de pasaje por debajo de la línea de margen	
Regla II-1/18.1.1	Construcción y pruebas iniciales de puertas estancas, portillos, etc., en los buques de pasaje y en los buques de carga	
Regla II-1/19.1	Construcción y pruebas iniciales de cubiertas estancas, troncos estancos, etc., en los buques de pasaje y en los buques de carga	
Regla II-1/25-1.3	Medios alternativos - información a la OMI Medios alternativos – información a la OMI	
Regla II-1/26.2	Consideración de la seguridad funcional de los elementos esenciales de propulsión montados como componentes únicos	
Regla II-1/29.1, .2.1 y .6.3	Aparato de gobierno	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Regla II-1/29.17.2	Adopción de reglas sobre los accionadores de timón de los buques tanque, buques tanque quimiqueros y buques gaseros	
Regla II-1/40.2	Instalaciones eléctricas - garantizar la implantación uniforme	
Reg. II-1/42.1.3	Fuente de energía eléctrica de emergencia en los buques de pasaje	
Regla II-1/43.1.3	Fuente de energía eléctrica de emergencia en los buques de carga	
Regla II-1/44.2	Aprobación de los grupos electrógenos de emergencia dispuestos para el arranque automático	
Reglas II-1/45.3.3, 45.5.3, 45.5.4, 45.9.3, 45.10, y 45.11	Precauciones contra descargas eléctricas, incendios de origen eléctrico y otros riesgos del mismo tipo	
Regla II-1/46.2 y .3	Prescripciones complementarias relativas a espacios de máquinas sin dotación permanente	
Regla II-1/53.1	Prescripciones especiales para máquinas, calderas e instalaciones eléctricas	
Regla II-2/1.2.1	Aprobación de los dispositivos de prevención de incendios en los buques existentes	
Regla II-2/1.6.2.1.2 y 1.6.6	Aplicación de las prescripciones relativas a los buques tanque	
Regla II-2/4.2.2.5.1	Aprobación de materiales para las tuberías de combustible y sus válvulas y accesorios	
Regla II-2/4.3	Aprobación de los sistemas de combustibles gaseosos utilizados para fines domésticos	
Regla II-2/4.5.1.4.4	Instalación de tuberías de carga de hidrocarburos cuando haya tanques de carga laterales	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Regla II-2/4.5.3.3	Prescripciones sobre dispositivos de seguridad en los sistemas de respiración	
Regla II-2/4.5.5.2.1	Prescripciones relativas a los sistemas de gas inerte de los buques tanque quimiqueros	
Regla II-2/4.5.6.3	Medios para inertizar, purgar o desgasificar	Véase la regla II-2/4 5.5.3.1
Regla II-2/5.2.2.5	Emplazamiento de los mandos de todo sistema de extinción de incendios prescrito	Véanse las reglas II-2/8.3.3 y II-2/9.5.2.3
Regla II-2/5.2.3.1	Especial atención al mantenimiento de la integridad al fuego de los espacios de máquinas sin dotación permanente	
Regla II-2/7.3.2	Ensayos iniciales y periódicos	
Regla II-2/7.6	Protección de los espacios de carga en los buques de pasaje	
Regla II-2/8.3.4	Extracción del humo de los espacios de máquinas – buques de pasaje	
Regla II-2/9.2.2.1.5.1	Aprobación de medios equivalentes para combatir y contener los incendios en los buques proyectados para fines especiales	
Regla II-2/9.2.2.3.1	Integridad al fuego de mamparos y cubiertas en buques que transporten más de 36 pasajeros	
Regla II-2/9.2.2.4.4, 9.2.3.3.4 y 9.2.4.2.4	Integridad al fuego de mamparos y cubiertas	Véase la regla II-2/11.2
Regla II-2/9.3.4	Aprobación de medidas de protección estructural contra incendios, teniendo en cuenta el riesgo de transmisión del calor	
Regla II-2/9.5.2.4	Protección de aberturas en los contornos de los espacios de máquinas	
Regla II-2/10.2.1.2.1.3	Disposiciones sobre los medios fijos de extinción de incendios por agua para los espacios de máquinas sin dotación permanente	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Regla II-2/10.2.1.2.2.1	Rápida disponibilidad del suministro de agua	
Regla II-2/10.2.3.1.1	Aprobación de materiales no percederos para las mangueras contra incendios	
Regla II-2/10.2.3.2.1	Número y diámetro de las mangueras contra incendios	
Regla II-2/10.3.2.1	Distribución de los extintores	
Regla II-2/10.6.1.1	Aprobación del sistema automático de rociadores, de detección de incendios y de alarma contra incendios	
Regla II-2/10.6.3.2	Aprobación de medios de extinción de incendios para los paños de líquidos inflamables	
Regla II-2/10.7.1.2	Sistemas fijos de extinción de incendios por gas para cargas generales	
Regla II-2/10.7.1.4	Expedición de un certificado de exención	
Regla II-2/13.3.1.4	Provisión de medios de evacuación desde las estaciones radiotelegráficas o de acceso a éstas	
Regla II-2/13.3.2.5.1	La iluminación o el equipo fotoluminiscente deben evaluarse, someterse a prueba e instalarse de conformidad con lo dispuesto en el Código SSCI	
Regla II-2/13.3.2.6.2	Puertas normalmente cerradas que forman parte de una vía de evacuación – Medios de apertura rápida	
Regla II-2/13.5.1	Medios de evacuación de los espacios de categoría especial y espacios abiertos de carga rodada a los que puedan acceder los pasajeros	
Regla II-2/17.4.1 y 17.6	Evaluación y aprobación del análisis técnico de los proyectos y medios alternativos de seguridad contra incendios	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Regla II-2/17.5	Proyectos y medios alternativos de seguridad contra incendios - comunicación de información a la OMI	
Regla II-2/19.4	Provisión del documento de cumplimiento	
Regla II-2/20.4.1	Instalación y aprobación de sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contra incendios	
Regla III/4	Evaluación, prueba y aprobación de dispositivos y medios de salvamento	
Regla III/5	Pruebas durante la fabricación de los dispositivos de salvamento	
Regla III/20.8.1.2	Aprobación de estaciones de servicio	
Regla III/20.8.5	Ampliación de los intervalos de servicio de las balsas salvavidas – notificación a la OMI	
Reglas III/20.11.1 y 20.11.2	Servicio periódico de los dispositivos de puesta a flote y de los mecanismos de suelta con carga - examen minucioso durante los reconocimientos anuales	
Regla III/26.2.4	Aprobación de balsas salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado	
Reglas III/26.3.1 y 26.3.2	Aprobación de botes de rescate rápidos y de sus dispositivos de puesta a flote, a bordo de los buques de pasaje de transbordo rodado	
Regla III/28	Aprobación de zonas de aterrizaje y de evacuación para helicópteros a bordo de los buques de pasaje de transbordo rodado	
Regla IV/3.3	Exenciones - notificación a la OMI	
Regla IV/14.1	Homologación del equipo radioeléctrico	
Regla IV/15.5	Garantía de que se mantiene el equipo radioeléctrico	
Regla IV/16.1	Personal de radiocomunicaciones	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Regla IV/17	Registros radioeléctricos	
Regla V/3.3	Exenciones y equivalencias - notificación a la OMI	
Regla V/14	Dotación de los buques	
Regla V/16	Mantenimiento de los aparatos	
Regla V/17	Compatibilidad electromagnética	
Regla V/18.1	Homologación de los sistemas y el equipo de navegación y del registrador de datos de la travesía	
Regla V/18.5	Prescripciones sobre un sistema de control de calidad en la etapa de fabricación	
Regla V/23.3.3.1.3	Medios para al transbordo de prácticos	
Regla V/23.6.1	Aprobación de los elevadores mecánicos de prácticos	
Regla VI/3.1 y 3.2	Provisión de equipo analizador de oxígeno y detector de gas y formación de la tripulación en el uso del equipo	
Regla VI/5.6	Aprobación del Manual de sujeción de la carga	
Regla VI/6	Aceptabilidad para el embarque	
Regla VI/9.2	Información sobre la carga de grano	
Regla VII/5	Aprobación del Manual de sujeción de la carga	
Regla VII/15.2	Buques de guerra - cargas de CNI	
Regla VIII/4	Aprobación del diseño, la construcción y las normas de inspección y montaje de la instalación del reactor	
Regla VIII/6	Garantía de protección contra las radiaciones	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Regla VIII/7 a)	Aprobación del expediente de seguridad	
Regla VIII/8	Aprobación del manual de instrucciones	
Regla VIII/10 f)	Expedición de certificados	
Regla IX/4.1	Expedición del documento demostrativo de cumplimiento	
Regla IX/4.3	Expedición del certificado de gestión de la seguridad	
Regla IX/6.1	Verificación periódica del sistema de gestión de la seguridad	
Regla XI-1/1	Autorización de organizaciones reconocidas	
Regla XI-1/2	Reconocimientos mejorados	
Regla XI-1/3.5.4	Aprobación del método de marcado del número de identificación del buque	
Regla XI-1/5.3	Expedición del registro sinóptico continuo (RSC)	
Regla XI-1/5.4.2	Cambios en el RSC	
Regla XI-1/5.4.3	Autorización y exigencia de cambios en el RSC	
Regla XI-1/5.8	Envío del RSC por el Estado de abanderamiento anterior al nuevo Estado de abanderamiento	
Regla XI-1/5.9	Obligación de adjuntar el anterior RSC al nuevo RSC	
Regla XII/8.1	Refrendo del cuadernillo prescrito en la regla VI/7.2	
Regla XII/9.2	Aprobación de alarmas indicadoras de nivel alto de agua en los pozos de sentina	
Regla XII/11.3	Instrumento de carga - Aprobación del programa informático para el cálculo de estabilidad	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
MARPOL		
Artículo 4 1) y 3)	Transgresiones	
Artículo 6 4)	Detección de transgresiones del Convenio y cumplimiento del mismo - investigaciones	
Artículo 12 1)	Siniestros sufridos por los buques – investigaciones	
Anexo I		
Regla 2.6.2	Ámbito de aplicación - petrolero entregado a más tardar el 1 de junio de 1982 destinado a la realización de determinados tráficos: acuerdo con los Estados rectores de los puertos	
Regla 3.3	Exenciones y dispensas - notificación de información	
Regla 4.3	Excepciones - descarga de sustancias que contengan hidrocarburos para combatir casos de contaminación	
Regla 5.2	Equivalentes - notificación de información	
Regla 6	Reconocimientos	
Regla 7	Expedición o refrendo del certificado	
Regla 10.9.3	Cambio de pabellón	
Regla 12A.12	Protección de los tanques de combustible líquido - aprobación del proyecto y la construcción de buques	
Regla 14.3	Equipo filtrador de hidrocarburos - volumen del tanque de almacenamiento de las aguas de sentina oleosas	
Regla 14.4	Equipo filtrador de hidrocarburos - buques de arqueo bruto inferior a 400	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Reglas 14.6 y 14.7	Equipo filtrador de hidrocarburos - aprobación	
Regla 15.6.2	Control de las descargas de hidrocarburos - buques de arqueo bruto inferior a 400: aprobación de las características de proyecto	
Reglas 18.8.2, 18.8.3 y 18.8.4	Prescripciones aplicables a los petroleros para productos petrolíferos de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas - instalación y procedimientos operacionales, aprobación del hidrocarburoómetro, Manual de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio	
Regla 18.10.1.1	Tanques de lastre separado - petrolero entregado a más tardar el 1 de junio de 1982 que tenga una instalación especial para el lastre: aprobación	
Regla 18.10.1.2	Tanques de lastre separado - petrolero entregado a más tardar el 1 de junio de 1982 que tenga una instalación especial para el lastre: acuerdo con los Estados rectores de puertos	
Regla 18.10.3	Tanques de lastre separado - petrolero entregado a más tardar el 1 de junio de 1982 que tenga una instalación especial para el lastre: comunicación a la OMI	
Regla 20.8.1	Prescripciones relativas al doble casco y al doble fondo aplicables a los petroleros entregados antes del 6 de julio de 1996 - comunicación a la OMI	
Regla 21.8.1	Prevención de la contaminación por hidrocarburos procedente de petroleros que transporten hidrocarburos pesados como carga - comunicación a la OMI	
Regla 23.3.1	Aptitud para prevenir escapes accidentales de hidrocarburos - cálculo del parámetro de escape medio de hidrocarburos	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Regla 25.5	Escape hipotético de hidrocarburos - información a la OMI sobre los sistemas y dispositivos aceptados	
Regla 27.3	Estabilidad sin avería - aprobación de los procedimientos facilitados por escrito para las operaciones de trasvase de líquidos	
Regla 28.3.4	Compartimentado y estabilidad con avería - estabilidad suficiente durante la inundación	
Regla 29.2.1	Tanques de decantación - aprobación	
Regla 30.6.5.2	Instalación de bombas, tuberías y dispositivos de descarga - establecimiento de prescripciones	
Regla 30.7	Instalación de bombas, tuberías y dispositivos de descarga - medios efectivos para la carga, descarga o transporte de la carga	
Reglas 31.2 y 31.4	Sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos - aprobación	
Regla 32	Detectores de la interfaz hidrocarburos/agua - aprobación	
Regla 33.1	Prescripciones relativas al lavado con crudos - cumplimiento de las prescripciones	
Regla 33.2	Prescripciones relativas al lavado con crudos - establecimiento de prescripciones	
Regla 35.1	Operaciones de lavado con crudos - Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado	
Regla 36.9	Libro registro de hidrocarburos, Parte II - elaboración de un Libro registro de hidrocarburos para los buques de arqueo bruto inferior a 150	
Regla 37.1	Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos - aprobación	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Regla 38.7.2	Instalaciones de recepción en zonas especiales: zona del Antártico - capacidad suficiente	
Regla 38.8	Instalaciones de recepción - Notificación de las supuestas insuficiencias de las instalaciones portuarias de recepción	
Regla 39.2.2	Prescripciones especiales para las plataformas fijas o flotantes - aprobación de la forma de registro	
Anexo II		
Regla 3.1.3	Excepciones - aprobación de la descarga de sustancias nocivas líquidas para combatir casos de contaminación	
Regla 4.1.2	Exenciones - comunicación a la OMI con respecto a las excepciones	
Regla 4.3.4	Exenciones - comunicación a la OMI	
Regla 4.4.5	Exenciones - comunicación a la OMI	
Regla 5.1	Equivalentes - sustitución de métodos operativos	
Regla 5.2	Equivalentes - comunicación a la OMI con respecto a las sustituciones	
Reglas 5.3.4 y 5.3.5	Equivalentes - medios de bombeo y trasiego, aprobación del Manual	
Regla 6.3	Establecimiento de acuerdos tripartitos - notificación a la OMI	
Regla 8	Reconocimientos	
Regla 9	Expedición o refrendo del certificado	
Regla 10.7	Fecha de expiración del certificado existente	
Regla 10.9.3	Cambio de pabellón	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Regla 11.2	Proyecto, construcción, equipo y operaciones - establecimiento de medidas adecuadas	
Regla 12.5	Instalaciones de bombeo, de tuberías y de descarga, y tanques de lavazas - aprobación de la prueba de eficacia de bombeo	
Regla 13.3	Control de las descargas de residuos de sustancias nocivas líquidas - aprobación del método de ventilación	
Regla 13.5	Control de las descargas de residuos de sustancias nocivas líquidas - aprobación del procedimiento de lavado de tanques	
Regla 14.1	Manual de procedimientos y medios - aprobación	
Regla 17.1	Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas - aprobación	
Regla 18.5	Notificación de las supuestas insuficiencias de las instalaciones portuarias de recepción	
Anexo IV		
Regla 4	Reconocimientos	
Regla 5	Expedición o refrendo de certificados	
Regla 8 8) 2)	Cambio de pabellón	
Regla 9	Aprobación de los sistemas de tratamiento de aguas sucias	
Regla 12 2)	Notificación de las supuestas insuficiencias de las instalaciones receptoras de los puertos	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Anexo V		
Regla 5 5) b)	Eliminación de basuras en las zonas especiales - zona del Antártico	
Regla 7 2)	Notificación sobre las supuestas insuficiencias de las instalaciones receptoras de los puertos	
Anexo VI		
Regla 4 2)	Equivalentes - comunicación a la OMI	
Regla 5)	Reconocimientos	
Regla 6	Expedición o refrendo del certificado	
Regla 9 9) c)	Cambio de pabellón	
Anexo VI		
Regla 11	Detección de transgresiones y cumplimiento - investigaciones	
Regla 13 1) b) ii)	Óxidos de nitrógeno - medidas alternativas de control	
Regla 13 2) b)	Óxidos de nitrógeno - aprobación de documentación	
Regla 13 3) b)	de nitrógeno - aprobaciones de sistemas de limpieza de los gases de escape o métodos alternativos	
Regla 14 4) b) y c)	Óxidos de azufre - aprobaciones de sistemas de limpieza de los gases de escape o métodos alternativos	
Regla 14 6)	Óxidos de azufre - obligaciones respecto del libro registro	
Regla 15 5)	Compuestos orgánicos volátiles - aprobación de los sistemas de recogida de vapores	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Regla 16 2) a) Regla 17 2)	Incineración a bordo - aprobaciones Notificación sobre las supuestas insuficiencias de las instalaciones receptoras de los puertos	
RESOLUCIÓN MSC.133(76), enmendada Párrafo 3.7 Párrafo 3.9.7	Disposiciones Técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones Escala verticales o espirales - aceptación Otros medios de acceso - aprobación y aceptación	
RESOLUCIÓN A.739(18) Párrafo 2 Párrafo 3	Directrices para la autorización de organizaciones reconocidas Delegación de autoridad Verificación y control	
CÓDIGO IGS Párrafo 13.2 Párrafo 13.4 Párrafo 13.5 Párrafo 13.7 Párrafo 13.8 Párrafo 13.9 Párrafo 14.1	Expedición del documento de cumplimiento Verificación anual (documento de cumplimiento) Retiro del documento de cumplimiento Expedición del certificado de gestión de la seguridad Verificación intermedia (certificado de gestión de la seguridad) Retiro del certificado de gestión de la seguridad Expedición del documento provisional de cumplimiento	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Párrafo 14.2	Expedición del certificado provisional de gestión de la seguridad	
Párrafo 14.4	Verificación prescrita para la expedición de un certificado provisional de gestión de la seguridad	
Párrafo 15.1	Verificación - aceptación de los procedimientos	
Párrafo 16	Modelos de certificados	
CÓDIGO CNI		
Párrafo 1.3.2	Expedición del certificado	
Párrafo 2.1	Estabilidad con avería (buque de clase CNI 1)	
Párrafo 3.1	Medidas de seguridad contra incendios (buque de carga de clase CNI 1)	
Párrafo 4.1.3	Regulación de la temperatura de los espacios de carga (buques de las clases CNI 1, 2 y 3)	
Párrafo 6.2	Estiba y sujeción seguras - aprobación de principios	
Párrafo 7.1	Suministro de energía eléctrica (buques de clase CNI 1)	
Capítulo 8	Equipo de protección radiológica	
Capítulo 9	Gestión y formación	
Párrafo 10.2	Plan de emergencia de a bordo - aprobación	
CÓDIGO SSCI		
Párrafo 1/4	Uso de agentes extintores tóxicos	
Párrafo 4/2	Homologación de los extintores de incendio	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Párrafo 4/3.1.1.2	Determinación de las equivalencias entre los extintores	
Párrafo 5/2.1.1.4	Recipientes de almacenamiento del agente extintor de incendios, etc.	
Párrafo 5/2.1.2.3	Piezas de respeto	
Párrafo 5/2.3	Sistemas de vapor	
Párrafo 5/2.5	Sistemas equivalentes - aprobación	
Párrafos 6/2.2.1.1 y 6/2.3.1.1	Concentrados de espuma - aprobación	
Párrafo 7/2.1.1.1	Homologación de las boquillas aspersoras	
Párrafo 7/2.1.1.2	Número y disposición de las boquillas aspersoras	
Párrafo 7/2.2	Sistemas equivalentes - aprobación	
Párrafo 8/2.1.2	Sistemas de rociadores equivalentes - aprobación	
Párrafo 9/2.3.1.3	Límites de temperatura de los detectores de calor	
Párrafo 9/2.4.1.3	Limitación del número de espacios cerrados que comprende cada sección	
Párrafo 10/2.1.2	Exploración secuencial - tiempo total de respuesta	
Párrafo 10/2.2.2	Ventiladores extractores - tiempo total de respuesta	
Párrafo 10/2.3.1.1	Medios para aislar los acumuladores de humo	
Párrafo 11/2.1	Alumbrado a baja altura - aprobación	
Párrafo 14/2.2.1.2	Espuma con relación de expansión media - régimen de aplicación, etc.	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Párrafo 15/2.1.2	Sistemas de gas inerte - aprobación	
Párrafo 15/2.2.4.6	Reserva adecuada de agua	
CÓDIGO PEF		
Párrafo 4.2.1	Reconocimiento de los laboratorios de ensayo	
Párrafo 5.1.1	Procedimientos de aprobación	
Párrafo 5.2.2	Prescripción de que los fabricantes dispongan de un sistema de control de calidad	
Párrafo 7.2	Utilización de equivalencias y tecnología moderna - información a la OMI	
CÓDIGO IDS		
Párrafo 1.2.3	Determinación del periodo de aceptabilidad de los dispositivos de salvamento que se deterioren con el paso del tiempo	
Párrafo 4.4.1.2	Refrendo del certificado de aprobación de los botes salvavidas	
Párrafo 4.5.4	Aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas - espacio resguardado	
Párrafo 5.1.1.4	Botes de rescate - construcción que combine partes rígidas y partes infladas	
Párrafo 5.1.3.8	Bandas antiabrasivas en los botes de rescate inflados	
Párrafos 6.1.2.9 y 6.1.2.10	Velocidad de arriado de una balsa salvavidas totalmente equipada	
Párrafo 6.2.1.2	Sistemas de evacuación marinos - resistencia y construcción del pasadizo y la plataforma	
Párrafo 7.2.2.1	Difusión de mensajes desde los demás puestos del buque	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
CÓDIGO NGV 1994		
Párrafo 1.3.5	Verificación	
Párrafo 1.4.29	Determinación del "peso operacional máximo"	
Párrafo 1.5.1.2	Especificación de los intervalos entre los reconocimientos de renovación	
Párrafo 1.5.4	Inspección y reconocimiento	
Párrafo 1.5.5	Organizaciones reconocidas e inspectores nombrados	
Párrafo 1.5.7	Integridad del reconocimiento y de la inspección	
Párrafo 1.8.1	Expedición/refrendo de certificado	
Párrafo 1.9.2	Expedición del permiso de explotación	
Párrafo 1.11.2	Equivalencias - informe	
Párrafo 1.12.1	Información y orientación adecuadas proporcionadas a la nave por la compañía	
Párrafos 1.13.2 y 1.13.3	Proyectos nuevos	
Párrafo 1.14.1	Informes de investigación para la OMI	
Párrafos 2.7.4 y 2.14.2	Información sobre estabilidad - aprobación	
Párrafo 3.4	Determinación de la vida útil de servicio	
Párrafo 3.5	Criterios de proyecto	
Párrafo 4.8.3	Documentación y verificación del tiempo de evacuación	
Párrafo 7.5.6.3	Seguridad de las salidas de los ventiladores de extracción en los espacios de los tanques de combustible	
Párrafo 7.7.2.3.2	Límites de sensibilidad de los detectores de humo	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Párrafo 7.7.6.1.5	Cantidad suplementaria de agente extintor de incendios	
Párrafo 7.7.6.1.12	Recipientes de almacenamiento del agente extintor de incendios, etc. – proyecto	
Párrafo 7.7.8.5	Longitud máxima de las mangueras contra incendios	
Párrafo 8.1	Aprobación y aceptación de los dispositivos y medios de salvamento	
Párrafo 8.9.7.1.2	Aprobación de las estaciones de servicio	
Párrafo 10.2.4.9	Tuberías de combustible flexibles	
Párrafo 10.3.7	Diámetros internos de los ramales de aspiración	
Párrafo 12.6.2	Especificación de la tensión con relación a masa	
Párrafo 13.1.2	Equipo náutico y su instalación	
Párrafo 13.13	Aprobación de los sistemas, el equipo y las normas de funcionamiento	
Párrafo 14.3.3	Exenciones - informe	
Párrafo 14.13.1	Aprobación por tipo	
Párrafo 14.14.5	Garantía de que se realiza el mantenimiento	
Párrafo 14.15	Personal de radiocomunicaciones	
Párrafo 14.16	Registros radioeléctricos	
Párrafo 15.3.1	Puesto de gobierno - campo de visión	
Párrafo 15.7.2	Garantía de que se dispone de una visión despejada desde las ventanas	
Párrafo 17.8	Aceleración y desaceleración	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Párrafo 18.1.4	Determinación de la distancia máxima admisible a un puerto base o lugar de refugio	
Párrafo 18.2	Documentación de la nave	
Párrafo 18.3.1 a 18.3.7	Formación y cualificaciones	
Capítulo 19	Prescripciones relativas a inspección y mantenimiento	
CÓDIGO NGV 2000		
Párrafo 1.3.7	Verificación	
Párrafo 1.4.36	Determinación del "peso operacional máximo"	
Párrafo 1.5.1.2	Especificación de los intervalos entre los reconocimientos de renovación	
Párrafo 1.5.4	Inspección y reconocimiento	
Párrafo 1.5.5	Organizaciones reconocidas e inspectores nombrados	
Párrafo 1.5.7	Integridad del reconocimiento y de la inspección	
Párrafo 1.7.3	Investigación para determinar la necesidad de un reconocimiento	
Párrafo 1.8.1	Expedición/refrendo del certificado	
Párrafo 1.9.2	Expedición del permiso de explotación	
Párrafo 1.11.2	Equivalencias - informe	
Párrafo 1.12.1	Facilitación a la nave por la compañía de Información y orientación adecuadas proporcionadas a la nave por la compañía	
Párrafos 1.13.2 y 1.13.3	Proyectos nuevos	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Párrafo 1.14.1	Informes de investigación para la OMI	
Párrafo 2.9.3	Verificación de las marcas de francobordo	
Párrafos 2.7.4 y 2.14.2	Información sobre estabilidad - aprobación	
Párrafo 3.4	Determinación de la vida útil de servicio	
Párrafo 3.5	Criterios de proyecto	
Párrafo 4.2.2	Aprobación del sistema megafónico	
Párrafo 4.8.3	Documentación y verificación del tiempo de evacuación	
Párrafo 7.3.2	Aprobación de los pormenores de la protección estructural contra incendios	
Párrafo 7.5.6.3	Seguridad de las salidas de los ventiladores de extracción en los espacios de los tanques de combustible	
Párrafo 7.7.1.1.8	Limitación del número de espacios cerrados en cada sección	
Párrafo 7.7.1.3.2	Limites de sensibilidad de los detectores de humo	
Párrafo 7.7.3.2.6	Cantidad suplementaria de agente extintor de incendios	
Párrafo 7.7.5.5	Longitud máxima de las mangueras contra incendios	
Párrafo 7.17.1	Prescripciones menos rigurosas aplicables a las naves de carga de arqueo bruto inferior a 500	
Párrafo 7.17.3.3	Sistemas de detección de humo - protección equivalente	
Párrafo 7.17.4	Expedición de un Documento demostrativo de cumplimiento a las naves que transporten mercancías peligrosas	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Párrafo 8.1	Aprobación y aceptación de los dispositivos y medios de salvamento	
Párrafo 8.9.7.1.2	Aprobación de estaciones de servicio	
Párrafo 8.9.8	Despliegue por turnos de los sistemas de evacuación marinos	
Párrafo 8.9.11	Ampliación de los intervalos de servicio de las balsas salvavidas - notificación	
Párrafo 8.11	Zonas de evacuación para helicópteros - aprobación	
Párrafo 10.2.4.9	Tuberías de combustible flexibles	
Párrafo 10.3.7	Diámetros internos de los ramales de aspiración	
Párrafo 12.6.2	Especificación de la tensión a masa	
Párrafo 13.1.2	Sistemas y equipos náuticos de a bordo y registradores de datos de la travesía y su instalación	
Párrafo 13.17	Aprobación por tipo	
Párrafo 14.3.3	Exenciones - informe	
Párrafo 14.4.2	Identidades del SMSSM - medidas adecuadas	
Párrafo 14.14.1	Aprobación por tipo	
Párrafo 14.15.5	Garantía de que se realiza el mantenimiento	
Párrafo 14.16	Personal de radiocomunicaciones	
Párrafo 14.17	Registros radioeléctricos	
Párrafo 15.3.1	Puesto de gobierno - campo de visión	
Párrafo 15.7.2	Garantía de que se dispone de una visión despejada desde las ventanas	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Párrafo 17.8	Aceleración y desaceleración	
Párrafo 18.1.4	Determinación de la distancia máxima admisible a un puerto base o lugar de refugio	
Párrafo 18.2	Documentación de la nave	
Párrafos 18.3.1 a 18.3.7	Formación y cualificaciones	
Capítulo 19	Prescripciones relativas a inspección y mantenimiento	
Resolución A.744(18), enmendada	Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros	
Anexo A - Graneleros		
Párrafo 1.3.1	Reparación de los daños que afecten a la integridad estructural, estanca o estanca a la intemperie del buque	
Párrafo 1.3.2	Corrosión o defectos estructurales que impidan al buque seguir en servicio	
Párrafo 3.3.4	Reparaciones del sistema de sujeción de las escotillas de carga	
Párrafo 5.1.1	Programa de reconocimiento	
Párrafo 5.1.4	Márgenes máximos admisibles de disminución estructural como consecuencia de la corrosión	
Párrafo 5.2.1.1	Procedimiento de acceso adecuado y en condiciones de seguridad	
Párrafo 6.2.2	Archivo de informes sobre los reconocimientos	
Párrafo 8.1.2	Evaluación del informe sobre el reconocimiento	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Párrafo 8.2.3	Informe sobre la evaluación del estado	
Anexo 4B, párrafo 1	Cuestionario para la planificación del reconocimiento	
Anexo 5, párrafo 3.1	Certificación de las mediciones de espesores	
Anexo 9, párrafo 2.3	Evaluación técnica relacionada con la planificación de los reconocimientos mejorados de los graneleros	
Anexo 13, párrafo 3	Medios de sujeción de las tapas de las escotillas de carga	
Anexo B - Petroleros		
Parte A - Petroleros de doble casco		
Párrafo 1.3.1	Reparación de los daños que afecten a la integridad estructural, estanca o estanca a la intemperie del buque	
Párrafo 1.3.2	Corrosión o defectos estructurales que menoscaben la aptitud del buque para seguir en servicio	
Párrafo 2.4.3.2	Aprobación del sistema de prevención de la corrosión	
Párrafo 5.1.1	Programa de reconocimiento	
Párrafo 5.1.4	Márgenes máximos admisibles de disminución estructural como consecuencia de la corrosión	
Párrafo 5.2.1.1	Procedimiento de acceso adecuado y en condiciones de seguridad	
Párrafo 6.2.2	Archivo de informes sobre los reconocimientos	
Párrafo 8.1.3	Evaluación del informe sobre el reconocimiento	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Párrafo 8.2.3	Informe sobre la evaluación del estado	
Anexo 6B	Cuestionario para la planificación del reconocimiento	
Anexo 7, párrafo 3.1	Certificación de las mediciones de espesores	
Anexo 9	Límites de disminución de los miembros estructurales	
Anexo 11, párrafo 2.3	Evaluación técnica relacionada con la planificación de los reconocimientos mejorados de los petroleros	
Anexo 12	Criterios relativos a la resistencia longitudinal de la viga-casco de los petroleros	
Parte B - Petroleros que no tengan doble casco		
Párrafo 1.3.1	Reparación de los daños que afecten a la integridad estructural, estanca o estanca a la intemperie del buque	
Párrafo 1.3.2	Corrosión o defectos estructurales que menoscaben la aptitud del buque para seguir en servicio	
Párrafo 2.4.3.2	Aprobación del sistema de prevención de la corrosión	
Párrafo 5.1.1	Programa de reconocimientos	
Párrafo 5.1.4	Márgenes máximos admisibles de disminución estructural como consecuencia de la corrosión	
Párrafo 5.2.1.1	Procedimiento de acceso adecuado y en condiciones de seguridad	
Párrafo 6.2.2	Archivo de informes sobre los reconocimientos	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Párrafo 8.1.3	Evaluación del informe sobre el reconocimiento	
Párrafo 8.2.3	Informe sobre la evaluación del estado	
Anexo 6B	Cuestionario para la planificación del reconocimiento	
Anexo 7, párrafo 3.1	Certificación de las mediciones de espesores	
Anexo 9	Límites de disminución de los miembros estructurales	
Anexo 11, párrafo 2.3	Evaluación técnica relacionada con la planificación de los reconocimientos mejorados de los petroleros	
Anexo 12	Criterios relativos a la resistencia longitudinal de la viga - casco de los petroleros	
Resolución 4 de la Conferencia SOLAS de 1997		
Sección 5	Dimensión y selección de uniones soldadas y de los materiales	
Resolución MSC.168(79)	Normas y criterios relativos a las estructuras laterales de los graneleros de forro sencillo en el costado	
Párrafo 2.1	Normas nacionales aplicables	
Párrafo 4.4	Normas nacionales aplicables	
Párrafo 4.5	Normas nacionales aplicables	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Código Técnico sobre los NO_x		
Párrafo 1.2.2	Responsabilidad plena	
Capítulo 2	Reconocimiento y certificación	
Párrafo 4.3.5	Examen del motor de referencia seleccionado	
Párrafo 4.3.7	Medios adecuados para garantizar el control efectivo de la producción	
Párrafo 4.3.9.1	Acuerdo y aprobación del método de selección del motor de referencia	
Párrafo 4.3.10	Certificación de una familia de motores	
Párrafo 4.4.3 y 4.4.4	Concepto de grupo de motores - aprobación	
Párrafo 5.1.7	Pérdida debida al equipo auxiliar superior al 5% - aprobación	
Párrafo 5.3.2	Combustibles de ensayo	
Párrafo 5.4.2	Otros sistemas o analizadores – aprobación	
Párrafo 5.10.1	Conservación de una copia certificada del informe relativo al ensayo	
Párrafo 5.12.3.3	Otras fórmulas de corrección - aprobación	
Párrafo 6.2.2.2	Ajustes de los reglajes	
Párrafo 6.2.3.2	Aprobación de la documentación de a bordo	
Párrafo 6.2.3.4.2	Expediente técnico del motor - aprobación	
Párrafo 6.3.1.3	Medición del par	
Párrafo 6.3.4.2	Combustibles de ensayo - aprobación	
Párrafo 6.3.9	Ciclos de ensayo – aprobación	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Código CIQ		
Párrafo 1.1.6	Prescripción de las condiciones previas adecuadas para el transporte de productos no enumerados en los capítulos 17 ó 18	
Párrafo 1.4.2	Equivalencias - comunicación a la OMI	
Sección 1.5	Reconocimiento y certificación	
Párrafo 2.2.2	Estabilidad sin avería en todas las condiciones de navegación	
Párrafo 2.2.3	Efecto de las superficies libres en los compartimientos no averiados	
Párrafo 2.4	Condiciones de carga	
Párrafo 2.8.1.6	Normas relativas a averías	
Párrafo 2.8.2	Normas relativas a averías - medidas alternativas	
Párrafo 2.9.2.3	Estabilidad residual en las fases intermedias de inundación	
Párrafo 3.4.4	Acceso a los espacios situados en la zona de la carga	
Párrafo 3.7.3.5	Dispositivos equivalentes para el drenaje de las tuberías	
Párrafo 3.7.4	Atenuaciones respecto de los buques pequeños	
Párrafo 5.1.6.4	Dimensiones de las bridas que no se ajustan a las normas	
Párrafo 5.2.2	Formación de conjuntos de tuberías y detalles de las uniones de éstas	
Párrafo 7.1.1	Regulación de la temperatura de la carga - generalidades	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Párrafo 8.3.6	Dispositivos que impiden el paso de las llamas a los tanques de carga - prescripciones relativas a su proyecto, ensayo y emplazamiento	
Párrafo 10.1.3	Instalaciones eléctricas - medidas apropiadas para garantizar uniformidad en la implantación	
Párrafo 10.1.4	Equipo eléctrico, cables y cableado eléctrico que no se ajusten a las normas	
Párrafo 10.1.5	Equipo eléctrico en emplazamientos potencialmente peligrosos	
Párrafo 11.2.2	Aprobación de un sistema adecuado de extinción de incendios	
Párrafo 11.3.2	Zonas de los tanques de carga - disposiciones adicionales	
Párrafo 11.3.5.3	Zonas de los tanques de carga - capacidad mínima del cañón	
Párrafo 11.3.7	Capacidad mínima del cañón lanzaespuma en el caso de buques de peso muerto inferior a 4 000 toneladas	
Párrafo 11.3.13	Disposiciones alternativas respecto al sistema de espuma instalado en cubierta	
Párrafo 13.2.3	Exención de la obligación de llevar un equipo detector de los vapores tóxicos	
Párrafo 14.1.2	Equipo protector	
Capítulo 15	Aprobación de prescripciones especiales relativas a productos químicos específicos	
Párrafo 16.2.2	Información sobre la carga - experto independiente	
Párrafo 16.5.1	Estiba de muestras de la carga - aprobación	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Código CGrQ		
Párrafo 1.5.2	Equivalencias - comunicación a la OMI	
Sección 1.6	Prescripciones relativas a los reconocimientos	
Sección 1.8	Nuevos productos -establecimiento de condiciones adecuadas- notificación a la OMI	Enmendada mediante la resolución MEPC.144(54) (en vigor el 1 de agosto de 2007)
Párrafo 2.2.4	Determinación de la aptitud de un buque de tipo 3, de eslora inferior a 125 m, para resistir la inundación del espacio de máquinas	
Párrafo 2.2.5	Naturaleza de las medidas alternativas prescritas para buques pequeños - debida anotación en el certificado	
Párrafo 2.9.5	Acceso a los espacios perdidos, tanques de carga, etc. - aprobación de dimensiones menores en circunstancias especiales	
Sección 2.10	Sistemas de tuberías para la carga - normas de instalación	
Sección 2.12	Conductos flexibles para la carga - normas de instalación	
Párrafo 2.14.2	Válvulas de respiración de gran velocidad - aprobación por tipo	
Párrafo 2.15.1	Calentamiento de la carga y sistemas de enfriamiento	
Sección 2.17	Materiales estructurales utilizados para la construcción de tanques, etc.	Suprimida después del 1 de agosto de 2007 en virtud de la resolución MEPC.144(54)
Párrafo 3.1.2 f)	Ventiladores - aprobación	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Párrafo 3.14.1	Disposiciones alternativas para los buques dedicados al transporte de cargas específicas	
Párrafo 3.14.2	Disposiciones adicionales cuando la espuma no sea eficaz o resulte incompatible	
Párrafo 3.14.7	Cañones lanzaespumas en los buques de peso muerto inferior a 4 000 toneladas - capacidad mínima	
Párrafo 3.15.2	Protección de las cámaras de bombas de carga con sistemas de extinción de incendios - aprobación	
Párrafo 3.15.5	Productos que desprenden vapores inflamables - sistemas de extinción de incendios - aprobación	
Capítulo IV	Aprobación de prescripciones especiales relativas a productos químicos específicos	Enmendado mediante la resolución MEPC.144(54) (en vigor el 1 de agosto de 2007)
Párrafo 5A.3.1	Manual de procedimientos y medios - aprobación	Suprimido después del 1 de agosto de 2007 en virtud de la resolución MEPC.144(54)
Código CIG		
Párrafo 1.1.6	Establecimiento de las condiciones preliminares de transporte adecuadas y notificación	
Párrafo 1.4.2	Equivalencias - informe	
Sección 1.5	Reconocimientos y certificación	
Párrafo 2.2.2	Norma de estabilidad - aceptación	
Párrafo 2.2.3	Método para calcular el efecto de las superficies libres - aceptación	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Párrafo 2.3.3	Válvulas automáticas de retención - aceptación	
Párrafo 2.4	Investigación de la aptitud para conservar la flotabilidad después de avería	
Párrafo 2.8.2	Medidas alternativas - aprobación	
Párrafo 2.9.1.3	Estabilidad residual en las fases intermedias de inundación	
Párrafo 3.5.3.2	Reducción de las dimensiones de las aberturas en la zona de la carga	
Sección 3.8	Medios de carga y descarga por la proa o por la popa - aprobación	
Párrafo 4.2.7	Temperatura de proyecto	
Párrafos 4.4.2.5 y 4.4.4.1	Análisis estructural del casco	
Párrafos 4.4.6.1.1, 4.4.6.2.1 y 4.4.6.3.2	Normas de instalación	
Párrafo 4.4.7.2.1	Análisis estructural tridimensional	
Párrafo 4.4.7.3	Análisis	
Párrafo 4.5.1.11	Esfuerzos admisibles - aprobación	
Párrafo 4.7.3	Barreras secundarias para tanques que no respondan a los tipos básicos	
Párrafo 4.7.7	Método de comprobación - aprobación	
Párrafo 4.8.4.4	Proyecto y construcción del sistema de calefacción	
Párrafo 4.9.8	Materiales de aislamiento	
Párrafo 4.10.1.2.2	Preparación del bisel, etc. - aceptación y aprobación	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Párrafo 4.10.2	Calidad de los trabajos ejecutados	
Párrafo 1.10.5.2	Especificaciones relativas al control de la calidad	
Párrafo 4.10.6	Prueba de los tanques estructurales	
Párrafo 4.10.8.3	Prueba de estanquidad	
Párrafo 4.10.9	Tanques independientes de tipo C - inspección y pruebas no destructivas	
Párrafo 4.10.10.3.7	Consideración de la prueba neumática	
Párrafo 4.11.1	Temperatura de impregnación térmica y tiempo de difusión interior del calor	
Párrafo 4.11.2	Alternativa al termotratamiento - aprobación	
Párrafos 5.2.4.4 y 5.2.4.5	Bridas, válvulas y otros accesorios	
Párrafo 5.4.2.2	Dimensiones	
Párrafo 5.4.2.3	Acoplamientos roscados - aceptación	
Párrafo 5.5.2	Tuberías de carga y para procesos de elaboración - aprobación de pruebas alternativas	
Párrafo 6.1.5	Resistencia a la tracción, límite de fluencia y alargamiento	
Párrafo 6.3.7.4	Calendario de las inspecciones y de las pruebas no destructivas	
Sección 7.1	Control de la presión y de la temperatura de la carga	
Párrafos 8.2.2, 8.2.5 y 8.2.7	Dispositivos aliviadores de presión	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Párrafo 9.5.2	Medio para impedir el contraflujo de la carga	
Párrafo 10.1.5	Instalación del equipo eléctrico	
Párrafo 11.4.1	Sistema fijo de extinción de incendios a base de productos químicos en polvo	
Párrafo 11.5.2	Aprobación de un sistema adecuado de extinción de incendios para las cámaras de compresores y de bombas de carga	
Párrafo 13.5.4	Número y ubicación de los indicadores de temperatura	
Párrafo 13.6.1	Equipo detector de gas	
Párrafo 13.6.13	Equipo detector de gas amovible	
Párrafo 14.4.5	Provisión de espacio para proteger al personal	
Sección 15.2	Límites máximos admisibles de carga - aprobación de la lista	
Párrafo 16.5.2	Sistema de tiro forzado para las calderas	
Párrafo 16.5.6	Purga de las cámaras de combustión de las calderas	
Párrafo 17.14.2.1	Prohibición de instalar compresores de descarga a bordo	
Párrafo 17.20.3.1	Material de las válvulas, bridas, accesorios y equipo auxiliar - aceptación	
Párrafo 17.20.13.2	Planes de manipulación de la carga - aprobación	
Párrafo 17.20.14	Límites máximos admisibles de llenado de los tanques - aprobación de la lista	

Obligaciones específicas de los Estados de abanderamiento		
Fuente	Reseña	Observaciones
Código de Formación, Parte A Sección A-I/10.2 Sección A-III/4.4 Sección A-VIII/1.5 Sección A-VIII/2.84	Retiro del refrendo - información Falta de cuadros de competencia - determinación de prescripciones Aviso de los periodos de guardia Principios que procede observar en el servicio de escucha radioeléctrica - señalar a la atención de las compañías, capitanes y personal encargado del servicio de escucha radioeléctrica sobre el cumplimiento de las disposiciones de la parte 3-3, para garantizar un adecuado servicio de escucha radioeléctrica de seguridad mientras el buque esté en la mar	
Resolución MEPC.94(46), enmendada Párrafo 4.1 Párrafo 4.3 Párrafo 7.1.3 Párrafo 11 Párrafo 12 Párrafo 13 Párrafo 14	Plan de evaluación del estado del buque Dar instrucciones a la organización reconocida (OR) respecto de los reconocimientos en virtud del plan de evaluación del buque (CAS) Exigir que los petroleros permanezcan fuera de servicio hasta que se les haya expedido una declaración de cumplimiento Prescripciones relativas a los inspectores del CAS Verificación del CAS Nueva evaluación de los buques que no hayan satisfecho las prescripciones Expedición, suspensión o retiro de la declaración de cumplimiento Comunicación a la OMI	Enmendado mediante la resolución MEPC.155(55) (en vigor el 1 de marzo de 2008)

ANEXO 3

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS RIBEREÑOS

Los cuadros siguientes contienen una lista no exhaustiva de obligaciones, incluidas las resultantes del ejercicio de un derecho.

Obligaciones específicas de los Estados ribereños		
Fuente	Reseña	Observaciones
SOLAS 74		
Regla V/4	Avisos náuticos	
Regla V/7.1	Servicio de búsqueda y salvamento - medidas necesarias	
Regla V/7.2	Servicios de búsqueda y salvamento - información a la OMI	
Regla V/8	Señales de salvamento	
Regla V/9	Servicios hidrográficos	
Regla VII/6.1 y 7-4.1	Notificación de sucesos relacionados con mercancías peligrosas	
MARPOL		
Anexo I		
Regla 4.3	Excepciones - descarga de sustancias que contengan hidrocarburos para combatir casos de contaminación	
Anexo II		
Regla 3.1.3	Excepciones - aprobación de la descarga de sustancias nocivas líquidas para combatir casos de contaminación	
Regla 13.2.3	Control de las descargas de residuos de sustancias nocivas líquidas - acuerdo y notificación a la OMI	

ANEXO 4

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS RECTORES DE PUERTOS

Los cuadros siguientes contienen una lista no exhaustiva de obligaciones, incluidas las resultantes del ejercicio de un derecho.

Obligaciones específicas de los Estados rectores de puertos		
Fuente	Reseña	Observaciones
ARQUEO DE BUQUES 1969 Artículo 12	Inspección	
LÍNEAS DE CARGA 1966 y PROTOCOLO DE LÍNEAS DE CARGA 1988 Artículo 21	Control	Enmendado por el Protocolo de Líneas de Carga 1988
CONVENIO DE FORMACIÓN 1978 Artículo X Regla I/4	Inspección Procedimientos de inspección	
SOLAS 74 Regla I/6 c) Regla I/19 Regla VII/7-2.2 Regla VIII/11 Regla XI-1/4	Buques no autorizados a hacerse a la mar Control Documentos relativos al transporte marítimo de mercancías peligrosas sólidas Control especial para buques nucleares Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto	

Obligaciones específicas de los Estados rectores de puertos		
Fuente	Reseña	Observaciones
MARPOL		
Artículo 5 2)	Certificados y reglas especiales sobre inspección de los buques - supervisión por el Estado rector del puerto	
Artículo 5 3)	Certificados y reglas especiales sobre inspección de los buques - denegación de entrada	
Artículo 6 2)	Detección de transgresiones del Convenio y cumplimiento del mismo - inspección	
Artículo 6 5)	Detección de transgresiones del Convenio y cumplimiento del mismo -inspección tras solicitud-informe	
Anexo I		
Regla 2.6.2	Ámbito de aplicación - petrolero entregado a más tardar el 1 de junio de 1982 destinado a la realización de determinados tráficos: acuerdo con los Estados de abanderamiento	
Regla 2.6.3	Ámbito de aplicación - petrolero entregado a más tardar el 1 de junio de 1982 destinado a la realización de determinados tráficos: aprobación por los Estados rectores de puertos	
Regla 11	Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto	
Regla 17.7	Libro registro de hidrocarburos, Parte I - inspección sin causar demoras innecesarias	
Regla 18.10.1.2	Tanques de lastre separado - petrolero entregado a más tardar el 1 de junio de 1982 que tenga una instalación especial para el lastre: acuerdo con los Estados de abanderamiento	
Regla 20.8.2	Denegación de entrada - comunicación a la OMI	
Regla 21.8.2	Denegación de entrada - comunicación a la OMI	

Obligaciones específicas de los Estados rectores de puertos		
Fuente	Reseña	Observaciones
Regla 36.8	Libro registro de hidrocarburos, Parte II - inspección sin causar demoras innecesarias	
Reglas 38.1, 38.2 y 38.3	Instalaciones de recepción fuera de una zona especial	
Reglas 38.4 y 38.5	Instalaciones de recepción en una zona especial	
Regla 38.6	Instalaciones de recepción en una zona especial - notificación a la OMI	
Regla 38.7.1	Instalaciones de recepción - B. Instalaciones de recepción en zonas especiales: zona del Antártico	
Anexo II		
Regla 4.3.3	Exenciones - aprobación de la suficiencia de las instalaciones de recepción	
Regla 13.6.1	Control de las descargas de residuos - refrendo del Libro registro de carga	
Regla 15.6	Libro registro de carga - inspección sin causar demoras innecesarias	
Regla 16.1	Medidas de supervisión	
Reglas 16.6 y 16.7	Medidas de supervisión - concesión de exención (refrendo del Libro registro de carga)	
Regla 16.9	Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto	
Reglas 18.1 y 18.2	Instalaciones de recepción y medios disponibles en las terminales de descarga	
Regla 18.4	Medios disponibles en las terminales de descarga	
Anexo III		
Regla 8	Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto	

Obligaciones específicas de los Estados rectores de puertos		
Fuente	Reseña	Observaciones
Anexo IV		
Regla 12 1)	Provisión de instalaciones de recepción	
Regla 13	Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto	En vigor desde el 1.8.07 de acuerdo con la resolución MEPC.143(54)
Anexo V		
Regla 5 4)	Instalaciones y servicios de recepción en las zonas especiales	
Regla 5 5) a)	Provisión de instalaciones de recepción - zona del Antártico	
Regla 7 1)	Instalaciones y servicios de recepción	
Regla 8	Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto	
Regla 9 5)	Inspección del Libro registro de basuras	
Anexo VI		
Regla 10	Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto	
Regla 14 4) b)	Criterios de descarga - comunicación a la OMI	
Regla 15 2) y (3)	Compuestos orgánicos volátiles - aprobaciones y notificación a la OMI	
Regla 17 1)	Instalaciones de recepción	
Regla 18 5)	Calidad del fueloil - inspección de las notas de entrega de combustible	
Regla 18 8)	Calidad del fueloil - información y medidas correctivas	

Obligaciones específicas de los Estados rectores de puertos		
Fuente	Reseña	Observaciones
Código CIQ		
Párrafo 15.8.25.3	Certificación en la que se haga constar que se ha efectuado la separación de las tuberías prescrita	
Código NGV 1994		
Párrafo 1.3.5	Aceptación del Código	
Párrafo 1.5.6	Prestación de asistencia a los inspectores	
Párrafo 1.6	Aprobación de proyectos	
Párrafo 1.9.3	Condiciones operacionales - permiso de explotación	
Párrafo 1.9.4	Supervisión por el Estado rector del puerto	
Párrafo 18.3.8	Formación y cualificaciones	
Código NGV 2000		
Párrafo 1.3.7	Aceptación del Código	
Párrafo 1.5.6	Prestación de asistencia a los inspectores	
Párrafo 1.6	Aprobación de proyectos	
Párrafo 1.9.3	Condiciones operacionales - permiso de explotación	
Párrafo 1.9.4	Supervisión por el Estado rector del puerto	
Párrafo 18.3.8	Formación y cualificaciones	
Código para el Transporte de Grano		
Párrafo 3.4	Documento de autorización	
Párrafo 3.5	Documento de autorización	
Párrafo 5	Exenciones para determinados viajes	
Párrafo 7.2	Prescripciones sobre estabilidad	

ANEXO 5

INSTRUMENTOS QUE TIENEN CARÁCTER OBLIGATORIO DE
CONFORMIDAD CON LOS CONVENIOS DE LA OMI

SOLAS 74	Res. MSC.133(76), enmendada	regla II-1/3-6.2.1
	Código SSCI	regla II-2/3.22
	Código PEF	regla II-2/3.23
	Código IDS	regla III/3.10
	Código ESC, subcapítulo 1.9	regla VI/2.1
	Código para el transporte de grano	regla VI/8.1
	Código IMDG	regla VII/1.1
	Código CIQ	regla VII/8.1
	Código CIG	regla VII/11.1
	Código CNI	regla VII/14.1
	Código IGS	regla IX/1.1
	Código NGV 1994	regla X/1.1
	Código NGV 2000	regla X/1.2
	Res. A.739(18)	regla XI-1/1
	Res. A.789(19)	regla XI-1/1
	Res. A.744(18), enmendada	regla XI-1/2
Res. 4 de la Conferencia SOLAS 1997	regla XII/1.5 (regla XII/1.7, desde el 1 de julio de 2006)	
Res. MSC.169(79)	regla XII/7.2	
Res. MSC.168(79)	regla XII/14	
MARPOL 73/78	Res. MEPC.94(46), enmendada	Anexo I, regla 20.6
	Código CIQ	Anexo II, regla 1.4
	Código BCH	Anexo II, regla 1.4
	Código Técnico sobre los NO _x	Anexo VI, regla 2.5)
Convenio de Formación 1978	Código de Formación, parte A	regla I/1.2.3

ANEXO 6

RESUMEN DE LAS ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS
QUE SE INCORPORAN EN EL CÓDIGO

Las enmiendas a los instrumentos obligatorios, de las cuales se da cuenta en los anexos 1 a 4, se resumen a continuación para facilitar en el futuro la enmienda de los cuadros pertinentes.

SOLAS 1974	hasta las enmiendas de [2006, inclusive (Res. MSC.202(81))] [enmiendas de 2005 (Res. MSC.194(80))]
Res. MSC.133(76), enmendada	hasta las enmiendas de 2004 incluidas (Res. MSC.158(78))
Código SSCI	Res. MSC.98(73)
Código PEF	hasta las enmiendas de 2004 incluidas (Res. MSC.173(79))
CódigoIDS	Res. MSC.48(66)
Código ESC, sub-chapter 1.9	hasta las enmiendas de 2002 incluidas (MSC/Circ. 1026)
Código internacional para el transporte de grano	hasta las enmiendas de 1991 incluidas (Res. MSC.23(59))
Código IMDG	hasta las enmiendas de 2006, inclusive (Res. MSC.205(81))
Código CIQ	hasta las enmiendas de 2004, inclusive (Res. MSC.176(79) y MEPC.119(52))
Código CIG	hasta las enmiendas de 2004 incluidas (Res. MSC.177(79))
Código CNI	hasta las enmiendas de 2004 incluidas (Res. MSC.178(79))
Código IGS	hasta las enmiendas de 2004 incluidas (Res. MSC.179(79))
Código NGV 1994	hasta las enmiendas de 2004 incluidas (Res. MSC.174(79))
Código NGV 2000	hasta las enmiendas de 2004 incluidas (Res. MSC.175(79))
Res. A.739(18)	
Res. A.789(19)	todavía no se han adoptado enmiendas
Res. A.744(18), enmendada	hasta las enmiendas de 2005, inclusive (Res. MSC.197(80))

Res. 4 de la Conferencia SOLAS de 1997	todavía no se han adoptado enmiendas
Res. MSC.169(79)	todavía no se han adoptado enmiendas
Res. MSC.168(79)	todavía no se han adoptado enmiendas
Protocolo SOLAS 1978	hasta las enmiendas de 1988 incluidas (Res. de la Conferencia GMDSS-P de 1988)
Protocolo SOLAS 1988	hasta las enmiendas de 2004 incluidas (Res. MSC.171(79))
MARPOL	hasta las enmiendas de 2006, inclusive (Res. MEPC.154(55))
Res. MEPC.94(46), enmendada	hasta las enmiendas de 2006, inclusive (Res. MEPC.155(55))
Código CIQ	hasta las enmiendas de 2004, inclusive (Res. MEPC.119(52) y MSC.176(79))
Código CGrQ	hasta las enmiendas de 2006, inclusive (Res. MEPC.144(54) y MSC.212(81))
Código NO _x	hasta las enmiendas de 2005, inclusive (Res. MEPC.132(53))
STCW 1978	hasta las enmiendas de 1997 incluidas (Res. MSC.66(68))
Código STCW Parte A	hasta las enmiendas de 2004, inclusive (Res. MSC.180(79))
Líneas de Carga 1966	todavía no se han adoptado enmiendas
Protocolo de Líneas de Carga 1988	hasta las enmiendas de 2004 incluidas (Res. MSC.172(79))
Arqueo 1969	todavía no se han adoptado enmiendas
Reglamento de abordajes 1972	hasta las enmiendas de 2001 incluidas (Res. A.910(22))

ANEXO 2**PROYECTO DE CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS
RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE
SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS****Índice**

	Página
Introducción	2
Parte I - Disposiciones generales	4
Capítulo 1 - Finalidad	4
Capítulo 2 - Definiciones	5
Parte II - Normas obligatorias	10
Capítulo 3 - Aplicación de los capítulos de la Parte II y de la Parte III	10
Capítulo 4 - Autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima	
Capítulo 5 - Notificación	10
Capítulo 6 - Obligación de investigar los siniestros marítimos muy graves	11
Capítulo 7 - Acuerdo entre el Estado de abanderamiento y otro Estado con intereses de consideración para llevar a cabo una investigación sobre seguridad marítima	11
Capítulo 8 - Facultades en una investigación	12
Capítulo 9 - Investigaciones paralelas	12
Capítulo 10 - Cooperación	13
Capítulo 11 - Independencia de la investigación de las influencias externas	13
Capítulo 12 - Obtención de testimonios de la gente de mar	13
Capítulo 13 - Proyectos de informe de una investigación sobre seguridad marítima	14
Capítulo 14 - Informes de la investigación sobre seguridad marítima	15
Parte III - Prácticas recomendadas	16
Capítulo 15 - Responsabilidades administrativas	16
Capítulo 16 - Principios de investigación	16
Capítulo 17 - Investigación de siniestros (que no sean siniestros marítimos muy graves) y de sucesos marítimos	18
Capítulo 18 - Factores que deberán tenerse en cuenta cuando se trate de llegar a un acuerdo de conformidad con lo establecido en el capítulo 7 de la Parte II	18
Capítulo 19 - Actos de interferencia ilícita	19
Capítulo 20 - Notificación a las Partes implicadas e inicio de las investigaciones	19
Capítulo 21 - Coordinación de las investigaciones	20
Capítulo 22 - Compilación de pruebas	21
Capítulo 23 - Confidencialidad de la información	22
Capítulo 24 - Protección de testigos y otras partes implicadas	23
Capítulo 25 - Proyecto de informe e informe final	24
Capítulo 26 - Reapertura de investigaciones	25

***Normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación
de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos***

Introducción

1 El presente Código incluye las prácticas recomendadas en las investigaciones de siniestros y sucesos marítimos recogidas en el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, adoptado en noviembre de 1997 por la Organización Marítima Internacional (la Organización), mediante la resolución A.849(20), y se basa en las mismas. La finalidad del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos es promover la cooperación y la adopción de un enfoque común entre los Estados con respecto a la investigación de siniestros y sucesos marítimos.

Antecedentes

2 La Organización ha fomentado la cooperación y el reconocimiento de un interés común mediante diversas resoluciones. La primera de ellas fue la resolución A.173(ES.IV) (Participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1968. Otras resoluciones posteriores son las siguientes: resolución A.322 (Investigación de siniestros marítimos), adoptada en noviembre de 1975; resolución A.440(XI) (Intercambio de información para las investigaciones relativas a siniestros marítimos); la resolución A.442(XI) (Personal y medios materiales que necesitan las Administraciones para la investigación de siniestros y de infracciones de los convenios), ambas adoptadas en noviembre de 1979; y la resolución A.637(16) (Cooperación en las investigaciones de siniestros marítimos), adoptada en 1989.

3 La Organización refundió y amplió estas diversas resoluciones al adoptar el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos. La resolución A.884(21) (Enmiendas al Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución A.849(20)), adoptada en noviembre de 1999, vino a mejorar el Código al facilitar directrices para la investigación de las cuestiones pertinentes al factor humano.

4 En el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1948, se incluyó una disposición mediante la cual se exigía a las Administraciones de los Estados de abanderamiento que investigasen todo siniestro de un buque que ondeara su pabellón si esto podía ayudar a determinar cuestiones de índole reglamentario que hubieran podido ser un factor contribuyente. Esta disposición se conservó en las versiones de 1960 y de 1974 del Convenio SOLAS. También se incluyó en el Convenio internacional de líneas de carga, 1966. Asimismo, se exige que los Estados de abanderamiento lleven a cabo investigaciones sobre determinados sucesos y siniestros marítimos en alta mar¹.

5 La soberanía de los Estados ribereños se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores, abarcando su mar territorial². Este ámbito jurisdiccional dota a los Estados ribereños de derechos inherentes para investigar los siniestros y sucesos marítimos que estén de algún

¹ Véase el artículo 94(7) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

² Véase el artículo 2 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).

modo relacionados con su territorio. La mayor parte de las administraciones nacionales se han dotado de normas jurídicas mediante las que se aborda la investigación de sucesos marítimos dentro de sus aguas interiores y mar territorial, independientemente del pabellón que se enarbole.

Trato de la gente de mar

6 Más recientemente, el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo (que no ha entrado aún en vigor), incluye una disposición sobre investigación de algunos siniestros marítimos graves además de establecer las condiciones de trabajo de la gente de mar. Reconociendo debidamente la necesidad de otorgar una protección especial a la gente de mar durante el curso de la investigación, la Organización adoptó, en diciembre de 2005, las "Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo", mediante la resolución A.987(24). Estas Directrices fueron publicadas por la OMI y la OIT el 1 de julio de 2006.

Adopción del Código

7 Desde la adopción de la primera versión del Convenio SOLAS, ha habido muchos cambios en la estructura del sector del transporte marítimo internacional además de modificaciones en el derecho internacional. Estos cambios han supuesto que haya aumentado potencialmente el número de Estados con intereses en los procedimientos y resultados de las investigaciones sobre seguridad marítima respecto de siniestros o sucesos marítimos, aumentando asimismo la posibilidad de diferencias en materia de jurisdicción y procedimientos entre los Estados afectados.

8 El presente Código, si bien contiene algunas disposiciones de carácter obligatorio, reconoce las diferencias en las legislaciones nacionales e internacionales con respecto a la investigación de siniestro y sucesos marítimos. El Código se ha elaborado con el objetivo de facilitar la consecución de los objetivos de las investigaciones sobre seguridad marítima, con miras a beneficiar a los Estados de abanderamiento, los Estados ribereños, la Organización y el sector de transporte marítimo en general.

PARTE I

DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo 1

FINALIDAD

- 1.1 El presente Código tiene por objeto establecer un enfoque común para los Estados que debe observarse al realizar investigaciones sobre seguridad marítima de siniestros y sucesos marítimos. El objetivo de las investigaciones sobre seguridad marítima no es imputar culpabilidad o determinar la responsabilidad. Por el contrario, una investigación sobre seguridad marítima, tal como se define en el presente Código, es una investigación realizada con el objetivo de prevenir en el futuro siniestro y sucesos marítimos. El Código prevé que los Estados respondan a este objetivo mediante:
- a) la aplicación de una metodología y unos enfoques uniformes que permitan y fomenten investigaciones de amplio alcance, según sea necesario, con miras a poner de manifiesto los factores causales y otros riesgos para la seguridad;
 - b) la presentación de informes a la Organización, para permitir la distribución amplia de la información sobre seguridad a fin de que el sector marítimo internacional pueda abordar las cuestiones pertinentes a la seguridad.
- 1.2 Una investigación sobre seguridad marítima debería ser separada e independiente de cualquier otra investigación. No obstante, no es el objetivo del presente Código excluir cualquier otra forma de investigación, incluidas las investigaciones en los procedimientos para la adopción de medidas de ámbito civil, penal y administrativo. Asimismo tampoco es el propósito de este Código que el Estado o Estados que lleven a cabo investigaciones sobre seguridad marítima se abstengan de informar plenamente sobre los factores causales de un suceso siniestro o marítimo debido a que a partir de las conclusiones pueda inferirse culpabilidad o responsabilidad.
- 1.3 El presente Código reconoce que de conformidad con los instrumentos de la Organización, todo Estado de abanderamiento tiene el deber de llevar a cabo una investigación sobre un siniestro ocurrido a cualquiera de sus buques si estima que esta investigación puede ser de ayuda para determinar los cambios que podría ser conveniente introducir en las reglas actuales o si el siniestro ha generado efectos nocivos importantes para el medio ambiente. El Código también toma en consideración que un Estado de abanderamiento debe hacer³ que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente cualificadas en relación con cualquier siniestro o incidente de navegación en alta mar. No obstante el Código también reconoce que cuando un siniestro o suceso marítimo ocurre dentro del territorio, incluido el mar territorial de un Estado, ese Estado tiene el derecho⁴ a investigar la causa de ese siniestro o suceso marítimo que

³ Véase el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).

⁴ Véase el artículo 2 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).

pueda suponer un riesgo para la vida humana o para el medio ambiente, involucrar a las autoridades de buques de salvamento del Estado ribereño o de otra manera afectar el Estado ribereño.

Capítulo 2

DEFINICIONES

A los efectos de las normas obligatorias y prácticas recomendadas para llevar a cabo investigaciones sobre seguridad marítima, regirán las siguientes definiciones:

AGENTE: cualquier persona física o jurídica, que en nombre del propietario, el arrendatario o el naviero explotador de un buque, o el propietario de la carga, facilita servicios de transporte marítimo, incluidas las disposiciones para la gestión del buque que es objeto de una investigación sobre seguridad marítima.

FACTOR CAUSAL: acciones, omisiones, acaecimientos o condiciones que de no mediar:

- a) la investigación sobre un siniestro o un suceso marítimo no habría tenido lugar; o
- b) los efectos adversos conexos con el siniestro o el suceso marítimo posiblemente no hubieran tenido lugar o no habrían sido graves;
- c) otras acciones, omisiones, acaecimientos o condiciones, conexas con uno de los resultados enunciados en los párrafos a) o b), posiblemente no hubiera tenido lugar.

ESTADO RIBEREÑO: un Estado en cuyo territorio, incluidas sus aguas territoriales, ha ocurrido un siniestro o un suceso marítimo.

ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA: la zona económica exclusiva tal como se define en el artículo 55 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

ESTADO DE ABANDERAMIENTO: Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar el buque.

ALTA MAR: la alta mar, según se define en el artículo 86 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

PARTE INTERESADA: una organización o persona con intereses o derechos de consideración o expectativas legítimas, en opinión de los Estados que están investigando los aspectos de seguridad marítima, con respecto a los resultados de una investigación sobre seguridad marítima.

CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CÓDIGO IGS): el Código internacional de gestión de la seguridad operacional de los buques y la prevención de la contaminación, adoptado por la Organización mediante la resolución A.741(18) ,enmendada.

SINIESTRO MARÍTIMO: acaecimientos, o serie de acaecimientos, que han dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran, las cuales están directamente relacionadas con la explotación de un buque:

- .1 la muerte o las lesiones graves de una persona;
- .2 la pérdida de una persona que estuviera a bordo;
- .3 la pérdida, presunta pérdida o abandono del buque;
- .4 los daños materiales sufridos por un buque;
- .5 la varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;
- .6 daños materiales causados a la infraestructura marítima exterior de un buque, que representen una amenaza grave contra la seguridad del buque, de otro buque o de una persona; o
- .7 daños graves para el medio ambiente, o la posibilidad de que haya daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.

No obstante, no se considerarán siniestros marítimos los actos u omisiones intencionales cuya finalidad sea poner en peligro la seguridad de un buque, una persona, o el medio ambiente

SUCESO MARÍTIMO: un acaecimiento, o serie de acaecimientos, distintos de un siniestro marítimo, que hayan ocurrido habiendo una relación directa con las operaciones de un buque, que hayan puesto en peligro o que, de no ser corregidos, pondrían en peligro la seguridad del buque, la de sus ocupantes o la de cualquier otra persona, o la del medio ambiente.

No obstante, no se considerarán siniestros marítimos los actos u omisiones intencionales cuya finalidad sea poner en peligro la seguridad de un buque, la de una persona, o la del medio ambiente.

INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA: investigación o pesquisas (tal como se denomine en el país) sobre un siniestro o suceso marítimo realizada con el objetivo de evitar en el futuro siniestros o sucesos marítimos. Esta investigación incluye la recogida y análisis de pruebas, la determinación de los factores casuales y la elaboración de recomendaciones sobre seguridad, según proceda.

INFORME DE LA INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA: es un informe que incluye:

- a) un resumen en el que se reseñan los hechos básicos del siniestro o suceso marítimo y se señala si como a resultas del mismo ha habido fallecimientos, heridas o se ha producido contaminación;

- b) identidad del Estado de abanderamiento, los propietarios, los navieros, la compañía tal como se identifica en el certificado de la gestión de la seguridad, y la sociedad de clasificación (a reserva a cualquier legislación nacional en relación con la protección de datos);
- c) si procede, los pormenores de las dimensiones y máquinas de todos los buques implicados, junto con una descripción de la tripulación, el cuadro de obligaciones y otros aspectos, tales como el tiempo de servicio a bordo;
- d) una descripción detallada de las circunstancias del siniestro o suceso marítimo;
- e) análisis y observaciones sobre los factores casuales, incluido todo factor mecánico, relativo al factor humano o relacionado con aspectos de la organización;
- f) un examen de las conclusiones de la investigación sobre seguridad marítima, incluida la determinación de cuestiones pertinentes a la seguridad, y de las conclusiones alcanzadas tras la investigación sobre seguridad marítima; y
- g) según proceda, recomendaciones con miras a evitar en el futuro siniestros y sucesos marítimos.

AUTORIDAD A CARGO DE LA INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA: una autoridad de un Estado, que tiene a su cargo la realización de investigaciones de conformidad con el presente Código.

ESTADO O ESTADOS QUE REALIZAN LA INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA: el Estado de abanderamiento o, donde proceda, el Estado o Estados que asumen responsabilidad por la realización de la investigación sobre seguridad marítima, de forma acordada mutuamente de conformidad con el presente Código.

REGISTRO DE SEGURIDAD MARÍTIMA: los siguientes tipos de registros, compilados para una investigación sobre seguridad marítima:

- a) todas las declaraciones tomadas a los efectos de una investigación sobre seguridad marítima;
- b) todas las comunicaciones entre personas en relación con la explotación del buque;
- c) toda la información de carácter médico, o privada, referente a personas implicadas en el siniestro o suceso marítimo;
- d) todo registro del análisis de la información o del material de prueba compilado en el curso de una investigación sobre seguridad marítima;
- e) información procedente del registrador de datos de la travesía.

DAÑOS MATERIALES: en relación con un siniestro marítimo, significan:

- 1) Daños que:
 - a) afectan considerablemente la integridad estructural, el funcionamiento o las características operacionales de un buque o de la infraestructura marítima; y
 - b) requieren reparaciones o sustitución de componentes importantes; o
- 2) la destrucción del buque o de la infraestructura marina.

GENTE DE MAR: toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque.

LESIONES GRAVES: las que sufre una persona y que la incapacitan para realizar sus funciones con normalidad durante más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en las que se hayan producido las lesiones.

DAÑO IMPORTANTE AL MEDIO AMBIENTE: daño al medio ambiente que, tal como lo evalúe el Estado o Estados afectados, o el Estado de abanderamiento, según proceda, produce efectos nocivos sustanciales en el medio ambiente.

ESTADO CON INTERESES DE CONSIDERACIÓN: un Estado:

- .1 que es el Estado de abanderamiento de un buque involucrado en un siniestro o suceso marítimo; o
- .2 que es el Estado ribereño involucrado en un siniestro o suceso marítimo; o
- .3 cuyo medio ambiente ha resultado dañado de forma importante o significativa por un siniestro marítimo (incluido el medio ambiente de su territorio y sus aguas así reconocido de conformidad con el derecho internacional); o
- .4 en el que las consecuencias de un siniestro o suceso marítimo hayan causado o supuesto una amenaza de graves daños, incluidas las islas artificiales, las instalaciones o estructuras sobre las que dicho Estado tiene derecho a ejercer jurisdicción; o
- .5 en el que, como resultado de un siniestro marítimo, los nacionales del mismo hayan perdido la vida o sufrido lesiones graves; o
- .6 que disponga de información importante que el Estado o Estados que realizan la investigación consideren de utilidad para la investigación; o
- .7 que por algún otro motivo haga valer un interés que el Estado o Estados que realizan la investigación consideren importante.

MAR TERRITORIAL: el mar territorial tal como se define en la sección 2 de la Parte II de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

SINIESTRO MARÍTIMO MUY GRAVE: un siniestro marítimo que supone la pérdida total de un buque o una muerte o daños graves para el medio ambiente.

PARTE II

NORMAS OBLIGATORIAS

Capítulo 3

APLICACIÓN DE LOS CAPÍTULOS DE LA PARTE II Y DE LA PARTE III

- 3.1 La Parte II del presente Código recoge normas obligatorias para las investigaciones sobre seguridad marítima. Algunas cláusulas se han redactado de modo que sólo son de aplicación con respecto a determinadas categorías de siniestros marítimos y sólo tienen carácter obligatorio cuando las investigaciones sobre seguridad marítima se refieren a este tipo de siniestros marítimos.
- 3.2 Las cláusulas de la Parte III del presente Código pueden referirse a cláusulas en esta parte que sólo son de aplicación a determinados siniestros marítimos. Las cláusulas de la Parte III puede que recomienden que tales cláusulas se apliquen en investigaciones sobre seguridad marítima referentes a otros siniestros o sucesos marítimos.

Capítulo 4

AUTORIDAD A CARGO DE LA INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

- 4.1 El Gobierno de cada Estado debe hacer saber a la Organización información detallada de contacto de la autoridad o autoridades a cargo de las investigaciones sobre seguridad marítima que lleven a cabo investigaciones sobre seguridad marítima dentro de su Estado.

Capítulo 5

NOTIFICACIÓN

- 5.1 Cuando un siniestro marítimo tenga lugar en alta mar o en una zona económica exclusiva, el Estado de abanderamiento del buque o los buques afectados deberá notificarlo a los demás Estados con intereses de consideración tan pronto como sea razonablemente viable.
- 5.2 Cuando un siniestro marítimo tiene lugar dentro del territorio, incluido el mar territorial de un Estado ribereño, el Estado de abanderamiento y el Estado ribereño deberán notificarse este hecho mutuamente y posteriormente notificarlo a otros Estados que tengan intereses de consideración, tan pronto como sea razonablemente viable.
- 5.3 La notificación no deberá retrasarse debido a la falta de información completa.
- 5.4 **Formato y contenido:** La notificación abarcará lo más posible de la siguiente información que se encuentre disponible en esos momentos.
 - a) nombre del buque y su Estado de abanderamiento;

- b) Número IMO del buque;
- c) naturaleza del siniestro marítimo;
- d) localización del siniestro marítimo;
- e) hora y lugar donde ocurrió el siniestro marítimo;
- f) número de personas heridas graves o de muertes;
- g) consecuencias del siniestro para las personas, los bienes y el medio ambiente; y
- h) identificación de cualquier otro buque involucrado.

Capítulo 6

OBLIGACIÓN DE INVESTIGAR LOS SINIESTROS MARÍTIMOS MUY GRAVES

- 6.1 Se llevará a cabo una investigación sobre seguridad marítima respecto de cada siniestro marítimo muy grave.
- 6.2 Con sujeción a cualquier acuerdo de conformidad con el capítulo 7, el Estado de abanderamiento de un buque involucrado en un siniestro marítimo muy grave es responsable de velar porque se lleve a cabo una investigación sobre seguridad marítima de conformidad con lo dispuesto en el presente Código.

Capítulo 7

ACUERDO ENTRE EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO Y OTRO ESTADO CON INTERESES DE CONSIDERACIÓN PARA LLEVAR A CABO UNA INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

- 7.1 Sin limitar los derechos de los Estados de llevar a cabo sus propias investigaciones sobre seguridad marítima, cuando ocurre un siniestro marítimo dentro del territorio, incluido el mar territorial de un Estado, el Estado o Estados de abanderamiento involucrados en el siniestro marítimo han de entablar consultas a fin de ponerse de acuerdo acerca de qué Estado o Estados serán el Estado o Estados que lleven a cabo la investigación sobre seguridad marítima de conformidad con una exigencia, o recomendación que se siga, de investigar de conformidad con el presente Código.
- 7.2 Sin limitar los derechos a los Estados de llegar a cabo sus propias investigaciones sobre seguridad marítima, si un siniestro marítimo ocurre en alta mar o en la zona económica exclusiva de un Estado, y están involucrados varios Estados de abanderamiento, éstos deberán entablar consultas a fin de ponerse de acuerdo sobre cuál o cuáles de los Estados de abanderamiento serán el Estado o Estados que lleven la investigación sobre seguridad marítima, de conformidad con una exigencia, o una recomendación que se siga, de investigar de conformidad con el presente Código.

- 7.3 En relación con uno de los siniestros marítimos a los que se hace referencia en los incisos 7.1 ó 7.2, se ha de llegar a un acuerdo entre los Estados pertinentes y otro Estado con intereses de consideración con respecto a qué Estado o Estados sean el Estado o Estados que lleven a cabo la investigación sobre seguridad marítima.
- 7.4 Con antelación a alcanzar un acuerdo, o si éste no se alcanza, de conformidad con lo señalado en 7.1, 7.2 ó 7.3, las respectivas partes continuarán asumiendo las obligaciones y derechos existentes asignados a los Estados de conformidad con el presente Código y la legislación internacional en relación con la realización de investigaciones, por lo que respecta a llevar a cabo sus propias investigaciones.
- 7.5 Al participar de pleno en una investigación sobre seguridad marítima llevada a cabo por otro Estado con intereses de consideración, se considerará que el Estado de abanderamiento ha dado pleno cumplimiento a sus obligaciones de conformidad con el presente Código, la regla 21 del anexo del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar y el artículo 94, sección 7, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Capítulo 8

FACULTADES EN UNA INVESTIGACIÓN

- 8.1 Todos los Estados han de velar porque en sus leyes nacionales se prevea que los investigadores que lleven a cabo una investigación sobre seguridad marítima estén facultados a subir a bordo de un buque, realizar preguntas al capitán y a la tripulación, y a cualquier otra persona afectada, y obtener pruebas a los efectos de la investigación sobre seguridad marítima.

Capítulo 9

INVESTIGACIONES PARALELAS

- 9.1 Cuando un Estado o Estados lleven a cabo una investigación sobre seguridad marítima de conformidad con el presente Código, nada impide que otro Estado con intereses de consideración ejerza su derecho de llevar a cabo su propia investigación sobre seguridad marítima.
- 9.2 Si bien se tiene presente que el Estado o Estados que lleven a cabo la investigación sobre seguridad marítima han de dar cumplimiento a sus obligaciones de conformidad con el presente Código, el Estado o Estados que lleven a cabo la investigación sobre seguridad marítima o cualquier otro Estado con intereses de consideración que lleve a cabo una investigación sobre seguridad marítima han de intentar coordinar la secuencia cronológica de sus investigaciones a fin de evitar la imposición de exigencias incompatibles a los testigos y facilitar el acceso a las pruebas, en tanto sea posible.

Capítulo 10

COOPERACIÓN

- 10.1 Todos los Estados con intereses de consideración han de cooperar con el Estado o Estados que lleven a cabo la investigación sobre seguridad marítima en la medida de lo posible. Éste o éstos han de prever, en la medida de lo posible⁵, la participación de Estados con intereses de consideración.

Capítulo 11

INDEPENDENCIA DE LA INVESTIGACIÓN DE LAS INFLUENCIAS EXTERNAS

- 11.1 El Estado o Estados que realizan la investigación sobre seguridad marítima han de asegurarse de que los investigadores que realizan la investigación sobre seguridad marítima son imparciales y objetivos. La investigación sobre seguridad marítima han de poder elaborar un informe sobre los resultados sin que medien órdenes e interferencias de ninguna persona u organización que puede verse afectada por sus conclusiones.

Capítulo 12

OBTENCIÓN DE TESTIMONIOS DE LA GENTE DE MAR

- 12.1 Cuando en el curso de una investigación sobre seguridad marítima se requiera que gente de mar preste testimonio, éste deberá obtenerse lo antes posible. La gente de mar deberá poder volver a su buque, o ser repatriada, en la primera oportunidad posible. Se deberán respetar, sin excepciones, los derechos humanos de la gente de mar.
- 12.2 Toda la gente de mar a la que se le exija prestar testimonio, será informada de la naturaleza y bases de la investigación sobre seguridad marítima . Además, la gente de mar a la que se le solicite prestar testimonio, deberá ser informada en relación con lo siguiente o facilitársele el acceso a asesoramiento jurídico:
- a) el posible riesgo de que su propio testimonio pueda servir para inculparlo en un procedimiento subsiguiente a la investigación sobre seguridad marítima;
 - b) sus derechos a no autoinculparse y a no prestar declaración;
 - c) todas las garantías que se le pueden ofrecer para evitar que su testimonio pueda usarse en su contra en caso de que presten testimonio en la investigación sobre seguridad marítima.

⁵ La expresión "en la medida de lo posible" se entenderá en el sentido de que la cooperación o participación puede verse limitada, por ejemplo, por el hecho de que la legislación nacional haga imposible una cooperación o participación plena.

Capítulo 13

PROYECTOS DE INFORMES DE UNA INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

- 13.1 Con sujeción a lo dispuesto en 13.2 y 13.3, cuando se solicite, el Estado o los Estados que llevan a cabo una investigación sobre seguridad marítima habrán de enviar una copia del proyecto de informe a un Estado con intereses de consideración para que éste pueda presentar observaciones sobre el proyecto de informe.
- 13.2 El Estados o los Estados que realicen una investigación sobre seguridad marítima solamente están obligados a cumplir lo dispuesto en el inciso 13.1 si el Estado con intereses de consideración que recibe el informe garantiza que no va a distribuir el proyecto de informe ni a hacer que se distribuya, ni va a publicarlo, ni a dar acceso al mismo, o a ninguna parte de éste, sin el consentimiento explícito del Estado o Estados que llevan a cabo la investigación sobre seguridad marítima o a menos que tales informes o documentos ya hayan sido publicados por el Estado o Estados que realizan la investigación sobre seguridad marítima.
- 13.3 El Estados o los Estados que realicen una investigación sobre seguridad marítima no están obligados a cumplir lo dispuesto en el inciso 13.1 si:
- a) El Estado o los Estados que realicen una investigación sobre seguridad marítima solicitan que el Estado con intereses de consideración que reciba el informe garantice que la información que contenga el proyecto de informe no va a ser admitida en procedimientos civiles o penales contra la persona que facilitó el testimonio; y
 - b) el Estado con intereses de consideración se niega a dar tal garantía.
- 13.4 El Estado o Estados que llevan a cabo la investigación sobre seguridad marítima han de invitar a los Estados con intereses de consideración a que presenten sus observaciones sobre el proyecto de informe en un plazo de 30 días o en un plazo establecido de mutuo acuerdo. El Estado o Estados que llevan a cabo la investigación sobre seguridad marítima han de examinar las observaciones antes de elaborar el informe final y si la aceptación o rechazo de las observaciones tuviera efectos directos en los intereses del Estado que las haya presentado, el Estado o Estados que llevan a cabo la investigación sobre seguridad marítima han de informar al Estado con intereses de consideración acerca de la forma en que se abordaron sus observaciones. Si el Estado o Estados que llevan a cabo la investigación sobre seguridad marítima no reciben observaciones después de un plazo de 30 días, o después de que haya expirado el plazo mutuamente acordado, podrán proceder a ultimar el informe.
- 13.5 El Estados o los Estados que realicen una investigación sobre seguridad marítima deberán tratar de verificar por todos los medios a su alcance que el proyecto de informe es exacto y completo.

Capítulo 14

INFORMES DE LA INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA

- 14.1 El Estado o Estados que lleven a cabo la investigación sobre seguridad marítima han de presentar la versión final del informe de la investigación sobre seguridad marítima a la Organización, con respecto a cada investigación sobre seguridad marítima realizada acerca de un siniestro marítimo muy grave.
- 14.2 Cuando se lleve a cabo una investigación sobre seguridad marítima con respecto a un siniestro o suceso marítimo que no sea un siniestro marítimo muy grave y se elabore un informe acerca de una investigación sobre seguridad marítima que contenga información que pueda evitar o reducir la gravedad de los siniestros o sucesos marítimos en el futuro, la versión final se ha de presentar a la Organización.
- 14.3 En el informe de la investigación sobre seguridad marítima al que se hace referencia en 14.1 y 14.2 ha de hacerse uso de toda la información obtenida durante la investigación sobre seguridad marítima, tomando en consideración su ámbito, para garantizar que todos los aspectos pertinentes relativos a la seguridad se han incluido y que se han entendido debidamente, de modo que se tomen las medidas adecuadas en materia de seguridad.
- 14.4 El informe final de la investigación sobre seguridad marítima ha de ponerse a disposición del público y del sector del transporte marítimo por el Estado o los Estados que hayan llevado a cabo la investigación sobre seguridad marítima, o bien el Estado o los Estados que hayan llevado a cabo la investigación sobre seguridad marítima han de comprometerse a prestar ayuda al público y al sector del transporte marítimo con respecto a los pormenores necesarios para tener acceso al informe, cuando el mismo lo publique otro Estado o la Organización.

PARTE III

PRÁCTICAS RECOMENDADAS

Capítulo 15

RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS

- 15.1 Los Estados deberán velar porque la Autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima tenga a su disposición recursos materiales y financieros suficientes y personal debidamente cualificado para cumplir sus obligaciones de llevar a cabo investigaciones sobre seguridad marítima en caso de siniestros y sucesos marítimos, de conformidad con lo dispuesto en el presente Código.
- 15.2 Todos los investigadores que formen parte de una investigación sobre seguridad marítima deberán designarse teniendo en cuenta su formación, según lo estipulado en la resolución A.973(24) con respecto a los investigadores marítimos.
- 15.3 No obstante el inciso 15.2 no excluye que se designen oportunamente a investigadores con la formación especializada necesaria para que formen parte de investigación sobre seguridad marítima de manera temporal, ni tampoco el uso de consultores que aporten un asesoramiento de experto sobre algún aspecto de una investigación sobre seguridad marítima.
- 15.4 Toda persona que sea un investigador en una investigación sobre seguridad marítima o que preste asistencia en la misma, estará obligada a observar el presente Código en el ejercicio de sus funciones.

Capítulo 16

PRINCIPIOS DE INVESTIGACIÓN

- 16.1 **Independencia:** Una investigación sobre seguridad marítima deberá ser imparcial a fin de garantizar que obtiene toda la información .
- 16.1.1 Para alcanzar el objetivo señalado en 16.1, el (los) investigador(es) a cargo de una investigación sobre seguridad marítima será(n) funcionalmente independiente(s) de:
- a) las partes involucradas en el siniestro o suceso marítimo;
 - b) cualquiera que pudiera tomar la decisión de adoptar medidas administrativas o disciplinarias contra una persona u organización involucrada en un siniestro o suceso marítimo; y
 - c) actuaciones judiciales.

- 16.1.2 El (los) investigador(es) a cargo de una investigación sobre seguridad marítima estarán libres de toda interferencia de las partes enumeradas en los apartados a), b) y c) del inciso 16.1.1 por lo que respecta a:
- a) la recopilación de toda la información disponible relacionada con el siniestro o suceso marítimo, incluida la información consignada en los registradores de datos de la travesía y en los registros de los sistemas de tráfico marítimo;
 - b) el análisis de las pruebas y la determinación de los factores causales;
 - c) la elaboración de conclusiones sobre los factores causales pertinentes;
 - d) la distribución de un proyecto de informe para recabar observaciones y la elaboración del informe final; y
 - e) si procede, la elaboración de recomendaciones sobre seguridad.
- 16.2 **Propósito de seguridad:** El objetivo de una investigación sobre seguridad marítima no será determinar responsabilidades ni asignar culpas. No obstante, los investigadores que lleven a cabo una investigación sobre seguridad marítima no deberán abstenerse de dar a conocer en su totalidad los factores causales en razón de que podrían derivarse culpas o responsabilidades a partir de las conclusiones.
- 16.3 **Cooperación:** Cuando sea posible y compatible con las prescripciones y recomendaciones del presente Código, en especial el capítulo 10 sobre cooperación, el Estados o los Estados que realicen una investigación sobre seguridad marítima tratarán de facilitar la cooperación máxima entre los Estados con intereses de consideración y otras personas u organizaciones que investiguen un siniestro o suceso marítimo.
- 16.4 **Prioridad:** Las investigaciones sobre seguridad marítima deberán, en la medida de lo posible, tener la misma prioridad que cualquier otra investigación, incluidas las investigaciones de carácter penal que realice un Estado con respecto al siniestro o suceso marítimo.
- 16.4.1 De conformidad con 16.4, no deberá impedirse que los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima accedan a las pruebas, en caso de que otra persona u organización investigue por separado un siniestro o suceso marítimo.
- 16.4.2 Entre las pruebas a la que se deberá tener acceso inmediato están:
- a) inspecciones y otros registros en poder del Estado de abanderamiento, propietarios y las sociedades de clasificación;
 - b) todo los datos registrados, incluidos los registradores de datos de la travesía; y
 - c) pruebas que pueden ser facilitadas por los inspectores gubernamentales, funcionarios de los servicios de guardacostas, los gestores de los servicios de tráfico marítimo, prácticos y otro personal marítimo.

- 16.5 **Alcance de una investigación sobre seguridad marítima:** Para identificar correctamente los factores causales es preciso realizar una investigación metódica sin demora, que vaya mucho más allá de las pruebas inmediatas y ponga de relieve las causas subyacentes, que pueden encontrarse en lugares distantes del sitio en que ha ocurrido el siniestro o suceso marítimo, y que pueden causar otros siniestros o sucesos marítimos en el futuro. Las investigaciones sobre seguridad marítima deben considerarse por ello un vehículo para identificar no solamente los factores causales directos, sino también fallos en toda la cadena de responsabilidades.

Capítulo 17

INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS (QUE NO SEAN SINIESTROS MARÍTIMOS MUY GRAVES) Y DE SUCESOS MARÍTIMOS

- 17.1 El Estado de abanderamiento de un buque implicado en un siniestro marítimo (que no sea un siniestro marítimo muy grave, los cuales se abordan en el capítulo 6 del presente Código) deberá llevar a cabo una investigación sobre seguridad marítima si se considera probable que una investigación sobre seguridad marítima generará información que pueda utilizarse para evitar siniestros y sucesos marítimos en el futuro.
- 17.2 El capítulo 7 recoge las prescripciones obligatorias para determinar cuál es o son el Estado o Estados encargados de realizar la investigación sobre seguridad marítima, por lo que respecta a un siniestro marítimo. Cuando el acaecimiento que se investiga de conformidad con el presente capítulo sea un suceso marítimo, se deberá seguir el capítulo 7 como una práctica recomendada, como si se refiriese a sucesos marítimos.

Capítulo 18

FACTORES QUE DEBERÁN TENERSE EN CUENTA CUANDO SE TRATE DE LLEGAR A UN ACUERDO DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL CAPÍTULO 7 DE LA PARTE II

- 18.1 Cuando un Estado o Estados de abanderamiento, un Estado ribereño (de estar involucrado), u otros Estados con intereses de consideración traten de llegar a un acuerdo, de conformidad con lo establecido en el capítulo 7 de la Parte II, acerca de qué Estado o Estados serán los Estados que lleven a cabo la investigación sobre seguridad marítima, según lo dispuesto en el presente Código, se deberán tener en cuenta los siguientes factores:
- a) si el siniestro o suceso marítimo ocurrió en el territorio, incluido el mar territorial, de un Estado;
 - b) si el buque o buques implicados en el siniestro o suceso marítimo ocurrido en alta mar o en la zona económica exclusiva navegó a continuación hacia el mar territorial de un Estado;

- c) los recursos y compromisos que se requieren del Estado de abanderamiento y otros Estados con intereses de consideración;
- d) el alcance que pueda tener la investigación sobre seguridad marítima y la capacidad del Estado de abanderamiento u otro Estado con intereses de consideración para hacerse cargo de las tareas propias;
- e) la necesidad de que los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima, tengan acceso a las pruebas y la determinación del Estado o Estados que estén en mejores condiciones para facilitar dicho acceso a las pruebas;
- f) cualquier efecto adverso percibido o real del siniestro o suceso marítimo en otros Estados; y
- g) la nacionalidad de la tripulación, los pasajeros y otras personas afectadas por el siniestro o suceso marítimo.

Capítulo 19

ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

- 19.1 Si en el curso de una investigación sobre seguridad marítima se comprueba o se sospecha que se ha cometido un delito según lo estipulado en los artículos 3, *3bis* o *3quater* del Convenio SUA, enmendado, la autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima adoptará inmediatamente medidas para que se informe a las autoridades de protección marítima del Estado o Estados interesados.

Capítulo 20

NOTIFICACIÓN A LAS PARTES IMPLICADAS E INICIO DE LAS INVESTIGACIONES

- 20.1 Cuando de conformidad con el presente Código, se inicie una investigación sobre seguridad marítima, el capitán, el propietario y el agente del buque implicado en el siniestro o suceso marítimo que es objeto de la investigación deberán ser informados lo antes posible de:
- a) el siniestro o suceso marítimo investigado;
 - b) la fecha y el lugar en los que comenzará la investigación sobre seguridad marítima;
 - c) el nombre y los datos de contacto de la autoridad o autoridades que llevan a cabo la investigación sobre seguridad marítima;
 - d) los pormenores pertinentes de la legislación en virtud de la cual se lleva a cabo la investigación sobre seguridad marítima;

- e) los derechos y obligaciones de las partes objeto de la investigación sobre seguridad marítima; y
 - f) los derechos y obligaciones del Estado o Estados que llevan a cabo la investigación sobre seguridad marítima.
- 20.2 Cada Estado deberá elaborar un documento normalizado en el que se consigne la información indicada en 20.1, que pueda enviarse por medios electrónicos al capitán, al agente y al propietario del buque.
- 20.3 Teniendo presente que cualquier buque involucrado en un siniestro o suceso marítimo puede continuar en servicio y de que no debe retrasarse a un buque más de lo absolutamente necesario, el Estado o Estados que lleven a cabo la investigación sobre seguridad marítima deben iniciarla lo antes posible sin imponer demoras innecesarias al buque.

Capítulo 21

COORDINACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES

- 21.1 Las recomendaciones del presente capítulo deberán aplicarse de conformidad con los principios recogidos en el capítulo 10 y en el capítulo 11 del presente Código.
- 21.2 Los Estados que realizan una investigación sobre seguridad marítima se cerciorarán de que se cuenta con pautas nacionales apropiadas para:
- a) la designación de investigadores para la investigación sobre seguridad marítima incluido un investigador a cargo de la investigación sobre seguridad marítima;
 - b) la provisión de un nivel razonable de apoyo a los integrantes de la investigación sobre seguridad marítima;
 - c) la elaboración de una estrategia para la investigación sobre seguridad marítima, en contacto con otros Estados con intereses de consideración;
 - d) garantizar que la metodología que se utiliza en la investigación sobre seguridad marítima es compatible con la recomendada por la Organización en la resolución A.884(21), enmendada;
 - e) garantizar que en la investigación sobre seguridad marítima se tienen en cuenta todas las recomendaciones o instrumentos publicados por la Organización o la Organización Internacional del Trabajo, pertinentes a la realización de una investigación sobre seguridad marítima;
 - f) garantizar que en la investigación sobre seguridad marítima se tienen en cuenta los procedimientos de gestión de la seguridad y la política en materia de seguridad del naviero por lo que respecta al Código Internacional de Gestión de la Seguridad y la Prevención de la Contaminación adoptado por la Organización mediante la resolución A.741(18), enmendada y

- 21.3 El Estado o Estados que lleven a cabo una investigación sobre seguridad marítima deberán permitir que un Estado con intereses de consideración participe en los aspectos de la investigación que le conciernen, en la medida en que sea posible
- 21.3.1 Los representantes del Estado con intereses de consideración participante podrán:
- a) hacer preguntar a los testigos;
 - b) ver y examinar las pruebas y obtener copias de la documentación;
 - c) presentar declaraciones respecto de las pruebas, formular observaciones y reflejar sus opiniones debidamente en el informe final; y
 - d) recibir el proyecto de informe y el informe final de la investigación sobre seguridad⁶.
- 21.4 En la medida de lo posible, los Estados con intereses de consideración ayudarán al (a los) Estado(s) facilitándole acceso a la información pertinente para la investigación sobre seguridad marítima. En la medida de lo posible, también se permitirá que los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima consulten con inspectores del Gobierno, oficiales del servicio de guardacostas, operadores del servicio de tráfico marítimo, prácticos y demás personal marítimo de los Estados con intereses de consideración⁷.
- 21.5 El Estado de abanderamiento de un buque implicado en un siniestro o suceso marítimo colaborará facilitando el acceso a la tripulación de los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima a la tripulación

Capítulo 22

COMPILACIÓN DE PRUEBAS

- 22.1 Un Estado que realice una investigación sobre seguridad marítima no detendrá un buque innecesariamente para obtener pruebas de él, ni sacará de él documentos originales o equipo a menos que sea fundamental para los fines de la investigación. Los investigadores harán copias de los documentos cuando sea posible.
- 22.2 Los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima custodiarán los registros de las entrevistas y otras pruebas obtenidas durante la investigación de manera que no pueda acceder a ellos nadie que no los necesite para los fines de la investigación.

^{6, 7} La expresión "en la medida de lo posible" se entenderá en el sentido de que la cooperación o participación puede verse limitada, por ejemplo, por el hecho de que la legislación nacional haga imposible una cooperación o participación plena.

- 22.3 Los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima utilizarán eficazmente todos los datos registrados, incluidos los de los registradores de datos de la travesía, si están instalados. Los registradores de datos de la travesía se pondrán a disposición de los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima o de un representante designado para que procedan a su descarga.
- 22.3.1 En caso de que el Estado o Estados que lleven a cabo la investigación sobre seguridad marítima no dispongan de los medios adecuados para leer un registrador de datos de la travesía, los Estados que posean estos medios ofrecerán sus servicios teniendo debidamente en cuenta:
- a) los recursos disponibles;
 - b) la capacidad de los medios de lectura;
 - c) la rapidez de la lectura; y
 - d) la ubicación de dichos medios.

Capítulo 23

CONFIDENCIALIDAD DE LA INFORMACIÓN

- 23.1 Los Estados garantizarán que los investigadores a cargo de una investigación sobre seguridad marítima sólo revelarán información de un historial de seguridad marítima cuando:
- a) así sea necesario o conveniente para los fines de la seguridad marítima y se tome en consideración toda consecuencia para la disponibilidad en el futuro de información sobre seguridad marítima para una investigación sobre seguridad marítima; o
 - b) así se permita de conformidad con el presente Código.⁸
- 23.2 Los Estados involucrados en una investigación sobre seguridad marítima de conformidad con el presente Código se asegurarán de que no revelan ningún registro de seguridad marítima que esté en su posesión, en el curso de ningún procedimiento penal, disciplinario o administrativo, a menos que:

⁸ Los Estados reconocen que el mantener confidencial la información de un registro de seguridad marítima tiene sus ventajas cuando es necesario compartirla con personas ajenas a la investigación sobre seguridad marítima a los efectos de la investigación. Un ejemplo de ello es el caso en que la información de un registro de seguridad marítima se debe de facilitar a un experto externo para que la analice o para que se dé una segunda opinión. La confidencialidad permitiría garantizar que la información delicada no se revela con fines distintos a los de la investigación, en un momento en el que aún no se ha establecido en qué modo la información va a ayudar a determinar los factores que han contribuido a un siniestro o suceso marítimo. La revelación indebida de la información puede inducir a que se acuse o se haga responsable innecesariamente a las partes involucradas en el siniestro o suceso marítimo.

- a) la autoridad apropiada de la administración de justicia del Estado en cuestión determine que cualquier efecto negativo, tanto a nivel nacional como internacional que pudiera tener el revelar la información en cualquier investigación sobre seguridad marítima, ya sea en curso o futura, queda ampliamente compensado por el interés público en la correcta administración de justicia; y⁹
 - b) cuando es apropiado en las circunstancias, el Estado que facilitó el registro de seguridad marítima a la investigación sobre seguridad marítima autoriza que se revele.
- 23.3 Los registros de seguridad marítima se incluirán en el informe final, o en sus apéndices, *sólo* cuando sean pertinentes para el análisis del siniestro o suceso marítimo. No se revelarán las partes de los registros que no sean pertinentes y que no se hayan incluido en el informe final.
- 23.4 Los Estados sólo han de divulgar la información de un registro de seguridad marítima a un Estado con intereses de consideración, si al hacerlo no se compromete la integridad y la credibilidad de cualquier investigación sobre seguridad marítima que esté llevando a cabo el Estado o los Estados que faciliten la información.
- 23.4.1 El Estado que facilita la información de un registro de seguridad marítima puede exigir que el Estado que reciba la información se comprometa a garantizar su confidencialidad.

Capítulo 24

PROTECCIÓN DE TESTIGOS Y OTRAS PARTES IMPLICADAS

- 24.1 Si se exige en virtud de la ley que una persona física presente pruebas que podría conducir a su inculpación, para los fines de una investigación sobre seguridad marítima, las pruebas, en la medida que lo permita la legislación nacional, no deberán admitirse como prueba en procedimientos civiles o penales contra dicha persona.
- 24.2 Toda persona a la que se le solicite que preste testimonio será informada de la naturaleza y bases de la investigación sobre seguridad marítima. A la persona a la que se le solicite prestar testimonio deberá ser informada en relación con lo siguiente o facilitársele el acceso a asesoramiento jurídico:
- a) el posible riesgo de que su propio testimonio pueda servir para inculparla en un procedimiento subsiguiente a la investigación sobre seguridad marítima;

⁹ Ejemplos de cuándo podría ser posible revelar la información recogida en un registro de seguridad marítima en procesos penales, civiles o disciplinarios, pueden ser los siguientes:

- a) cuando una persona es objeto de un procedimiento y ha actuado con la intención de causar efectos destructivos; o
- b) cuando la persona objeto de los procedimientos ha sido consciente de que existía un riesgo importante de que ocurriese un resultado destructivo tomando en consideración las circunstancias que eran de su conocimiento no era justificable tomar ese riesgo.

- b) su derecho a no autoinculparse y a no prestar declaración;
- c) todas las garantías que se le puede ofrecer para evitar que su testimonio pueda usarse en su contra en caso de que preste testimonio en la investigación sobre seguridad marítima.

Capítulo 25

PROYECTO DE INFORME E INFORME FINAL

- 25.1 Los informes de una investigación sobre seguridad marítima se finalizarán lo antes posible
- 25.2 Cuando así se solicite y sea posible, el Estado o los Estados a cargo de la investigación sobre seguridad marítima enviarán una copia del proyecto de informe de la investigación sobre seguridad marítima a las partes interesadas, para que presenten observaciones. No obstante, esta recomendación no es aplicable cuando no hay garantía de que la parte interesada no distribuirá, o no dará lugar a que se distribuya, publicará o facilitará el acceso al informe de la investigación sobre seguridad marítima, o a cualquier parte del mismo, sin el consentimiento expreso del Estado o los Estados que lleven a cabo la investigación sobre seguridad marítima.
- 25.3 El Estado o los Estados que realizan la investigación sobre seguridad marítima deberán permitir a la parte interesada que disponga de 30 días o de cualquier otro plazo mutuamente acordado para presentar sus observaciones acerca del informe de la investigación sobre seguridad marítima. El Estado o los Estados que realizan la investigación sobre seguridad marítima deberán examinar las observaciones antes de elaborar el informe final de la investigación sobre seguridad marítima y si la aceptación o el rechazo de las observaciones tendrá unos efectos directos en los intereses de la parte interesada que la ha presentado, el Estado o los Estados que realizan la investigación sobre seguridad marítima deberán notificar a la Parte interesada acerca de cómo se abordaron las observaciones. Si el Estado o los Estados que realizan la investigación sobre seguridad marítima no reciben observaciones habiendo transcurrido un plazo de 30 días o el plazo mutuamente acordado, podrán proceder a ultimar el informe de la investigación sobre seguridad marítima.¹⁰
- 25.4 Cuando lo permita la legislación nacional del Estado que elabore el informe de la investigación sobre seguridad marítima, deberá evitarse que el proyecto de informe o el informe final puedan presentarse como pruebas en procedimientos relacionados con el siniestro o suceso marítimo que puedan conducir a la adopción de medidas disciplinarias, inculpación penal o a la determinación de responsabilidad civil.

¹⁰ Véase el capítulo 13, donde también podrán incluirse de forma alternativa disposiciones con respecto a facilitar, previa solicitud, informe a las partes interesadas, como una disposición de carácter obligatorio.

- 25.5 En cualquier etapa de la investigación sobre seguridad marítima, se podrá recomendar la adopción de medias provisionales de seguridad.
- 25.6 Cuando un Estado con intereses de consideración esté en desacuerdo con la totalidad o parte del informe final de una investigación sobre seguridad marítima, podrá presentar su propio informe a la Organización .

Capítulo 26

REAPERTURA DE INVESTIGACIONES

- 26.1 El Estado o Estados que hayan llevado a cabo una investigación sobre seguridad sobre seguridad marítima examinarán de nuevo sus resultados y considerarán la posibilidad de volver a abrir la investigación cuando se presenten nuevas pruebas que puedan alterar materialmente el resultado y las conclusiones alcanzadas.
- 26.2 Cuando se presenten nuevas pruebas importantes relacionadas con un siniestro o suceso marítimo al Estado o Estados que hayan llevado a cabo una investigación sobre seguridad marítima, se deberá hacer una evaluación completa de dichas pruebas, que se remitirá a los demás Estados con intereses de consideración para que aporten la contribución apropiada.

ANEXO 3

PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC

**CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS
PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE
SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMO**

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,

TOMANDO NOTA con inquietud de que, pese a los esfuerzos de la Organización, continúan produciéndose graves siniestros y sucesos marítimos que ocasionan la pérdida de vidas y buques y la contaminación del medio marino,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que la seguridad de la gente de mar y de los pasajeros y la protección del medio marino pueden mejorarse mediante informes precisos y puntuales que indiquen las circunstancias y las causas de los siniestros y sucesos marítimos,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de la importancia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el diez de diciembre de 1982, y del derecho marítimo internacional consuetudinario,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de las obligaciones de los Estados de abanderamiento en virtud de lo dispuesto en la regla I/21 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (en adelante "el Convenio"), en el artículo 23 del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, y en el artículo 12 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 en el sentido de investigar los siniestros y comunicar a la Organización los resultados pertinentes de la investigación,

TOMANDO EN CONSIDERACIÓN la necesidad de que se investiguen todos los siniestros marítimos muy graves

TOMANDO EN CONSIDERACIÓN TAMBIÉN las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo (resolución A.987(24)),

HABIDA CUENTA que la investigación y el correcto análisis de los siniestros marítimos puede conducir a un mejor conocimiento de las causas de dichos siniestros y a que se adopten en consecuencia medidas correctivas, entre ellas una mejor formación para mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino,

RECONOCIENDO la necesidad de contar con un código que, hasta donde lo permitan las leyes nacionales, brinde un enfoque común para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, con el objetivo de prevenir siniestros y sucesos marítimos en el futuro,

RECONOCIENDO TAMBIÉN el carácter internacional del transporte marítimo y la necesidad de que los gobiernos con intereses de consideración en un siniestro o suceso marítimo colaboren entre sí para determinar las circunstancias y las causas del mismo,

HABIENDO EXAMINADO en su [83º] periodo de sesiones el texto del Código para la investigación de siniestros propuesto,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC...(…), por la cual adoptó enmiendas al capítulo XI-1 del Convenio con miras a dar carácter obligatorio en virtud del Convenio al Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos;

1. APRUEBA el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código para la investigación de siniestros), cuyo texto se adjunta en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que tomen nota de que el Código entrará en vigor el ..., una vez que tengan vigencia las enmiendas al Convenio SOLAS;
3. PIDE al Secretario General de la Organización que remita copias certificadas de la presente resolución y del texto del Código, que figura en el anexo, a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS;
4. PIDE ADEMÁS al Secretario General de la Organización que remita copias de la presente resolución y del texto del Código, que figura en el anexo, a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS; y
5. REVOCA la resolución A.849(20).

ANEXO 4**PROYECTO DE ENMIENDA AL CAPÍTULO XI-1 DEL CONVENIO SOLAS**

1 A continuación de la regla 5 actual se añade la siguiente nueva regla 6:

"Regla 6*Prescripciones adicionales para la investigación de siniestros y sucesos marítimos*

1 Teniendo en cuenta lo dispuesto en la regla I/21, cada Administración investigará los siniestros y sucesos marítimos de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, y en las disposiciones complementarias del Código de normas internacionales y prácticas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros o sucesos marítimos (Código para la Investigación de Siniestros), adoptado mediante la resolución MSC.(...), y:

- .1 cumplirá plenamente lo dispuesto en las partes I y II del Código para la Investigación de Siniestros;
- .2 tendrá en cuenta en la mayor medida posible las orientaciones y el material explicativo conexos que figuran en la parte III del Código para la Investigación de Siniestros, a fin de implantar este Código de manera más uniforme;
- .3 las enmiendas a las partes I y II del Código para la Investigación de Siniestros se adoptarán, entrarán en vigor y tendrán vigencia de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del presente Convenio, relativas a los procedimientos de enmienda del anexo, excepto el capítulo I; y
- .4 el Comité de Seguridad Marítima enmendará la parte III del Código para la Investigación de Siniestros de conformidad con lo dispuesto en su Reglamento interior."

ANEXO 5

PROYECTO DE CIRCULAR MSC-MEPC

**CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS
PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD
DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS**

1 El Comité de Seguridad Marítima, [en su 83º periodo de sesiones (3 a 12 de octubre de 2007)] y el Comité de Protección del Medio Marino, [en su 57º periodo de sesiones (31 de marzo a 4 de abril de 2008)], aprobaron el proyecto de Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código para la Investigación de Siniestros), cuyo texto figura en el anexo.

2 Los Comités previeron que el MSC adoptaría formalmente este Código [en su 84º periodo de sesiones], y que el Código adquirirá carácter obligatorio mediante la adición de una nueva regla al capítulo XI-1 del Convenio SOLAS y que adquirirían vigencia cuando entrase en vigor dicha regla el ...

3 Se invita a los Gobiernos a que tomen nota del contenido del Código y a que lo señalen a la atención de aquellos interesados en las investigaciones sobre siniestros marítimos quienes podrían implantarlo voluntariamente durante el lapso previo a la antedicha fecha en la que el Código adquiriría vigencia.

ANEXO 6**PROYECTO DE CIRCULAR MSC-MEPC.4****CUESTIONES RELACIONADAS CON LA SUPERVISIÓN
POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO*****CÓDIGO DE BUENAS PRÁCTICAS PARA FUNCIONARIOS ENCARGADOS
DE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

1 El Comité de Protección del Medio Marino, [en su 56º periodo de sesiones (9 a 13 de julio de 2007)], y el Comité de Seguridad Marítima, [en su 83º periodo de sesiones (3 a 12 de octubre de 2007)], aprobaron el texto del Código de buenas prácticas para funcionarios encargados de la supervisión por el estado rector del puerto.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros y a los regímenes regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto a que apliquen el Código de buenas prácticas para funcionarios encargados de la supervisión por el estado rector del puerto y lo señalen a la atención de los funcionarios que actúen en nombre del Estado rector del puerto y del Estado ribereño, así como a otras partes, según proceda.

* A fin de facilitar la búsqueda y recuperación de la información distribuida mediante las circulares conjuntas MSC-MEPC, a partir de ahora dicha información se divulgará a través de las series de circulares que se indican a continuación:

- 1 Organización y métodos de trabajo: circulares MSC-MEPC.1/Circ...
- 2 Cuestiones generales: circulares MSC-MEPC.2/Circ...
- 3 Cuestiones relacionadas con siniestros: circulares MSC-MEPC.3/Circ...
- 4 Cuestiones relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto: circulares MSC-MEPC.4/Circ...
- 5 Cuestiones relacionadas con los reconocimientos y la certificación: circulares MSC-MEPC.5/Circ...
- 6 Puntos de contacto nacionales para las cuestiones de seguridad, prevención de la contaminación y lucha contra la contaminación: circulares MSC-MEPC.6/Circ...
- 7 Cuestiones relacionadas con el factor humano: circulares MSC-MEPC.7/Circ...

ANEXO

CÓDIGO DE BUENAS PRÁCTICAS PARA LOS FUNCIONARIOS ENCARGADOS DE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO QUE REALICEN INSPECCIONES EN EL MARCO DE LOS MEMORANDOS DE ENTENDIMIENTO Y ACUERDOS SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Introducción

1 En el presente documento se facilitan orientaciones sobre el grado de integridad, profesionalismo y transparencia que los regímenes regionales de supervisión por el Estado rector del puerto esperan de todos los funcionarios de supervisión que participen o estén involucrados en las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto.

Objetivo

2 El objeto de este Código es ayudar a los funcionarios a llevar a cabo sus inspecciones con la mayor profesionalidad posible. Dichos funcionarios son fundamentales para lograr los objetivos de los regímenes regionales de supervisión por el Estado rector del puerto. Es a través de ellos que se establece el contacto diario con el mundo del transporte marítimo. Se espera que los funcionarios actúen con sujeción a las leyes, respetando las reglas de su Gobierno y de forma justa, abierta, imparcial y coherente.

Principios fundamentales del Código

3 El Código de buenas prácticas comprende tres principios fundamentales que sirven de base para juzgar todas las actuaciones de los funcionarios de supervisión, a saber: integridad, profesionalismo y transparencia. La definición de estos principios es la siguiente:

- .1 la integridad es el estado de solidez moral, honestidad e inmunidad frente a influencias corruptoras o motivos venales;
- .2 profesionalismo es aplicar las normas de conducta profesional aceptadas y los conocimientos técnicos. La autoridad marítima, con el consentimiento general de los puertos de los Estados miembros, establece las normas de conducta de los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto; y
- .3 la transparencia implica apertura y responsabilidad.

4 En el anexo de este documento figura una lista de las actuaciones y conductas que se esperan de los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto al aplicar estos principios.

5 Observar las normas profesionales otorga mayor credibilidad a los funcionarios e incrementa la relevancia de sus conclusiones.

6 Nada de lo dispuesto en el presente Código eximirá a dichos funcionarios de cumplir las prescripciones específicas de los instrumentos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y la legislación nacional aplicable.

CÓDIGO DE BUENAS PRÁCTICAS PARA FUNCIONARIOS ENCARGADOS DE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Actuación y comportamiento de los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto

Los funcionarios deberán:

- 1 emplear su criterio profesional en el desempeño de sus tareas;

Respeto

- 2 tener presente que un buque es tanto el hogar como el lugar de trabajo de su personal y, por consiguiente, no perturbar innecesariamente el descanso o la privacidad;
- 3 cumplir todas las reglas de orden interno del buque, tales como quitarse los zapatos sucios o la ropa de trabajo;
- 4 no tener prejuicios respecto de la raza, religión o nacionalidad de la tripulación al tomar decisiones, y tratar con respeto a todo el personal de a bordo;
- 5 respetar la autoridad del capitán o de su segundo;
- 6 ser corteses, pero profesionales y firmes según sea necesario;
- 7 no actuar nunca de forma amenazadora, desagradable o dictatorial ni utilizar un lenguaje ofensivo;
- 8 esperar ser tratados con cortesía y respeto;

Realización de las inspecciones

- 9 cumplir todas las prescripciones de seguridad e higiene del buque y de su Administración, por ejemplo, utilizar indumentaria protectora, y no tomar ninguna medida ni hacer que se tome ninguna medida que podría comprometer la seguridad del funcionario o de la tripulación del buque;
- 10 cumplir todas las prescripciones del buque en materia de protección y esperar a que un responsable los acompañe durante el recorrido del mismo;
- 11 presentar sus documentos de identidad al capitán o al representante del propietario del buque al comienzo de la inspección;
- 12 explicar los motivos de la inspección; no obstante, en los casos en que la inspección resulte de un informe o una queja, no se debe revelar la identidad de la persona que presentó la queja;

- 13 aplicar los procedimientos de la supervisión por el Estado rector del puerto y las prescripciones de los convenios de forma coherente y profesional, e interpretarlos de forma pragmática cuando sea necesario;
- 14 no tratar de inducir a error a la tripulación, por ejemplo, pidiéndole que haga cosas que contradicen los convenios;
- 15 pedir a la tripulación que realice demostraciones del funcionamiento de los equipos y de las actividades relacionadas con las operaciones, tales como ejercicios, y no realizar ellos mismos las pruebas;
- 16 en lugar de tomar una decisión sin fundamento, pedir consejo cuando tengan dudas respecto de alguna prescripción o de las conclusiones a las que han llegado, por ejemplo, consultando a sus colegas, publicaciones, a la Administración del pabellón o a una organización reconocida;
- 17 siempre que sea seguro, tener en cuenta las necesidades operacionales del puerto y el buque;
- 18 explicar detalladamente al capitán tanto los resultados de la inspección como las medidas correctivas correspondientes y asegurarse de que se ha entendido con claridad el informe de la inspección;
- 19 entregar al capitán un informe legible y comprensible de la inspección antes de abandonar el buque;

Desacuerdos

- 20 zanjar con calma y paciencia cualquier desacuerdo sobre la realización o los resultados de la inspección;
- 21 informar al capitán acerca de los procedimientos de tramitación de quejas en vigor si el desacuerdo no se puede resolver en un periodo de tiempo razonable;
- 22 en caso de detención, informar al capitán sobre el derecho de apelación y los procedimientos pertinentes;

Integridad

- 23 ser independientes y no tener intereses comerciales en los puertos o en los buques que deban someter a inspección, ni tampoco en las compañías que suministran servicios en el puerto en cuestión, por ejemplo, no trabajar de vez en cuando para las compañías que se encargan de la explotación de buques en sus puertos o tener participación en las compañías de reparaciones de ese puerto;
- 24 ser libres para tomar decisiones basadas en los resultados de sus inspecciones y con total abstracción de los intereses comerciales del puerto;

- 25 seguir siempre las reglas de las Administraciones respecto de la aceptación de regalos y favores, por ejemplo, comidas a bordo;
- 26 rechazar con firmeza cualquier intento de soborno e informar de los casos flagrantes a la autoridad competente;
- 27 no abusar de su autoridad para su propio beneficio, ya sea financiero o de otra índole;

Actualización de conocimientos

- 28 actualizar regularmente sus conocimientos técnicos.

ANEXO 7**Proyecto de resolución de la Asamblea****DIRECTRICES REVISADAS PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS
DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE
RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (SARC)**

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIÉN:

- a) la adopción por la Conferencia internacional sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación de 1988 del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, que introdujeron, entre otras cosas, el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, respectivamente,
- b) la adopción, mediante la resolución MEPC.39(29), de enmiendas para introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),
- c) la adopción, mediante la resolución MEPC.132(53), de enmiendas para introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en el Anexo VI del MARPOL, y
- d) la adopción, mediante las resoluciones que se citan a continuación, de enmiendas para introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en los siguientes instrumentos:
 - i) el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), (resoluciones MEPC.40(29) y MSC.16(58)),
 - ii) el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG) (resolución MSC.17(58)),
 - iii) el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ) (resoluciones MEPC.41(29) y MSC.18(58)),

RECORDANDO ADEMÁS que mediante la resolución A.948(23) adoptó las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, con objeto de ayudar a los Gobiernos a implantar las prescripciones de los instrumentos mencionados,

RECONOCIENDO la necesidad de revisar nuevamente las Directrices revisadas para que en las mismas se tengan en cuenta las enmiendas a los instrumentos de la OMI mencionados anteriormente que han entrado en vigor tras la aprobación de la resolución A.948(23),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima [en su 83º periodo de sesiones] y por el Comité de Protección del Medio Marino [en su 56º periodo de sesiones],

1. ADOPTA las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos que efectúen los reconocimientos prescritos en los instrumentos pertinentes de la OMI a que sigan las disposiciones de las Directrices revisadas adjuntas;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que mantengan sometidas a examen las Directrices revisadas adjuntas y las enmienden según sea necesario;
4. REVOCA la resolución A.948(23).

ANEXO

**DIRECTRICES REVISADAS PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS
DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE
RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (SARC)**

Índice

		Página
GENERALIDADES		7
1	INTRODUCCIÓN	7
2	TIPOS DE RECONOCIMIENTOS	9
3	APLICACIÓN Y ORGANIZACIÓN DE LAS DIRECTRICES	12
4	DESCRIPCIÓN DE LOS DISTINTOS TIPOS DE RECONOCIMIENTO	14
(I)	4.1 Reconocimientos iniciales	14
(A)	4.2 Reconocimientos anuales	15
(In)	4.3 Reconocimientos intermedios	15
(P)	4.4 Reconocimientos periódicos	16
(R)	4.5 Reconocimientos de renovación	16
(V)	4.6 Inspecciones del exterior de la obra viva de los buques de carga	17
(Ad)	4.7 Reconocimientos adicionales	18
	4.8 Conclusión de los reconocimientos	18
5	AMPLIACIÓN DE PLAZOS Y CONDICIONES	18
5.1	Definición de la expresión <i>correspondientes componentes</i>	18
5.2	Ampliación a cinco años de la validez de un certificado expedido para un periodo inferior	19
5.3	Ampliación del intervalo entre inspecciones del exterior de la obra viva del buque	19
5.4	Definición de la expresión <i>viaje corto</i>	20
5.5	Validez de los certificados en <i>circunstancias especiales</i>	20
5.6	Revalidación de los certificados	20
5.7	Significado de la expresión <i>cualquier periodo de cinco años</i>	20
5.8	Reconocimientos necesarios cuando el buque cambia de pabellón	21
5.9	Condiciones recomendadas para ampliar el periodo de validez de un certificado	21
5.10	Inspección de la obra viva de los buques de pasaje	22
5.11	Reconocimiento de las instalaciones radioeléctricas	23
5.12	Reconocimiento del sistema de identificación automática (SIA)	23

ANEXO 1

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD
DEL CONVENIO SOLAS 1974, MODIFICADO POR
EL PROTOCOLO DE 1988

			Página
(E)	1	DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA	24
(EI)	1.1	Reconocimientos iniciales	24
(EA)	1.2	Reconocimientos anuales	35
(EP)	1.3	Reconocimientos periódicos	43
(ER)	1.4	Reconocimientos de renovación	45
(C)	2	DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA	45
(CI)	2.1	Reconocimientos iniciales	45
(CA)	2.2	Reconocimientos anuales	57
(CIn)	2.3	Reconocimientos intermedios	64
(CR)	2.4	Reconocimientos de renovación	66
(V)	3	DIRECTRICES PARA LA INSPECCIÓN DEL EXTERIOR DE LA OBRA VIVA DE LOS BUQUES DE CARGA	66
(R)	4	DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA PARA BUQUE DE CARGA	67
(RI)	4.1	Reconocimientos iniciales	67
(RP)	4.2	Reconocimientos periódicos	74
(RR)	4.3	Reconocimientos de renovación	75
(Pa)	5	DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE	76
(PaI)	5.1	Reconocimientos iniciales	76
(PaR)	5.2	Reconocimientos de renovación	99

ANEXO 2

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL CONVENIO DE LÍNEAS DE CARGA 1966, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988

			Página
(F)	1	DIRECTRICES SOBRE LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE FRANCOBORDO O EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EXENCIÓN RELATIVO AL FRANCOBORDO	115
(FI)	1.1	Reconocimientos iniciales	115
(FA)	1.2	Reconocimientos anuales	116
(FR)	1.3	Reconocimientos de renovación	119

ANEXO 3

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL CONVENIO MARPOL 73/78

(H)	1	DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS	120
(HI)	1.1	Reconocimientos iniciales	120
(HA)	1.2	Reconocimientos anuales	127
(HIn)	1.3	Reconocimientos intermedios	133
(HR)	1.4	Reconocimientos de renovación	134
(N)	2	DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN PARA EL TRANSPORTE DE SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS A GRANEL	137
(NI)	2.1	Reconocimientos iniciales	137
(NA)	2.2	Reconocimientos anuales	140
(NIn)	2.3	Reconocimientos intermedios	142
(NR)	2.4	Reconocimientos de renovación	143
(S)	3	DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS PRESCRITOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR AGUAS SUCIAS	144
(SI)	3.1	Reconocimientos iniciales	144
(SR)	3.2	Reconocimientos de renovación	145

			Página
(A)	4	DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EN EL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO _x	147
(AI)	4.1	Reconocimientos iniciales	147
(AA)	4.2	Reconocimientos anuales	150
(AIn)	4.3	Reconocimientos intermedios	155
(AR)	4.4	Reconocimientos de renovación	156

ANEXO 4

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DE LOS CÓDIGOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

(Q)	1	DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL Y EL CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL	158
(QI)	1.1	Reconocimientos iniciales	158
(QA)	1.2	Reconocimientos anuales	163
(QIn)	1.3	Reconocimientos intermedios	168
(QR)	1.4	Reconocimientos de renovación	169
(G)	2	DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE GASES LICUADOS A GRANEL	170
(GI)	2.1	Reconocimientos iniciales	170
(GA)	2.2	Reconocimientos anuales	177
GIn)	2.3	Reconocimientos intermedios	182
(GR)	2.4	Reconocimientos de renovación	183

APÉNDICE 1 SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN - DIAGRAMA

APÉNDICE 2 RESUMEN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO REFLEJADOS EN LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SARC

GENERALIDADES

1 INTRODUCCIÓN

- .1 Las presentes Directrices sustituyen a las adoptadas mediante la resolución A.948(23) y tienen en cuenta el sistema armonizado de reconocimientos y certificación con respecto a los siguientes instrumentos:
 - .1 Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974), modificado por su Protocolo de 1988 enmendado (SOLAS 74/88/00/04);
 - .2 Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de Líneas de Carga 1966), modificado y enmendado por su Protocolo de 1988 (Convenio de Líneas de Carga 66/88/04);
 - .3 Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y su protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), en su forma enmendada por la resolución MEPC.132(53) (MARPOL 90/04);
 - .4 Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), enmendado (Código CIQ 83/90/00/04);
 - .5 Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG), enmendado (Código CIG 83/90/00/04); y
 - .6 Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ), enmendado (Código CGrQ 85/90/00).
- 1.2 Las presentes Directrices contienen enmiendas a los instrumentos reglamentarios que han entrado en vigor hasta el primero de agosto de 2007:
 - .1 Directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio SOLAS 1974, modificado por su Protocolo de 1988 (anexo 1);
 - .2 Directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio de Líneas de Carga 1966, modificado por su Protocolo de 1988 (anexo 2);
 - .3 Directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio MARPOL 73/78 (anexo 3); y
 - .4 Directrices para efectuar reconocimientos en virtud de los códigos de obligado cumplimiento (anexo 4).

- 1.3 El sistema armonizado, del cual se ofrece un diagrama en el apéndice, prevé:
- .1 un intervalo uniforme de un año entre los reconocimientos, basado, según proceda, en los reconocimientos iniciales, anuales, intermedios, periódicos y de renovación, según proceda, a excepción del Anexo IV del MARPOL que está basado en reconocimientos periódicos y de renovación;
 - .2 un plan que ofrece la flexibilidad necesaria para efectuar cada reconocimiento y que prevé:
 - que el reconocimiento de renovación podrá ultimarse dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente sin que ello afecte a su periodo de validez;
 - un "intervalo de gestión" de seis meses, o sea, desde tres meses antes a tres meses después de la fecha de vencimiento anual del certificado, para los reconocimientos anuales, intermedios y periódicos;
 - .3 un periodo máximo de validez de cinco años para todos los certificados de los buques de carga;
 - .4 un periodo máximo de validez de 12 meses para el Certificado de seguridad para buque de pasaje;
 - .5 un sistema para la prórroga de los certificados por un periodo de tres meses que permita al buque completar su viaje, o de un mes en el caso de buques dedicados a viajes cortos;
 - .6 cuando se haya concedido prórroga, que el periodo de validez del nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera dicha prórroga;
 - .7 un sistema flexible para la inspección del exterior de la obra viva del buque con las condiciones siguientes:
 - serán necesarias como mínimo dos inspecciones de este tipo durante cualquier periodo de cinco años de validez del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o del Certificado de seguridad para buque de carga;
 - el intervalo entre estas inspecciones no excederá de 36 meses;
 - .8 un Certificado de seguridad para buque de carga en virtud del Convenio SOLAS 74/88/00/04, en lugar de los distintos certificados de seguridad de construcción para buque de carga, de seguridad del equipo para buque de carga y de seguridad radioeléctrica para buque de carga;
 - .9 un sistema flexible en cuanto a la periodicidad y validez de los certificados, siempre que se observen las pautas mínimas de los reconocimientos.

1.4 Las principales modificaciones introducidas en el texto de las prescripciones sobre reconocimientos y certificación del Convenio SOLAS 74/88/00/04 al implantar el sistema armonizado son las siguientes:

- .1 no se incluyen ya inspecciones fuera de programa y los reconocimientos anuales son obligatorios para los buques de carga;
- .2 los intervalos entre los reconocimientos periódicos del equipo indicado en el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga serán, alternativamente, de dos y tres años, en lugar de dos años;
- .3 todos los buques tendrán que ser objeto de reconocimientos intermedios a efectos del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga;
- .4 tendrá que ser objeto de inspección el exterior de la obra viva de todos los buques de carga;
- .5 los reconocimientos intermedios respecto del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga se efectuarán dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o tercera fecha de vencimiento anual;
- .6 todos los certificados para los buques de carga podrán expedirse por un periodo máximo de validez de cinco años;
- .7 se ha previsto un Certificado de seguridad para buque de carga;
- .8 se ha reducido de cinco a tres meses la prórroga de la validez del certificado concedida para permitir a un buque completar su viaje, y la prórroga de un mes como periodo de gracia se ha limitado a los buques dedicados a viajes cortos.

1.5 Por lo que se refiere al Convenio de Líneas de Carga 66/88/04, las principales modificaciones del texto de las prescripciones sobre reconocimientos y certificación han consistido en introducir disposiciones análogas en cuanto a las prórrogas (véase 1.4.8) y en vincular el periodo de validez del nuevo certificado a la fecha de expiración del certificado anterior (véase 1.3.6).

1.6 Por lo que se refiere al MARPOL 90/04, al Código CIQ 83/90/00/04, al Código CIG 83/90/00/04 y al Código CGrQ 85/90/00, las principales modificaciones han consistido en vincular el periodo de validez del nuevo certificado a la fecha de expiración del certificado anterior (véase 1.3.6), efectuar el reconocimiento intermedio dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o tercera fecha de vencimiento anual e introducir las mismas disposiciones sobre las prórrogas (véase 1.4.8).

2 TIPOS DE RECONOCIMIENTOS

Los tipos de reconocimientos que se efectúan en el sistema armonizado son los siguientes:

- (I) 2.1 *Reconocimiento inicial:* inspección completa, antes de que un buque entre en servicio, de todos los componentes relacionados con el certificado correspondiente,

con objeto de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes y que dichos componentes se hallan en estado satisfactorio para el servicio a que está destinado el buque.

- (P) 2.2 *Reconocimiento periódico*: inspección de los componentes relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que está destinado el buque.
- (R) 2.3 *Reconocimiento de renovación*: equivale a un reconocimiento periódico, pero lleva también a la expedición de un nuevo certificado.
- (In) 2.4 *Reconocimiento intermedio*: inspección de determinados componentes relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que está destinado el buque.
- (A) 2.5 *Reconocimiento anual*: inspección general de los componentes relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que han sido objeto de mantenimiento y continúan siendo satisfactorios para el servicio a que está destinado el buque.
- (V) 2.6 *Inspección del exterior de la obra viva del buque*: examen de la parte sumergida del buque y de los correspondientes componentes, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que está destinado el buque.
- (Ad) 2.7 *Reconocimiento adicional*: inspección, general o parcial según dicten las circunstancias, que habrá de efectuarse después de toda reparación a que den lugar las investigaciones, o siempre que se efectúen reparaciones o renovaciones importantes.

2.8 Lista de los tipos de reconocimientos previstos en convenios y códigos

(I) 2.8.1 *Reconocimientos iniciales*

SOLAS 74/88/04, capítulo I, regla 7 a) i)
regla 8 a) i)
regla 9 a) i)
regla 10 a) i)
Convenio de Líneas de Carga 66/88/04, artículo 14 1) a)
MARPOL 90/04, Anexo I, regla 6 1) 1)
MARPOL 90/04, Anexo II, regla 8 1) 1)
MARPOL, Anexo IV, regla 4 1) 1)
MARPOL, Anexo VI, regla 5 1) a)
Código CIQ 83/90/04, regla 1.5.2.1.1
Código CIG 83/90/04, regla 1.5.2.1.1
Código CGRQ 85/90/00, regla 1.6.2.1.1

(P) 2.8.2 *Reconocimientos periódicos*

SOLAS 74/88/04, capítulo I, regla 8 a) iii)
regla 9 a) iii)

(R) 2.8.3 *Reconocimientos de renovación*

SOLAS 74/88/04, capítulo I, regla 7 a) ii)
regla 8 a) ii)
regla 9 a) ii)
regla 10 a) ii)
Convenio de Líneas de Carga 66/88/04, artículo 14 1) b)
MARPOL 90/04, Anexo I, regla 6 1) 2)
MARPOL 90/04, Anexo II, regla 8 1) 2)
MARPOL, Anexo IV, regla 4 1) 2)
MARPOL, Anexo VI, regla 5 1) b)
Código CIQ 83/90/04, regla 1.5.2.1.2
Código CIG 83/90/04, regla 1.5.2.1.2
Código CGrQ 85/90/00, regla 1.6.2.1.2

(In) 2.8.4 *Reconocimientos intermedios*

SOLAS 74/88/04, capítulo I, regla 10 a) iii)
MARPOL 90/04, Anexo I, regla 6 1) 3)
MARPOL 90/04, Anexo II, regla 8 1) 3)
MARPOL, Anexo VI, regla 5 1) c)
Código CIQ 83/90/04, regla 1.5.2.1.3
Código CIG 83/90/04, regla 1.5.2.1.3
Código CGrQ 85/90/00, regla 1.6.2.1.3

(A) 2.8.5 *Reconocimientos anuales*

SOLAS 74/88, capítulo I, regla 8 a) iv)
regla 10 a) iv)
Convenio de Líneas de Carga 66/88, artículo 14 1) c)
MARPOL 90/04, Anexo I, regla 6 1) 4)
MARPOL 90/04, Anexo II, regla 8 1) 4)
MARPOL, Anexo VI, regla 5 1) d)
Código CIQ 83/90, regla 1.5.2.1.4
Código CIG 83/90, regla 1.5.2.1.4
Código CGrQ 85/90, regla 1.6.2.1.4

(V) 2.8.6 *Inspección del exterior de la obra viva del buque*

SOLAS 74/88, capítulo I, regla 10 a) v)

(Ad) 2.8.7 *Reconocimientos adicionales*

SOLAS 74/88/04, capítulo I, regla 8 a) iv)
regla 10 a) iv)
Convenio de Líneas de Carga 66/88/04, artículo 14 1) c)
MARPOL 90/04, Anexo I, regla 6 1) 5)
MARPOL 90/04, Anexo II, regla 8 1) 5)

MARPOL, Anexo IV, regla 4 1) 3)
MARPOL, Anexo VI, regla 5 1) d)
Código CIQ 83/90/04, regla 1.5.2.1.4
Código CIG 83/90/04, regla 1.5.2.1.4
Código CGrQ 85/90/00, regla 1.6.2.1.4

3 APLICACIÓN Y ORGANIZACIÓN DE LAS DIRECTRICES

3.1 Las Directrices dan una pauta general a las Administraciones para establecer los métodos con arreglo a los cuales habrá que efectuar los reconocimientos. No obstante, se reconoce que las disposiciones de las presentes Directrices no son necesariamente aplicables a todos los tipos y tamaños de buque.

3.2 Aun cuando el propósito es que abarquen los instrumentos enumerados en 1.1, las Directrices deben aplicarse, según proceda, a las plataformas de perforación y otras plataformas a que se hace referencia en la regla 39 del Anexo I del MARPOL 90/04 y la regla 19 del Anexo VI.;

3.3 En la sección 4 se ofrece una descripción de los distintos tipos de reconocimientos a los que siguen, como se indica en el índice, unas prescripciones detalladas de los distintos reconocimientos previstos para cada uno de los certificados.

3.4 Cuando procede, las prescripciones detalladas sobre los distintos reconocimientos contienen una sección aplicable a todos los buques de carga, seguida de otra sección aplicable únicamente a los petroleros.

3.5 Si bien, cuando ha sido posible, se han incluido las referencias pertinentes de convenios y códigos, conviene señalar que, en general, no se ha podido indicar cuándo hay prescripciones distintas según el año de construcción del buque. Por consiguiente, habrá que tener gran cuidado al aplicar determinadas prescripciones, especialmente cuando haya habido enmiendas que sólo sean aplicables a los buques construidos después de una determinada fecha.

3.6 Aunque forma parte de las prescripciones relativas al Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, se ha incluido por separado una sección sobre la inspección del exterior de la obra viva del buque.

3.7 La regla I/12 v) del Convenio SOLAS 74/88/04 dispone que se podrá expedir un Certificado de seguridad para buque de carga en lugar del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga y el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga. En consecuencia, los reconocimientos necesarios para la expedición y renovación del Certificado de seguridad para buque de carga deben efectuarse de conformidad con lo dispuesto respecto de los certificados a los que reemplaza y, de modo análogo, los reconocimientos anual e intermedio deben ser los mismos que los prescritos respecto de los certificados reemplazados y las secciones pertinentes del Certificado de seguridad para buque de carga deben ser refrendadas según proceda.

3.8 A la izquierda de cada componente que debe ser objeto de reconocimiento se han puesto dos grupos de letras entre paréntesis, el primero indica el certificado a que hace referencia el reconocimiento, a saber:

- (E) Certificado de seguridad del *equipo* para buque de carga;
- (C) Certificado de seguridad de *construcción* para buque de carga;
- (R) Certificado de seguridad *radioeléctrica* para buque de carga;
- (F) Certificado internacional de *francobordo*;
- (H) Certificado internacional de prevención de la *contaminación por hidrocarburos*;
- (N) Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de *sustancias nocivas líquidas* a granel;
- (S) Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias;
- (A) Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica;
- (Q) Certificado internacional de aptitud para el transporte de *productos químicos* peligrosos a granel o Certificado de aptitud para el transporte de *productos químicos* peligrosos a granel;
- (G) Certificado internacional de aptitud para el transporte de *gases* licuados a granel;
- (Pa) Certificado de seguridad para buque de *pasaje*;

y el segundo, el tipo de reconocimiento, a saber:

- (I) reconocimiento *inicial*;
- (A) reconocimiento *anual*;
- (In) reconocimiento *intermedio*;
- (P) reconocimiento *periódico*;
- (R) reconocimiento de *renovación*;
- (V) inspección del exterior de la *obra viva* del buque;
- (Ad) reconocimiento *adicional*.

En consecuencia, por ejemplo, "(EI)", "(HIn)" y "(PaR)" indican, respectivamente, el reconocimiento inicial exigido respecto del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el reconocimiento intermedio respecto del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos y el reconocimiento de renovación respecto del Certificado de seguridad para buque de pasaje.

3.9 La ampliación de plazos y condiciones se aborda en la sección 5.

4 DESCRIPCIÓN DE LOS DISTINTOS TIPOS DE RECONOCIMIENTO

(I) 4.1 Reconocimientos iniciales

4.1.1 Periodicidad

4.1.1.1 El reconocimiento inicial, según se estipula en las reglas pertinentes (véase 2.8.1), debe efectuarse antes de que el buque entre en servicio y se expida por primera vez el certificado correspondiente.

4.1.2 Cuestiones generales

4.1.2.1 El reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio debe consistir en una inspección completa, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo a fin de asegurarse de que cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate y de que la estructura, las máquinas y el equipo son idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.

4.1.2.2 El reconocimiento inicial debe consistir en:

- .1 un examen de los planos, diagramas, especificaciones, cálculos y demás documentación técnica para verificar que la estructura, las máquinas y el equipo cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate;
- .2 una inspección de la estructura, las máquinas y el equipo para asegurarse de que los materiales, los escantillones, la construcción y los medios, según proceda, se ajustan a los planos aprobados, diagramas, especificaciones, cálculos y demás documentación técnica, y que tanto la calidad del trabajo como de la instalación es satisfactoria en todos sus aspectos;
- .3 comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

4.1.3 Examen de planos y proyectos

4.1.3.1 Toda solicitud de reconocimiento inicial debe ir acompañada de los planos y proyectos a que se hace referencia en las secciones 1, 2, 4 y 5 del anexo 1 y en los anexos 2, 3 y 4, según proceda, junto con:

- .1 los pormenores del buque;

- .2 las exenciones solicitadas;
- .3 cualquier otra condición especial.

(A) **4.2 Reconocimientos anuales**

4.2.1 *Periodicidad*

4.2.1.1 El reconocimiento anual, según se estipula en las reglas pertinentes (véase 2.8.5) y se muestra en el diagrama del apéndice, debe efectuarse dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del certificado.

4.2.2 *Cuestiones generales*

4.2.2.1 El reconocimiento anual debe permitir a la Administración comprobar que el estado del buque, sus máquinas y equipo se mantiene de conformidad con las prescripciones pertinentes.

4.2.2.2 En general, la extensión del reconocimiento anual será la siguiente:

- .1 debe consistir en un examen del certificado, un examen visual suficientemente amplio del buque y de su equipo y ciertas pruebas que confirmen que el estado de éstos se mantiene adecuadamente;
- .2 debe comprender también un examen visual para confirmar que ni el buque ni su equipo han sido objeto de modificaciones no autorizadas;
- .3 el contenido de cada reconocimiento anual figura en las directrices respectivas. El reconocimiento debe ser tan minucioso o riguroso como exija el estado del buque y de su equipo;
- .4 si surge duda alguna en cuanto al mantenimiento del estado del buque o de su equipo, se deben efectuar los exámenes y las pruebas adicionales que se estimen necesarias.

4.2.3 Cuando el reconocimiento anual no se haya efectuado en las fechas previstas, habrá que remitirse a lo dispuesto en 5.6.

(In) **4.3 Reconocimientos intermedios**

4.3.1 *Periodicidad*

4.3.1.1 El reconocimiento intermedio, según se estipula en las reglas pertinentes (véase 2.8.4) y se muestra en el diagrama del apéndice, debe realizarse dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o tercera fecha de vencimiento anual del certificado de que se trate y debe sustituir a uno de los reconocimientos anuales.

4.3.2 *Cuestiones generales*

4.3.2.1 El reconocimiento intermedio debe consistir en una inspección minuciosa de los componentes pertinentes relativos al certificado de que se trate a fin de garantizar que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque.

4.3.2.2 Al especificar los componentes del casco y las máquinas que vayan a ser objeto de examen detallado, se deben tener en cuenta los planes de reconocimientos regulares que puedan aplicar las sociedades de clasificación.

4.3.2.3 Cuando el reconocimiento intermedio no se haya efectuado en las fechas previstas, habrá que remitirse a lo dispuesto en 5.6.

(P) **4.4 Reconocimientos periódicos**

4.4.1 *Periodicidad*

4.4.1.1 El reconocimiento periódico, según se estipula en las reglas pertinentes (véase 2.8.2) y se muestra en el diagrama del apéndice, debe realizarse dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o tercera fecha de vencimiento anual si se trata del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y debe sustituir a uno de los reconocimientos anuales, o dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual si se trata del Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga.

4.4.2 *Cuestiones generales*

4.4.2.1 El reconocimiento periódico debe consistir en una inspección del equipo, acompañada de pruebas cuando sea necesario, a fin de asegurarse de que se cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate y de que el estado del equipo es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque.

4.4.2.2 El reconocimiento periódico debe consistir asimismo en comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

4.4.2.3 Cuando el reconocimiento periódico no se haya efectuado en las fechas previstas, habrá que remitirse a lo dispuesto en 5.6.

(R) **4.5 Reconocimientos de renovación**

4.5.1 *Periodicidad*

4.5.1.1 El reconocimiento de renovación, según se estipula en las reglas pertinentes (véase 2.8.3) y se muestra en el diagrama del apéndice, debe realizarse antes de proceder a la renovación del oportuno certificado.

4.5.2 *Cuestiones generales*

4.5.2.1 El reconocimiento de renovación debe consistir en una inspección, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo, a fin de asegurarse de que se cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate y de que el estado de la estructura, las máquinas y el equipo es satisfactorio e idóneo para el servicio a que está destinado el buque.

4.5.2.2 El reconocimiento de renovación debe consistir asimismo en comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

(V) **4.6 Inspecciones del exterior de la obra viva de los buques de carga**

4.6.1 *Periodicidad*

4.6.1.1 Se deben efectuar como mínimo dos inspecciones del exterior de la obra viva del buque durante cualquier periodo de cinco años (véase 5.7), salvo cuando sean aplicables las reglas I/14 e) o I/14 f) del Convenio SOLAS 74/88. Una de estas inspecciones debe realizarse en la fecha del cuarto reconocimiento anual, o posteriormente, y al mismo tiempo que la renovación del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o del Certificado de seguridad para buque de carga. Cuando el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga haya sido prorrogado en virtud de lo dispuesto en las reglas I/14 e) o I/14 f) de dicho Convenio, podrá ampliarse el periodo de cinco años de modo que coincida con la prórroga de la validez del certificado. En todos los casos, los intervalos entre estas inspecciones no deben exceder de 36 meses.

4.6.2 *Cuestiones generales*

4.6.2.1 La inspección del exterior de la obra viva del buque y el reconocimiento de los correspondientes componentes (véase 5.1) debe consistir en un examen que permita asegurarse de que el estado de éstos es satisfactorio e idóneo para el servicio a que está destinado el buque.

4.6.2.2 Las inspecciones del exterior de la obra viva del buque deben realizarse normalmente con el buque en dique seco. No obstante, se podrá prever la posibilidad de efectuar inspecciones alternas con el buque a flote. Los buques de 15 o más años de edad que no sean graneleros o petroleros serán objeto de especial consideración antes de permitir que sean sometidos a tales inspecciones a flote. Las inspecciones del exterior de la obra viva del buque de graneleros y petroleros de 15 o más años de edad deben realizarse con el buque en dique seco. Las inspecciones con el buque a flote sólo se efectuarán cuando las condiciones sean satisfactorias y se disponga del equipo apropiado y de personal con la formación adecuada. Respecto de los buques sometidos a un reconocimiento mejorado, deben aplicarse las disposiciones del párrafo 2.2.2* del anexo A o del B, según corresponda, de la resolución A.744(18), en su forma enmendada.

* 2.2.2 En el caso de los buques de 15 o más años de edad, la inspección del exterior de la obra viva deberá efectuarse con el buque en dique seco. En cuanto a los buques de menos de 15 años, podrán efectuarse con el buque a flote inspecciones alternas de la obra viva que no se realicen conjuntamente con el reconocimiento de renovación. Las inspecciones con el buque a flote sólo se efectuarán cuando las condiciones sean satisfactorias y se disponga del equipo apropiado y de personal con la formación adecuada.

4.6.3 Cuando la inspección de la obra viva del buque no se haya efectuado en las fechas previstas, habrá que remitirse a lo dispuesto en 5.6.

(Ad) **4.7 Reconocimientos adicionales**

4.7.1 Siempre que el buque sufra un accidente o se descubra un defecto que afecte a la seguridad o integridad del buque o a la eficacia o integridad de su equipo, el capitán o el propietario debe remitir a la primera oportunidad un informe a la Administración, al inspector nombrado o a la organización reconocida encargada de expedir el certificado pertinente, quien debe iniciar a continuación una investigación con objeto de determinar si es necesario efectuar el reconocimiento que estipulen las reglas aplicables al certificado de que se trate. Ese reconocimiento adicional, que podrá ser general o parcial según las circunstancias, debe realizarse de manera que garantice que las reparaciones o renovaciones se han llevado a cabo adecuadamente y que el buque y su equipo continúan siendo idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.

4.8 Conclusión de los reconocimientos

4.8.1 Si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, el funcionario de la Administración, el inspector nombrado o la organización reconocida deben atenerse a lo prescrito en las reglas I/6 c) del SOLAS 74/88/04, 3 4) del Anexo I del MARPOL 90/04, 8 2) 5) del Anexo II del MARPOL 90/04, 4 5) del Anexo IV del MARPOL, 6 1) del Anexo VI del MARPOL, 1.5.1.3 del Código CIQ 83/90/04, 1.5.1.3 del Código CIG 83/90/04 y 1.6.1.3 del Código CGRQ 85/90/00. Estos instrumentos prescriben que se tomen medidas correctivas inmediatamente y que se informe a la Administración en su momento. En los casos en que no se hayan tomado dichas medidas correctivas, se retirará el certificado pertinente y se informará inmediatamente a la Administración. Si el buque se encuentra en un puerto de otra Parte, también se informará inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

4.8.2 Aunque el Convenio de Líneas de Carga 66/88/04 no contiene prescripciones específicas, si el reconocimiento del francobordo revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, el funcionario de la Administración, el inspector nombrado o la organización reconocida deben remitirse a lo indicado en 4.8.1.

5 AMPLIACIÓN DE PLAZOS Y CONDICIONES

5.1 Definición de la expresión *correspondientes componentes*

Referencia: SOLAS 74/88/04, regla I/10 b) v).

Por *correspondientes componentes* se entienden aquellos componentes que sólo pueden inspeccionarse cuando el buque se encuentra en dique seco o cuando se está examinando su obra viva en el agua. En el caso de los petroleros, quimiqueros y gaseros, esto quiere decir que el buque ha de someterse a una preparación especial, por ejemplo, de limpieza y desgasificación, tras lo cual podrá realizarse al mismo tiempo el examen interno de componentes tales como los tanques de carga a que se hace referencia en (CIn) 2.3.2 y (CIn) 2.3.3 del anexo 1.

5.2 Ampliación a cinco años de la validez de un certificado expedido para un periodo inferior

Referencias: SOLAS, regla I/14 c); Convenio de Líneas de Carga 66/88/04, artículo 19 3); MARPOL 90/04, Anexo I, regla 10 3); MARPOL 90/04, Anexo II, regla 10 3); MARPOL, Anexo IV, regla 8 1); MARPOL, Anexo VI, regla 9 3); Código CIQ 83/90/04, regla 1.5.6.3; Código CIG 83/90/04, regla 1.5.6.3; y Código CGrQ 85/90/00, regla 1.6.6.3.

Cuando se haya expedido un certificado válido para menos de cinco años, está permitido en virtud de las reglas o el artículo mencionados conceder una prórroga de modo que el periodo máximo de validez del certificado sea de cinco años, a condición de que se efectúen los reconocimientos propios de un certificado cuyo periodo de validez sea de cinco años (véase el apéndice). Esto quiere decir que, por ejemplo, si se solicita la ampliación a cinco años de un Certificado de seguridad del equipo para buque de carga de dos años de validez, habrá que realizar el reconocimiento periódico y los otros dos reconocimientos anuales que se especifican en el Convenio SOLAS 74/88/04, regla I/8. Asimismo, si lo que se desea es, por ejemplo, ampliar a cinco años un Certificado de seguridad de construcción para buque de carga de cuatro años de validez, será necesario realizar otro reconocimiento anual, como se especifica en el Convenio SOLAS 74/88/04, regla I/10. Cuando se haya ampliado el periodo de validez de un certificado, se podrá conceder además otra prórroga en virtud de lo dispuesto en el Convenio SOLAS 74/88/04, reglas I/14 e) y I/14 f); Convenio de Líneas de Carga 66/88/04, artículos 19 5) y 19 6); MARPOL 90/04, Anexo I, reglas 10 5) y 10 6); MARPOL 90/04, Anexo II, reglas 10 5) y 10 6); MARPOL, Anexo IV, reglas 8 5) y 8 6); MARPOL, Anexo VI, reglas 9 4) y 9 5); Código CIQ 83/90/04, reglas 1.5.6.5 y 1.5.6.6; Código CIG 83/90/04, reglas 1.5.6.5 y 1.5.6.6; y el Código CGrQ 85/90/00, reglas 1.6.6.5 y 1.6.6.6, en cuyo caso no sería necesario realizar ningún reconocimiento adicional, si bien es evidente que el nuevo certificado expedido tras el reconocimiento de renovación tendría validez a partir de la fecha en que expirase el certificado existente ampliado a cinco años, en virtud del Convenio SOLAS 74/88, regla I/14 b) ii); Convenio de Líneas de Carga 66/88/04, artículo 19 2) b); MARPOL 90/04, Anexo I, regla 10 2) 2); MARPOL 90/04, Anexo II regla 10 2) 2); MARPOL, Anexo VI regla 8 2) 2); MARPOL, Anexo VI regla 9 2) b); Código CIQ 83/90/04, regla 1.5.6.6.2; Código CIG 83/90/04, regla 1.5.6.2.2, y el Código CGrQ 85/90/00, regla 1.6.6.2.2.

5.3 Ampliación del intervalo entre inspecciones del exterior de la obra viva del buque

Referencia: SOLAS 74/88/04, regla I/10 a) v).

Se permite ampliar el periodo de cinco años durante el cual deben efectuarse como mínimo dos inspecciones de la obra viva del buque si el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga es objeto de prórroga en virtud de las reglas I/14 e) y f). No obstante, no se permitirán prórrogas durante el intervalo de 36 meses que medie entre dos de estas inspecciones. Si la primera inspección de la obra viva del buque se realiza entre los 24 y 27 meses, la limitación reglamentaria de 36 meses podrá impedir que se prorrogue el certificado por los periodos previstos en la regla I/14 e) y f).

5.4 Definición de la expresión *viaje corto*

Referencias: SOLAS 74/88/04, regla I/14 f); Convenio de Líneas de Carga 66/88/04, artículo 19 6); MARPOL 90/04, Anexo I, regla 10 6); MARPOL 90/04, Anexo II, regla 10 6); MARPOL, Anexo IV, regla 8 6), MARPOL, Anexo VI, regla 9 6), Código CIQ 83/90/04, regla 1.5.6.6; Código CIG 83/90/04, regla 1.5.6.6, y Código CGrQ 85/90/00, regla 1.6.6.6.

A los efectos de esas reglas y artículo, por *viaje corto* se entiende aquel en el que ni la distancia desde el puerto en que se inicia el viaje hasta el puerto final de destino, ni el viaje de regreso, exceden de 1 000 millas.

5.5 Validez de los certificados en *circunstancias especiales*

Referencias: SOLAS 74/88/04, regla I/14 g); Convenio de Líneas de Carga 66/88, artículo 19 7); MARPOL 90/04, Anexo I, regla 10.7, MARPOL 90/04, Anexo II, regla 10 7), MARPOL, Anexo IV, regla 8 7), MARPOL, Anexo VI, regla 9 7); Código CIQ 83/90/04, regla 1.5.6.7; Código CIG 83/90/04, regla 1.5.6.7, y Código CGrQ 85/90/00, regla 1.6.6.7.

Estas reglas y artículo tienen por finalidad que las Administraciones puedan eximir del cumplimiento de la prescripción según la cual la validez de un certificado expedido tras un reconocimiento de renovación que se realice después de haber expirado el certificado anterior deberá surtir efecto a partir de la fecha de expiración de este último. Las circunstancias especiales en que esto podría permitirse son cuando el buque ha estado amarrado o fuera de servicio por un largo periodo a causa de modificaciones o reparaciones importantes. Aunque el reconocimiento de renovación será tan completo como si el buque hubiese permanecido en servicio, la Administración debe considerar si son o no necesarios otros reconocimientos o exámenes en función del tiempo que el buque haya estado retirado del servicio y de las medidas que se hayan tomado para proteger el casco y las máquinas durante ese tiempo. En los casos en que se invoque esta regla, es razonable esperar que al mismo tiempo que se realiza el reconocimiento de renovación se inspeccione el exterior de la obra viva del buque, con lo cual no sería necesario incluir ninguna prescripción especial respecto de los buques de carga para que siga aplicándoseles la regla I/10 a) v) del Convenio SOLAS 74/88.

5.6 Revalidación de los certificados

Referencias: SOLAS 74/88/04, regla I/14 i) i); Líneas de Carga 66/88/04, artículo 19 9) a); MARPOL 90/04, Anexo I, regla 10.9.1); MARPOL 90/04, Anexo II, regla 10.9.1); MARPOL, Anexo IV, regla 8.8; MARPOL, Anexo VI, regla 9.8) a); Código CIQ 83/90, regla 1.5.6.9.1; Código CIG 83/90, regla 1.5.6.9.1, y Código CGrQ 85/90, regla 1.6.6.9.1.

Un certificado pierde su validez si el reconocimiento periódico, intermedio o anual, según sea el caso, o la inspección del exterior de la obra viva del buque, no se ha efectuado dentro de los plazos estipulados en la regla o artículo pertinente. Para devolver la validez al certificado debe realizarse el reconocimiento correspondiente, que, en tales circunstancias, debe reunir todos los requisitos del reconocimiento que no se llevó a cabo y ser tan completo y estricto como lo exija el tiempo transcurrido desde el momento en que debió haberse realizado. La Administración, por su parte, debe determinar las razones por las cuales no se realizó el reconocimiento en el momento oportuno y estudiar otras medidas.

5.7 Significado de la expresión *cualquier periodo de cinco años*

Referencia: SOLAS 74/88/04, regla I/10 a) v).

Por *cualquier periodo de cinco años* se entiende el periodo de cinco años de validez del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o del Certificado de seguridad para buque de carga.

5.8 Reconocimientos necesarios cuando el buque cambia de pabellón

Los certificados dejan de ser válidos cuando el buque cambia de pabellón. En tal caso está prescrito que el Gobierno del Estado cuyo pabellón vaya a enarbolar el buque no expedirá certificados nuevos hasta que esté plenamente satisfecho de que el buque es objeto del mantenimiento adecuado y de que no ha habido ningún cambio no autorizado en la estructura, las máquinas y el equipo. Cuando se le haga la petición oportuna, el Gobierno del Estado cuyo pabellón tenía derecho a enarbolar previamente el buque tendrá la obligación de remitir a la nueva Administración, tan pronto como sea posible, copias de los certificados que llevaba el buque antes de cambiar de pabellón y, si se dispone de ellos, copias de los informes de los reconocimientos y de documentos tales como el inventario del equipo que constituye el suplemento del Certificado de seguridad del equipo y las condiciones de asignación del francobordo. Una vez plenamente satisfecha, tras la pertinente inspección, de que el buque es objeto del mantenimiento adecuado y de que no ha habido cambio alguno sin autorización, y con objeto de mantener la armonía de los reconocimientos, la nueva Administración podrá admitir la validez del reconocimiento inicial y siguientes efectuados por la Administración anterior, o en su nombre, y expedir certificados nuevos que tengan la misma fecha de expiración que los certificados que dejaron de ser válidos a causa del cambio de pabellón.

5.9 Condiciones recomendadas para ampliar el periodo de validez de un certificado

La siguiente disposición se aplica al Convenio SOLAS y a otros instrumentos de la OMI de carácter obligatorio: "Si en la fecha de vencimiento de un certificado el buque no se encuentra en el puerto en el que deba someterse a reconocimiento, la Administración podrá ampliar el periodo de validez del certificado, si bien esa ampliación se concederá únicamente con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en el que se vaya a someter a reconocimiento y aún así, sólo en los casos *en que se estime oportuno y razonable hacerlo*. No se ampliará la validez de ningún certificado por un periodo superior a tres meses y al llegar al puerto en el que se deba someter a reconocimiento, el buque al que se haya concedido tal ampliación no estará autorizado en virtud de ésta a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado".

Si el buque se encuentra en un puerto en el que no es posible llevar a cabo el reconocimiento prescrito y en caso de que el Convenio permita a la Administración ampliar la validez del certificado cuando estime oportuno y razonable hacerlo, la Administración se guiará por lo siguiente:

- .1 deberá efectuarse un reconocimiento adicional de un alcance equivalente, como mínimo, al del reconocimiento anual prescrito por el certificado o los certificados pertinentes;

- .2 deberá realizarse la mayor parte posible del reconocimiento de renovación;
- .3 en los casos en que la entrada en dique seco sea necesaria, pero no pueda llevarse a cabo, se deberá efectuar una inspección del fondo del buque bajo el agua;
- .4 en los casos en que no sea posible realizar una inspección bajo el agua (por ejemplo debido una visibilidad escasa, a restricciones de calado, corriente excesiva o denegación de permiso por parte de la autoridad portuaria) se deberá efectuar una inspección interna de la estructura del fondo del buque, lo más completa posible;
- .5 se deberá permitir que el buque se dirija directamente a un puerto específico de descarga final convenido y, de dicho puerto, directamente al puerto acordado, que se especifique, para completar el reconocimiento y/o efectuar la entrada en dique seco;
- .6 el periodo de la ampliación deberá ser el mínimo necesario para la finalización del reconocimiento y/o la entrada del buque en dique seco, con arreglo al certificado o certificados pertinentes;
- .7 basándose en los reconocimientos anteriormente mencionados, deberá tenerse en cuenta el estado del buque para determinar la duración, distancia y limitaciones operacionales, si las hubiere, del viaje necesario para la finalización del reconocimiento y/o la entrada del buque en dique seco ; y
- .8 el periodo de ampliación de la validez del certificado o certificados reglamentarios pertinentes no deberá ser superior al periodo de validez del certificado que pueda expedirse para documentar el cumplimiento de las prescripciones estructurales, mecánicas y eléctricas de la sociedad de clasificación reconocida.

5.10 Inspección de la obra viva de los buques de pasaje

Como mínimo, dos de las inspecciones del exterior de la obra viva del buque realizadas en cualquier periodo de cinco años deben llevarse a cabo en dique seco. El intervalo máximo entre dos inspecciones de la obra viva en dique seco no debe exceder en ningún caso de 36 meses.

Nota: la definición de "cualquier periodo de cinco años" se refiere al periodo de validez de cinco años del Certificado internacional de francobordo.

Las inspecciones de la obra viva del buque prescritas para el reconocimiento de renovación que no se lleven a cabo en dique seco pueden efectuarse con el buque a flote. La inspección de la obra viva, independientemente del método utilizado, se efectuará dentro del intervalo de gestión admisible para el reconocimiento de renovación del Certificado de seguridad para buque de pasaje (es decir, dentro de los tres meses del intervalo de gestión anteriores a la fecha de expiración del certificado.) Por otra parte, solamente deben llevarse a cabo inspecciones del exterior de la obra viva del buque a flote cuando las condiciones sean satisfactorias y se disponga del equipo adecuado y de personal con las calificaciones apropiadas. Durante las

inspecciones a flote no es necesario medir los huelgos de los cojinetes de apoyo del timón estipulados en el apartado (PaR) 5.2.2.1.

Los buques de 15 años o más deben ser objeto de consideración especial antes de aceptarse la validez de las inspecciones a flote.

Si no se lleva a cabo un reconocimiento en dique seco dentro de los intervalos máximos mencionados anteriormente, el Certificado de seguridad para buque de pasaje quedará invalidado hasta que se realice un reconocimiento en dique seco.

5.11 Reconocimiento de las instalaciones radioeléctricas

El reconocimiento de la instalación radioeléctrica, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, lo debe llevar siempre a cabo un inspector de radiocomunicaciones competente y que tenga el conocimiento necesario de las prescripciones del Convenio SOLAS 1974, del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y de las normas de funcionamiento conexas del equipo radioeléctrico. El reconocimiento radioeléctrico se debe llevar a cabo utilizando un equipo de pruebas adecuado que pueda efectuar todas las mediciones prescritas en las presentes directrices. Al concluir satisfactoriamente el reconocimiento, el inspector de radiocomunicaciones debe enviar a las autoridades responsables de la expedición del Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de pasaje un informe sobre dicho reconocimiento, en el que también indicará la organización a la que representa.

5.12 Reconocimiento del sistema de identificación automática (SIA)

El reconocimiento del sistema de identificación automática lo debe llevar a cabo siempre un inspector de radiocomunicaciones competente y que tenga el conocimiento necesario de las prescripciones del Convenio SOLAS 1974, del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y de las normas de funcionamiento conexas del equipo radioeléctrico. El reconocimiento radioeléctrico se debe llevar a cabo utilizando un equipo de pruebas adecuado que pueda efectuar todas las mediciones prescritas en las presentes Directrices.

ANEXO 1

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL CONVENIO SOLAS 1974, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988

- (E) **1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA**
- (EI) **1.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1
- (EI) 1.1.1 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:
- (EI) .1 examinar los planos de las bombas, colectores, bocas, mangueras y lanzas contraincendios y de la conexión internacional a tierra (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.2 y 10.4.4, y Código SSCI, capítulos 2 y 12);
- (EI) .2 comprobar la disponibilidad, especificaciones y distribución de los extintores de incendios (SOLAS 74/00, regla II-2/10.3) (SOLAS 74/88, regla II-2/6);
- (EI) .3 comprobar la disponibilidad, especificaciones y distribución de los equipos de bombero y los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia (AREE) (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.10, 13.3.4 y 13.4.3, y Código SSCI, capítulo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/17);
- (EI) .4 examinar los planos de los medios de extinción de incendios en los espacios de máquinas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.4 y 10.5 (excepto 10.5.5), y Código SSCI, capítulos 5, 6 y 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/7);
- (EI) .5 examinar los planos de los medios especiales de los espacios de máquinas (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 8.3 y 9.5) (SOLAS 74/88, regla II-2/11);
- (EI) .6 comprobar la disponibilidad de un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios en los espacios de máquinas, incluidos los espacios de máquinas sin dotación permanente (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.2, 7.3 y 7.4) (SOLAS 74/88, reglas II-2/13 y 14);
- (EI) .7 comprobar la disponibilidad de un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios y/o un sistema automático de rociadores, de detección de incendios y de alarma contraincendios en los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.2, 7.3, 7.5.5, 7.7 y 10.6.2, y Código SSCI, capítulos 8 y 9) (SOLAS 74/88, regla II-2/52);

- (EI) .8 comprobar la disponibilidad de un sistema fijo de extinción de incendios en los espacios que contengan pinturas y/o líquidos inflamables y máquinas freidoras en los espacios de alojamiento y de servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.6.3 y 10.6.4, y Código SSCI, capítulos 5 y 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.7);
- (EI) .9 examinar las medidas relativas al cierre a distancia de las válvulas para el combustible líquido, el aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2.2.3.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/15.2.5);
- (EI) .10 examinar los planos de los medios de prevención de incendios en los espacios de carga para cargas generales y mercancías peligrosas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.7 y 19) (SOLAS 74/88, regla II-2/53 y 54);
- (EI) .11 examinar los planos de los medios de prevención de incendios de los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada (SOLAS 74/00, regla II-2/20 (excepto 20.2.2 y 20.5), y Código SSCI, capítulos 5, 6, 7, 9 y 10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/37, 38 y 53);
- (EI) .12 examinar los planos de las instalaciones para helicópteros (SOLAS 74/00, regla II-2/18) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.8);
- (EI) .13 examinar, si procede, los planos de las medidas especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas, incluidos los suministros de agua, el equipo y los cables eléctricos, los dispositivos de detección de incendios, la ventilación, las bombas de sentina, el equipo de protección personal y el sistema de aspersión de agua (SOLAS 74/00, regla II-2/19 (excepto 19.3.8, 19.3.10 y 19.4), y Código SSCI, capítulos 9 y 10) (SOLAS 74/88, regla II-2/54);
- (EI) .14 examinar la disponibilidad y disposición de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate y, cuando proceda, de los sistemas de evacuación marinos (SOLAS 74/88, reglas III/11 a 16, 31 y 33);
- (EI) .15 examinar el proyecto de las embarcaciones de supervivencia, incluidos su equipo, los dispositivos de puesta a flote y recuperación y los medios de embarco y puesta a flote (SOLAS 74/96, reglas III/16, 31, 32 y 33, y Código IDS, secciones 3.2, 4.1 a 4.9, 6.1 y 6.2);
- (EI) .16 examinar el proyecto de los botes de rescate, incluidos su equipo, y de los dispositivos y medios de puesta a flote y recuperación (SOLAS 74/00, reglas III/17 y 31, y Código IDS, secciones 5.1 y 6.1);
- (EI) .17 examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y de los respondedores de radar (SOLAS 74/88, regla III/6);
- (EI) .18 examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba de las bengalas para señales de socorro y del aparato lanzacabos y la disponibilidad del equipo de

comunicaciones de a bordo y del sistema de alarma general (SOLAS 74/00, reglas II-2/12.1 y 12.2 y III/6 y 18, y Código IDS, secciones 3.1, 7.1 y 7.2);

- (EI) .19 examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba de los aros salvavidas, incluidos los provistos de luces de encendido automático, las señales fumígenas autoactivadas y los cabos flotantes, así como de los chalecos salvavidas, los trajes de inmersión, los trajes de protección contra la intemperie y las ayudas térmicas (SOLAS 74/00, reglas III/7 y 32, y Código IDS, secciones 2.1 a 2.5 y 3.1 a 3.3);
- (EI) .20 examinar los planos para el alumbrado de los puestos de reunión y embarco, pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y embarco, incluidos los del suministro de la fuente de energía eléctrica de emergencia (SOLAS 74/88, reglas II-1/43 y III/11);
- (EI) .21 examinar los planos del emplazamiento y las especificaciones de las luces de navegación, las marcas y el equipo para señales acústicas (Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Reglamento de Abordajes) en vigor, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);
- (EI) .22 examinar los planos relativos al proyecto del puente y la disposición de los sistemas y aparatos náuticos y los procedimientos del puente (SOLAS 74/00, reglas V/15 y 12);
- (EI) .23 comprobar la disponibilidad y especificaciones de los siguientes aparatos náuticos, según proceda: la lámpara de señales diurnas, el compás magnético, el dispositivo transmisor del rumbo, el girocompás, los repetidores del girocompás, la instalación o instalaciones de radar, el sistema de identificación automática, la ayuda de punteo electrónica, la ayuda o ayudas de seguimiento automático o la ayuda o ayudas de punteo de radar automáticas, el ecosonda, el indicador o indicadores de velocidad y distancia, el axiómetro, el indicador de revoluciones de la hélice, el indicador del paso de la hélice y de la modalidad funcionamiento, el indicador de la velocidad de giro, el sistema de control del rumbo o de la derrota, el receptor del SMNS, el sistema de radionavegación terrenal y el sistema de recepción acústica, los medios para comunicarse con el puesto de gobierno de emergencia, el SIVCE, incluidos sus medios auxiliares, el taxímetro o dispositivo de marcación de compás y los medios para corregir el rumbo y la demora (SOLAS 74/00, regla V/19);
- (EI) .24 comprobar la disponibilidad y especificaciones del registrador de datos de la travesía (SOLAS 74/00, regla V/20);
- (EI) .25 comprobar la disponibilidad y especificaciones de las escalas de práctico y las escalas mecánicas/medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/88, regla V/23).
- (EI) 1.1.2 Por lo que respecta al examen de los planos y proyectos de los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, en el caso de los petroleros se deben aplicar las siguientes prescripciones adicionales:

- (EI) .1 examinar los planos de la protección de los tanques de carga (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.5.3, 4.5.5, 4.5.6, 4.5.7 y 10.8, y Código SSCI, capítulos 14 y 15) (SOLAS 74/88, reglas II-2/60 y 62); y
- (EI) .2 examinar los planos de la protección de las cámaras de bombas de carga (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.5.10 y 10.9) (SOLAS 74/88, regla II-2/63).
- (EI) 1.1.3 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
- (EI) .1 examinar las bombas y colectores contra incendios, la disposición de las bocas, mangueras y lanzas contra incendios, y la conexión internacional a tierra, y comprobar que cada una de las bombas contra incendios, incluida la de emergencia, puede funcionar por separado de modo que en cualquier punto del buque puedan producirse simultáneamente dos chorros de agua procedentes de dos bocas distintas, manteniéndose en el colector contra incendios la presión necesaria (SOLAS 74/00, regla II-2/10.2, y Código SSCI, capítulos 2 y 12) (SOLAS 74/88, reglas II-2/4 y 19);
- (EI) .2 examinar la disponibilidad y disposición de los extintores de incendios (SOLAS 74/00, regla II-2/10.3, y Código SSCI, capítulo 4) (SOLAS 74/88, regla II-2/17);
- (EI) .3 examinar los equipos de bombero y los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia (AREE) (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.10, 13.3.4 y 13.4.3, y Código SSCI, capítulo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/17);
- (EI) .4 comprobar la disponibilidad operacional y el mantenimiento de los sistemas de lucha contra incendios (SOLAS 74/00, regla II-2/14.1) (SOLAS 74/88, regla II-2/21);
- (EI) .5 examinar el sistema fijo de lucha contra incendios de los espacios de máquinas, espacios de carga, espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada, según proceda, y confirmar que se han realizado satisfactoriamente las pruebas de la instalación y que los medios de funcionamiento están claramente indicados (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.4, 10.5, 10.7 y 20.6.1, y Código SSCI, capítulos 5 a 7) (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 53);
- (EI) .6 examinar los dispositivos de extinción de incendios y las medidas especiales de los espacios de máquinas y confirmar, siempre que sea factible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos previstos para abrir y cerrar las lumbreras, permitir la salida de humos, cerrar las chimeneas y las aberturas de ventilación, cerrar las puertas de accionamiento a motor y de otro tipo, parar los ventiladores, tanto de ventilación como de los de tiro forzado e inducido para la caldera, y parar las bombas de combustible líquido y otras bombas utilizadas para la

descarga de líquidos inflamables (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 8.3, 9.5 y 10.5) (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 11);

- (EI) .7 examinar el sistema de detección de incendios y de alarma contra incendios y el sistema automático de rociadores, de detección de incendios y de alarma contra incendios, y comprobar que se han realizado satisfactoriamente las pruebas de instalación (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.2, 7.3, 7.4, 7.5.1, 7.5.5, 19.3.3 y 20.4, y Código SSCI, capítulo 9) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 13, 14, 53 y 54);
- (EI) .8 examinar el sistema de extinción de incendios de los espacios que contengan pinturas y/o líquidos inflamables y máquinas freidoras en los espacios de alojamiento y de servicio, y confirmar que se han realizado satisfactoriamente las pruebas de la instalación y que los medios de funcionamiento están claramente indicados (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.6.3 y 10.6.4, y Código SSCI, capítulos 4 a 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.7);
- (EI) .9 examinar las medidas relativas al cierre a distancia de las válvulas para el combustible líquido, el aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables y confirmar, siempre que sea factible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las válvulas de los tanques que contengan combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2.2.3.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/15.2.5);
- (EI) .10 examinar los medios de prevención de incendios de los espacios de carga, espacios para vehículos y espacios de carga rodada y confirmar, siempre que sea factible y según proceda, el funcionamiento de los medios de cierre de las diversas aberturas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.7, 20.2.1, 20.3 y 20.6.2) (SOLAS 74/88, regla II-2/53);
- (EI) .11 examinar, según proceda, las medidas especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas, y comprobar el equipo, los cables eléctricos, la ventilación, y la disponibilidad de indumentaria protectora y de dispositivos portátiles, y someter a prueba el suministro de agua, el achique de sentinas y el sistema de aspersión de agua (SOLAS 74/00, regla II-2/19 (excepto 19.3.8, 19.3.10 y 19.4), y Código SSCI, capítulos 9 y 10) (SOLAS 74/88, regla II-2/54);
- (EI) .12 comprobar la disponibilidad y disposición de las embarcaciones de supervivencia, y cuando proceda, de los sistemas de evacuación marinos y los botes de rescate (SOLAS 74/88, reglas III/11 a 16 y 31, y Código IDS, sección 6.2);
- (EI) .13 desplegar el 50% de los sistemas de evacuación marinos después de instalados (Código IDS, párrafo 6.2.2.2);
- (EI) .14 examinar cada una de las embarcaciones de supervivencia y su equipo (SOLAS 74/88, regla III/31, y Código IDS, secciones 2.5, 3.1 a 3.3 y 4.1 a 4.9);

- (EI) .15 examinar los medios de embarco de cada embarcación de supervivencia, someter los dispositivos de puesta a flote, entre otras, a la prueba de sobrecarga y a la prueba para determinar la velocidad de arriado y el arriado al agua de cada una de las embarcaciones de supervivencia con el buque en su calado mínimo de navegación marítima y, cuando proceda, desplazándose a una velocidad de cinco nudos, y comprobar los medios de recuperación de cada bote salvavidas (SOLAS 74/00, reglas III/11, 12, 13, 16, 31 y 33, y Código IDS, sección 6.1);
- (EI) .16 examinar los medios de embarco de cada dispositivo de evacuación marino, según proceda, y los medios de puesta a flote, incluida la inspección para comprobar la ausencia de aberturas en el forro exterior del costado del buque entre el puesto de embarco y la flotación, el examen de la distancia hasta las hélices y otros dispositivos de salvamento, y asegurarse de que el lugar de estiba está protegido contra los desperfectos que pudiera causar la mar gruesa, en la medida de lo posible (SOLAS 74/00, regla III/15, y Código IDS, sección 6.2);
- (EI) .17 examinar cada uno de los botes de rescate y su equipo (SOLAS 74/88, reglas III/31, y Código IDS, secciones 2.5, 5.1 y 6.1);
- (EI) .18 examinar los medios de embarco y recuperación de cada bote de rescate, someter los dispositivos de puesta a flote y recuperación, entre otras, a la prueba de sobrecarga y a la prueba para determinar las velocidades de arriado y de recuperación y comprobar que cada bote de rescate puede ser arriado y recuperado con el buque en su calado mínimo de navegación marítima y desplazándose a una velocidad de cinco nudos (SOLAS 74/88, reglas III/14, 17 y 31, y Código IDS, sección 6.1);
- (EI) .19 comprobar que el motor de los botes de rescate y de los botes salvavidas, si está instalado, arranca satisfactoriamente y funciona en marcha avante y atrás (SOLAS 74/00, regla III/19);
- (EI) .20 confirmar que hay carteles o señales en las proximidades de las embarcaciones de supervivencia y de los puestos de puesta a flote y en las envolturas, cartelas, repisas y demás lugares análogos para la estiba de los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/88, reglas III/9 y 20);
- (EI) .21 examinar la disponibilidad y estiba, comprobando además el funcionamiento, del equipo portátil de comunicaciones de a bordo, si lo hubiere, del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y de los respondedores de radar (SOLAS 74/88, reglas II-2/12.2 y III/6);
- (EI) .22 examinar la disponibilidad y estiba de las bengalas para señales de socorro y del aparato lanzacabos, comprobar la disponibilidad y el funcionamiento del equipo fijo de comunicaciones de a bordo, si lo hubiere, y someter a prueba los medios de accionamiento del sistema de alarma general (SOLAS 74/00, reglas III/6 y 18, y Código IDS, secciones 3.1, 7.1 y 7.2);
- (EI) .23 examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba de los aros salvavidas, incluidos los provistos de luces de encendido automático, las señales fumígenas

autoactivadas y los cabos flotantes, así como los chalecos salvavidas, los trajes de inmersión y las ayudas térmicas (SOLAS 74/00, reglas III/7 y 32 a 37, y Código IDS, secciones 2.1, 2.5 y 3.3);

- (EI) .24 comprobar el alumbrado de los puestos de reunión y embarco, pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y embarco, incluso cuando el suministro proceda de la fuente de energía eléctrica de emergencia (SOLAS 74/88, reglas II-1/43 y III/11);
- (EI) .25 examinar la disponibilidad y el emplazamiento, comprobando además el funcionamiento, según proceda, de las luces de navegación, las marcas y el equipo para señales acústicas (Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Reglamento de Abordajes) en vigor, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);
- (EI) .26 comprobar que se han guardado las distancias mínimas de seguridad entre los compases magnéticos de gobierno y magistral y todo el equipo eléctrico (SOLAS 74/00, reglas V/17 y 19);
- (EI) .27 comprobar la compatibilidad electromagnética del equipo eléctrico y electrónico instalado en el puente o en sus proximidades (SOLAS 74/00, regla V/17);
- (EI) .28 comprobar, según proceda, la disponibilidad y el funcionamiento de los aparatos de los sistemas náuticos de a bordo reseñados a continuación (SOLAS 74/00, regla V/19):
 - (EI) .28.1 el compás magnético, incluido su emplazamiento, movimiento, iluminación y un taxímetro o dispositivo de marcación de compás (SOLAS 74/00, regla V/19);
 - (EI) .28.2 las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y oportunamente actualizadas y, cuando se utilicen sistemas electrónicos, las cartas electrónicas y el sistema auxiliar prescrito, oportunamente actualizados (SOLAS 74/00, regla V/19);
 - (EI) .28.3 el receptor para el sistema mundial de navegación por satélite o el sistema de radionavegación terrenal;
 - (EI) .28.4 el sistema de recepción acústica, cuando el puente se halle totalmente cerrado;
 - (EI) .28.5 los medios de comunicación con el puesto de gobierno de emergencia, si lo hay;
 - (EI) .28.6 el compás magnético de respeto;
 - (EI) .28.7 la lámpara de señales diurnas;
 - (EI) .28.8 el ecosonda;
 - (EI) .28.9 el compás magnético de respeto;

- (EI) .28.10 el radar o radares, incluidos los recorridos de los guíaondas y los cables para comprobar su encaminamiento y protección, y la pantalla, confirmando la iluminación, el funcionamiento correcto de todos los mandos y las funciones;
 - (EI) .28.11 la ayuda de punteo electrónica, la ayuda de seguimiento automática o la ayuda de punteo radar automática, según proceda, utilizando los instrumentos de prueba adecuados;
 - (EI) .28.12 los dispositivos medidores de la velocidad y la distancia "en el agua" y "con respecto al fondo";
 - (EI) .28.13 el dispositivo transmisor del rumbo que facilita información sobre el rumbo al radar, las ayudas de punteo y el equipo del sistema de identificación automática, así como al registrador de datos de la travesía;
 - (EI) .28.14 el sistema de identificación automática;
 - (EI) .28.15 el girocompás, incluida la alineación del girocompás magistral y todos los repetidores;
 - (EI) .28.16 el axiómetro;
 - (EI) .28.17 el indicador de revoluciones de la hélice;
 - (EI) .28.18 el indicador del paso, empuje y modalidad de funcionamiento de la hélice;
 - (EI) .28.19 el indicador de la velocidad de giro;
 - (EI) .28.20 el sistema de control del rumbo o de la derrota;
 - (EI) .29 comprobar la disponibilidad y el funcionamiento del registrador de datos de la travesía (SOLAS 74/00, regla V/20);
 - (EI) .30 comprobar los resultados de la prueba anual de funcionamiento del registrador de datos de la travesía (SOLAS 74/00, regla V/18);
 - (EI) .31 comprobar la visibilidad desde el puente de navegación (SOLAS 74/00, regla V/22);
 - (EI) .32 comprobar la disponibilidad y, según proceda, el despliegue o funcionamiento de las escalas y los elevadores de práctico/medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/00, regla V/23).
- (EI) 1.1.4 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
- (EI) .1 comprobar el sistema de espuma instalado en cubierta, incluido el suministro de concentrado de espuma, y verificar que se produce el número mínimo de chorros

de agua a la presión necesaria en el colector contraincendios véase (EI) 1.1.3.1 cuando el sistema está en funcionamiento (SOLAS 74/00, regla II-2/10.8, y Código SSCI, capítulo 15) (SOLAS 74/88, regla II-2/61);

- (EI) .2 examinar el sistema de gas inerte (SOLAS 74/00, regla II-2/4.5.5, y Código SSCI, capítulo 15) (SOLAS 74/88, regla II-2/62) y, en particular:
 - (EI) .2.1 examinar exteriormente cualquier indicio de fuga de gas o de efluente;
 - (EI) .2.2 confirmar que los dos ventiladores de gas inerte funcionan correctamente;
 - (EI) .2.3 observar el funcionamiento del sistema de ventilación de la cámara de lavado de gases;
 - (EI) .2.4 comprobar el llenado y vaciado automático del cierre hidráulico de cubierta;
 - (EI) .2.5 examinar el funcionamiento de todas las válvulas teleaccionadas o de control automático y, en particular, las válvulas de aislamiento de los gases de combustión;
 - (EI) .2.6 observar una prueba del dispositivo de inmovilización de los sopladores de hollín;
 - (EI) .2.7 observar que la válvula reguladora de la presión del gas se cierra automáticamente cuando los ventiladores de gas inerte están inmovilizados;
 - (EI) .2.8 comprobar, en la medida de lo posible, las siguientes alarmas y dispositivos de seguridad del sistema de gas inerte, recurriendo a condiciones simuladas cuando sea necesario:
 - (EI) .2.8.1 elevado contenido de oxígeno en el gas del colector de gas inerte;
 - (EI) .2.8.2 baja presión del gas en el colector de gas inerte;
 - (EI) .2.8.3 baja presión en el suministro del cierre hidráulico de cubierta;
 - (EI) .2.8.4 temperatura elevada del gas en el colector de gas inerte;
 - (EI) .2.8.5 baja presión o caudal insuficiente de agua;
 - (EI) .2.8.6 precisión del equipo fijo y portátil que mide el contenido de oxígeno, utilizando un gas de calibración;
 - (EI) .2.8.7 elevado nivel de agua en el lavador;
 - (EI) .2.8.8 fallo de los ventiladores de gas inerte;

- (EI) .2.8.9 fallos en el suministro de energía del sistema de control automático de la válvula reguladora de gas y de los instrumentos que indican y registran de modo continuo la presión y el contenido de oxígeno en el colector de gas inerte;
- (EI) .2.8.10 elevada presión de gas en el colector de gas inerte;
- (EI) .2.9 comprobar que el sistema de gas inerte funciona correctamente al término de las verificaciones que acaban de enumerarse;
- (EI) .3 examinar el sistema fijo de lucha contra incendios de la cámara de bombas de carga, confirmar que las pruebas de instalación se han efectuado satisfactoriamente y los medios de funcionamiento están claramente indicados (SOLAS 74/00, regla II-2/10.9, y Código SSCI, capítulos 5, 6, 7 y 8, según corresponda) y, cuando proceda, comprobar el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las diversas aberturas;
- (EI) .4 examinar la protección de las cámaras de bombas de carga y confirmar que las pruebas de instalación se han efectuado satisfactoriamente (SOLAS 74/00, regla II-2/4.5.10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/55 a 58).
- (EI) 1.1.5 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, la comprobación de que se lleva a bordo la documentación prescrita debe consistir en:
 - (EI) .1 confirmar que los planos de lucha contra incendios están permanentemente expuestos, o que en su defecto se han facilitado folletos de emergencia, y que un duplicado de los planos de lucha contra incendios o del folleto de emergencia se guarda permanentemente en un estuche fácilmente identificable situado fuera de la caseta de cubierta (SOLAS 74/00, regla II-2/15.2.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/20);
 - (EI) .2 confirmar que se dispone de los planes de mantenimiento (SOLAS 74/00, reglas II-2/14.2.2 y 14.4);
 - (EI) .3 confirmar que se dispone de los manuales de formación y de los manuales de seguridad contra incendios (SOLAS 74/00, reglas II-2/15.2.3, 16.2 y 16.3);
 - (EI) .4 confirmar, si procede, que el buque cuenta con un documento que demuestra que cumple las prescripciones especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/00, regla II-2/19.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/54 3));
 - (EI) .5 confirmar que se dispone de instrucciones de emergencia para cada persona a bordo, que el cuadro de obligaciones está expuesto en lugares bien visibles y en un lenguaje comprensible para todas las personas a bordo (SOLAS 74/00, reglas III/8 y 37);
 - (EI) .6 confirmar que se dispone de un manual de formación y de medios auxiliares para la formación sobre los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/35);

- (EI) .7 confirmar que se dispone de instrucciones para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/88, regla III/36);
- (EI) .8 confirmar que se dispone de una tablilla o curva de desvíos residuales para el compás magnético y que hay a la vista un diagrama de las zonas de sombra de las instalaciones de radar (SOLAS 74/00, regla V/19);
- (EI) .9 comprobar que se dispone de manuales de operaciones y, cuando proceda, de mantenimiento para todos los aparatos náuticos (SOLAS 74/00, regla V/16);
- (EI) .10 comprobar que se llevan a bordo las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y que éstas han sido actualizadas (SOLAS 74/88, regla V/27);
- (EI) .11 comprobar que se dispone del Código Internacional de Señales y de un ejemplar del volumen III del Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (Manual IAMSAR). (SOLAS 74/00/02, regla V/21);
- (EI) .12 comprobar que se han dispuesto medios para mantener un registro de las actividades relacionadas con la navegación (SOLAS 74/00/03, regla V/28);
- (EI) .13 comprobar que se dispone de las señales de salvamento que han de utilizar los buques, las aeronaves o las personas que estén en peligro (SOLAS 74/00, regla V/29).
- (EI) .14 confirmar que se dispone de un registro sinóptico continuo (SOLAS 74/02, regla XI-1/5);
- (EI) 1.1.6 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, la comprobación de que se lleva a bordo la documentación prescrita debe consistir en:
 - (EI) .1 comprobar, cuando proceda, que se dispone de los manuales de instrucciones para el sistema de gas inerte (Código SSCI, capítulo 15, párrafo 2.4.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/62.21).
- (EI) 1.1.7 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:
 - (EI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y el correspondiente Inventario del equipo (Modelo E).

(EA) **1.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2

(EA) 1.2.1 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

- (EA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;
- (EA) .2 comprobar la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;
- (EA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
- (EA) .4 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
- (EA) .5 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;
- (EA) .6 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;
- (EA) .7 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
- (EA) .8 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
- (EA) .9 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias;
- (EA) 10. comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica;
- (EA) .11 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/00, regla V/14);
- (EA) .12 comprobar que el capitán, los oficiales y marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;
- (EA) .13 comprobar la dotación de la embarcación de supervivencia y la supervisión (SOLAS 74/00, regla III/10);

- (EA) .14 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
- (EA) .15 confirmar que los planos de lucha contra incendios están permanentemente expuestos, o que en su defecto se han facilitado folletos de emergencia, y que un duplicado de los planos de lucha contra incendios o del folleto de emergencia se guarda permanentemente en un estuche fácilmente identificable situado fuera de la caseta de cubierta (SOLAS 74/00, regla II-2/15.2.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/20);
- (EA) .16 confirmar que se dispone de los planes de mantenimiento (SOLAS 74/00, reglas II-2/14.2.2 y 14.4);
- (EA) .17 confirmar que se dispone de los manuales de formación y de los manuales de seguridad contra incendios (SOLAS 74/00, reglas II-2/15.2.3, 16.2 y 16.3);
- (EA) .18 comprobar si después del último reconocimiento ha habido algún incendio a bordo que haya hecho necesario utilizar los sistemas fijos de extinción de incendios o los extintores portátiles;
- (EA) .19 comprobar, cuando proceda, que el buque está provisto del documento de cumplimiento respecto de las prescripciones especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/00, regla II-2/19.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/54 3));
- (EA) .20 confirmar, cuando proceda, que hay una lista, manifiesto o plano de estiba especial para el transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/88, regla VII/5 3));
- (EA) .21 confirmar, cuando proceda, que se dispone de los manuales de instrucciones para el sistema de gas inerte y comprobar a partir de los registros de la presión y el contenido de oxígeno que el sistema de gas inerte está siendo utilizado correctamente (Código SSCI, capítulo 15) (SOLAS 74/88, regla II-2/62);
- (EA) .22 comprobar que se vienen haciendo anotaciones en el diario de navegación (SOLAS 74/00, reglas III/19 y 20), y en particular:
 - (EA) .22.1 la fecha en que tuvo lugar la última reunión completa de la tripulación para realizar ejercicios con los botes y ejercicios de lucha contra incendios;
 - (EA) .22.2 los registros que indiquen que el equipo de los botes salvavidas fue inspeccionado en aquel momento, comprobándose que estaba completo;
 - (EA) .22.3 la última vez que los botes salvavidas fueron zallados y cuándo se arrió cada uno al agua;
 - (EA) .22.4 los registros que indiquen que los miembros de la tripulación han recibido la debida formación a bordo;

- (EA) .23 confirmar que se llevan a bordo el manual de formación y medios auxiliares para la formación sobre los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/35);
- (EA) .24 confirmar que se llevan en el buque la lista de comprobaciones y las instrucciones para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/36);
- (EA) .25 confirmar que se dispone de una tablilla o curva de desvíos residuales para el compás magnético, que el cuadernillo de desvíos del compás contiene las anotaciones correctas y que hay a la vista un diagrama de las zonas de sombra de las instalaciones de radar (SOLAS 74/00, regla V/19);
- (EA) .26 comprobar que se dispone de manuales de operaciones y, cuando proceda, de mantenimiento para todos los aparatos náuticos (SOLAS 74/00, regla V/16);
- (EA) .27 comprobar que se llevan a bordo y que están actualizadas las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y que, cuando se utilicen sistemas electrónicos, se dispone del sistema auxiliar prescrito (SOLAS 74/00, reglas V/19 y 27);
- (EA) .28 comprobar que se dispone del Código Internacional de Señales y de un ejemplar del volumen III del Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (Manual IAMSAR). (SOLAS 74/00/02, regla V/21);
- (EA) .29 comprobar que se dispone de las señales de salvamento que han de utilizar los buques, las aeronaves o las personas que estén en peligro (SOLAS 74/00, regla V/29).
- (EA) .30 comprobar que se han mantenido registros de las actividades relacionadas con la navegación y de los informes diarios (SOLAS 74/00/04, regla V/28);
- (EA) .31 confirmar que se dispone de un registro sinóptico continuo (SOLAS 74/02, regla XI-1/5);
- (EA) 1.2.2 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el reconocimiento anual debe consistir en:
 - (EA) .1 examinar las bombas, colectores, bocas, mangueras y lanzas contra incendios y la conexión internacional a tierra y comprobar que cada una de las bombas contra incendios, incluida la de emergencia, puede funcionar por separado, de modo que en cualquier punto del buque puedan producirse simultáneamente dos chorros de agua procedentes de dos bocas distintas, manteniéndose en el colector contra incendios la presión necesaria (SOLAS 74/00, regla II-2/10.2, y Código SSCI, capítulos 2 y 12) (SOLAS 74/88, reglas II-2/4 y 19);

- (EA) .2 comprobar la disponibilidad de los extintores portátiles y fijos de incendios y examinar al azar su estado (SOLAS 74/00, regla II-2/10.3, y Código SSCI, capítulo 4) (SOLAS 74/88, regla II-2/6);
- (EA) .3 confirmar que los equipos de bombero y los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia (AREE) están completos y en buen estado y que las botellas de todo aparato de respiración autónomo prescrito, incluidas las de respeto, están debidamente cargadas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.10, 13.3.4 y 13.4.3, y Código SSCI, capítulo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/17);
- (EA) .4 comprobar la disponibilidad operacional y el mantenimiento de los sistemas de lucha contra incendios (SOLAS 74/00, regla II-2/14) (SOLAS 74/88/91, regla II-2/21);
- (EA) .5 examinar el sistema fijo de lucha contra incendios de los espacios de máquinas, espacios de carga, espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada, según proceda, y confirmar que sus medios de funcionamiento están claramente indicados (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.4, 10.5, 10.7 y 20.6.1, y Código SSCI, capítulos 5 a 7) (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 53);
- (EA) .6 examinar los dispositivos de extinción de incendios y las medidas especiales de los espacios de máquinas y confirmar, siempre que sea factible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos previstos para abrir y cerrar las lumbreras, permitir la salida de humos, cerrar las chimeneas y las aberturas de ventilación, cerrar las puertas de accionamiento a motor y de otro tipo, parar los ventiladores, tanto de ventilación como de los de tiro forzado e inducido para la caldera, y parar las bombas de combustible líquido y otras bombas utilizadas para la descarga de líquidos inflamables (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 8.3, 9.5 y 10.5) (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 11);
- (EA) .7 examinar en la medida de lo posible, y someter a prueba cuando sea factible, todos los sistemas de detección de incendios y de alarma contraincendios (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.2, 7.3, 7.4, 7.5.1, 7.5.5, 19.3.3 y 20.4, y Código SSCI, capítulo 9) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 13, 14, 53 y 54);
- (EA) .8 examinar los sistema de extinción de incendios de los espacios que contengan pinturas y/o líquidos inflamables y máquinas freidoras en los espacios de alojamiento y de servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.6.3 y 10.6.4 y Código SSCI, capítulos 5 a 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.7);
- (EA) .9 examinar las instalaciones para helicópteros (SOLAS 74/00, regla II-2/18) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.8);
- (EA) .10 examinar las medidas relativas al cierre a distancia de las válvulas para el combustible líquido, el aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables y confirmar, siempre que sea factible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las válvulas de los tanques que contengan

combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.2.2.3.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/15.2.5);

- (EA) .11 examinar y someter a prueba el sistema de alarma general de emergencia (SOLAS 74/88, regla III/20);
- (EA) .12 examinar los medios de prevención de incendios de los espacios de carga, espacios para vehículos y espacios de carga rodada y confirmar, siempre que sea factible y según proceda, el funcionamiento de los medios de cierre de las diversas aberturas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.7, 20.2.1, 20.3 y 20.6.2) (SOLAS 74/88, regla II-2/53);
- (EA) .13 examinar, cuando proceda, las medidas especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas, comprobar el equipo y los cables eléctricos, la ventilación y la disponibilidad de indumentaria protectora y de dispositivos portátiles, y someter a prueba el suministro de agua, el achique de sentinas y el sistema de aspersión de agua (SOLAS 74/00, regla II-2/19 (excepto 19.3.8, 19.3.10 y 19.4)) (SOLAS 74/88, regla II-2/54);
- (EA) .14 comprobar que se dispone de instrucciones de emergencia para cada persona a bordo y que el cuadro de obligaciones, debidamente actualizado, está expuesto en lugares bien visibles y en un idioma que comprendan todas las personas que haya a bordo y confirmar que hay carteles o señales en las proximidades de las embarcaciones de supervivencia y de los puestos de puesta a flote (SOLAS 74/00, reglas III/8, 9 y 37);
- (EA) .15 examinar cada embarcación de supervivencia, incluido su equipo, y, cuando esté instalado, el aparejo de suelta con carga y el cierre hidrostático, y en las balsas salvavidas inflables, la unidad de destrinca automática y los medios de zafada. Comprobar que las bengalas de mano no han pasado de fecha (SOLAS 74/00, reglas III/20 y 31, y Código IDS, secciones 2.5 y 3.1 a 3.3);
- (EA) .16 comprobar que se han invertido los extremos de las tiras utilizadas para la puesta a flote en los últimos 30 meses y que las tiras se han renovado en los últimos cinco años, o han sido objeto de una inspección periódica y se han renovado en los últimos cuatro años (SOLAS 74/00, regla III/20);
- (EA) .17 examinar los medios de embarco y los dispositivos de puesta a flote de cada embarcación de supervivencia. Cada uno de los botes salvavidas se arriará al puesto de embarco o, si la posición de estiba coincide con el puesto de embarco, a una corta distancia, y si es factible, se arriará al agua una de las embarcaciones de supervivencia. Se debe demostrar el funcionamiento de los dispositivos de puesta a flote de las balsas salvavidas de pescante. Se comprobará que se ha llevado a cabo el examen minucioso de los dispositivos de puesta a flote, incluida la prueba dinámica del freno del chigre, y que los mecanismos de suelta con carga han sido objeto de servicios (SOLAS 74/00, reglas III/11, 12, 13, 16, 20 y 31, y Código IDS, sección 6.1);

- (EA) .18 examinar cada bote de rescate, incluido su equipo (SOLAS 74/00, regla III/31, y Código IDS, secciones 2.5 y 5.1);
- (EA) .19 confirmar que hay carteles o señales en las proximidades de las embarcaciones de supervivencia y de los puestos de puesta a flote y en las envolturas, cartelas, repisas y demás lugares análogos para la estiba de los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, reglas III/9 y 20);
- (EA) .20 examinar los medios de embarco y de recuperación de cada bote de rescate. Si es factible, los botes de rescate se deben arriar al agua y se debe comprobar que pueden recuperarse (SOLAS 74/00, reglas III/14, 17 y 31, y Código IDS, sección 6.1);
- (EA) .21 comprobar que el motor de los botes de rescate y de cada uno de los botes salvavidas, si está instalado, arranca satisfactoriamente y funciona en marcha adelante y atrás;
- (EA) .22 examinar y comprobar el funcionamiento del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y de los respondedores de radar (SOLAS 74/88, regla III/6);
- (EA) .23 examinar el aparato lanzacabos y comprobar que sus bengalas y las señales de socorro del buque no han pasado de fecha y examinar y comprobar el funcionamiento del equipo de comunicaciones de a bordo y el sistema de alarma general de emergencia (SOLAS 74/00, reglas II-2/12.2 y III/6 y 18, y Código IDS, secciones 3.1, 7.1 y 7.2);
- (EA) .24 examinar la disponibilidad, especificaciones, estiba y estado de los aros salvavidas, incluidos los provistos de luces de encendido automático, las señales fumígenas autoactivadas y los cabos flotantes, así como de los chalecos salvavidas y sus silbatos y luces, los trajes de inmersión, los trajes de protección contra la intemperie y las ayudas térmicas y comprobar que las baterías conexas no han pasado de fecha (SOLAS 74/88, reglas III/7 y 32, y Código IDS, secciones 2.2 y 2.5);
- (EA) .25 comprobar el alumbrado de los puestos de reunión y embarco, pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y embarco, incluso cuando el suministro proceda de la fuente de energía eléctrica de emergencia (SOLAS 74/88, reglas II-1/42 ó 43 y III/11);
- (EA) .26 comprobar que las luces de navegación, las marcas y el equipo para señales acústicas prescritos están en orden (Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Reglamento de Abordajes) en vigor, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);
- (EA) .27 comprobar, según proceda, que los siguientes aparatos náuticos funcionan correctamente: la lámpara de señales diurnas, el compás magnético, el dispositivo transmisor del rumbo, el girocompás, los repetidores del girocompás, la instalación o instalaciones de radar, la ayuda de punteo electrónica, la ayuda o ayudas de seguimiento automáticas o la ayuda o ayudas de punteo de radar

automáticas, el ecosonda, el indicador o indicadores de velocidad y distancia, el axiómetro, el indicador de revoluciones de la hélice, el indicador del paso de la hélice y de la modalidad funcionamiento, el indicador de la velocidad de giro, el sistema de control del rumbo o de la derrota, el receptor del SMNS, el sistema de radionavegación terrenal y el sistema de recepción acústica, los medios para comunicarse con el puesto de gobierno de emergencia, el SIVCE, incluidos sus medios auxiliares, el taxímetro o dispositivo de marcación de compás y los medios para corregir el rumbo y la demora. Los aparatos que no puedan comprobarse estando el buque en puerto se verificarán basándose en los registros (SOLAS 74/00, regla V/19);

- (EA) .28 comprobar que se dispone del Código Internacional de Señales (SOLAS 74/00, regla V/21);
 - (EA) .29 despliegue alternado de los sistemas de evacuación marinos (SOLAS 74/88, regla III/20.8.2, y Código IDS, sección 6.2.2.2);
 - (EA) .30 comprobar la disponibilidad, especificaciones de funcionamiento del registrador de datos de la travesía, si se dispone de uno (SOLAS 74/00/04, regla V/20);
 - (EA) .31 comprobar la disponibilidad, funcionamiento y que se ha llevado a cabo la prueba anual de funcionamiento del registrador de datos de la travesía, si se dispone de uno (SOLAS 74/00/04, regla V/19);
 - (EI) .32 comprobar la disponibilidad y especificaciones de las escalas de práctico y las escalas mecánicas/medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/00, regla V/23).
- (EA) 1.2.3 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento anual debe consistir en:
- (EA) .1 comprobar el sistema de espuma instalado en cubierta, incluido el suministro de concentrado de espuma, y verificar que se produce (véase 1.2.2.1) el número mínimo de chorros de agua a la presión necesaria en el colector contraincendios cuando el sistema está en funcionamiento (SOLAS 74/00, regla II-2/10.8, y Código SSCI, capítulo 14) (SOLAS 74/88, regla II-2/61);
 - (EA) .2 examinar el sistema de gas inerte (SOLAS 74/00, regla II-2/4.5.5, y Código SSCI, capítulo 15) (SOLAS 74/88, regla II-2/62) y, en particular:
 - (EA) .2.1 examinar exteriormente cualquier indicio de fuga de gas o de efluente;
 - (EA) .2.2 confirmar que los dos ventiladores de gas inerte funcionan correctamente;
 - (EA) .2.3 observar el funcionamiento del sistema de ventilación de la cámara de lavado de gases;

- (EA) .2.4 comprobar el llenado y vaciado automático del cierre hidráulico de cubierta;
- (EA) .2.5 examinar el funcionamiento de todas las válvulas teleaccionadas o de control automático y, en particular, las válvulas de aislamiento de los gases de combustión;
- (EA) .2.6 observar una prueba del dispositivo de inmovilización de los sopladores de hollín;
- (EA) .2.7 observar que la válvula reguladora de la presión del gas se cierra automáticamente cuando los ventiladores de gas inerte están inmovilizados;
- (EA) .2.8 comprobar, en la medida de lo posible, las siguientes alarmas y dispositivos de seguridad del sistema de gas inerte, recurriendo a condiciones simuladas cuando sea necesario:
 - (EA) .2.8.1 elevado contenido de oxígeno en el gas del colector de gas inerte;
 - (EA) .2.8.2 baja presión del gas en el colector de gas inerte;
 - (EA) .2.8.3 baja presión en el suministro del cierre hidráulico de cubierta;
 - (EA) .2.8.4 temperatura elevada del gas en el colector de gas inerte;
 - (EA) .2.8.5 baja presión o caudal insuficiente de agua;
 - (EA) .2.8.6 precisión del equipo fijo y portátil que mide el contenido de oxígeno, utilizando un gas de calibración;
 - (EA) .2.8.7 elevado nivel de agua en el lavador;
 - (EA) .2.8.8 fallo de los ventiladores de gas inerte;
 - (EA) .2.8.9 fallos en el suministro de energía del sistema de control automático de la válvula reguladora de gas y de los instrumentos que indican y registran de modo continuo la presión y el contenido de oxígeno en el colector de gas inerte;
 - (EA) .2.8.10 elevada presión de gas en el colector de gas inerte;
- (EA) .3 comprobar, cuando sea factible, que el sistema de gas inerte funciona correctamente al término de las verificaciones que acaban de enumerarse (Código SSCI, capítulo 15) (SOLAS 74/88, regla II-2/62);
- (EA) .4 examinar el sistema fijo de lucha contra incendios de las cámaras de bombas de carga (SOLAS 74/00, regla II-2/10.9) (SOLAS 74/88, regla II-2/63) y comprobar, en la medida de lo posible y cuando proceda, el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las diversas aberturas;

- (EA) .5 comprobar el estado y el funcionamiento de los sistemas de aspersión de agua y de abastecimiento de aire de los botes salvavidas totalmente cerrados que cuentan con sistemas autónomos de abastecimiento de aire (Código IDS, secciones 4.4 y 4.6 a 4.9);
- (EA) .6 comprobar la protección de la cámara de bombas de carga (SOLAS 74/00, regla II-2/4.5.10), y en particular:
- .6.1 comprobar los dispositivos termosensibles de los prensaestopas y alarmas de los mamparos;
 - .6.2 comprobar el enclavamiento entre iluminación y ventilación;
 - .6.3 comprobar el sistema de detección de gas;
 - .6.4 comprobar los dispositivos de vigilancia y avisadores de nivel en los pocetes de sentina.
- (EA) 1.2.4 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:
- (EA) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga;
- (EA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (EP) **1.3 Reconocimientos periódicos** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.4
- (EP) 1.3.1 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (EP) .1 las disposiciones de (EA) 1.2.1.
- (EP) 1.3.2 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el examen periódico debe consistir en:
- (EP) .1 las disposiciones de (EA) 1.2.2;
- (EP) .2 confirmar durante el examen del sistema fijo de lucha contra incendios de los espacios de máquinas, espacios de carga, espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada que se han comprobado, según proceda, los concentrados de espuma y la capacidad de CO₂ y que las tuberías de distribución están despejadas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.4, 10.5, 10.7 y 20.6.1, y Código SSCI, capítulos 5 a 7) (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 53);
- (EP) .3 comprobar el funcionamiento de los telemandos previstos para abrir y cerrar las lumbreras, permitir la salida de humos, cerrar las chimeneas y las aberturas de ventilación, cerrar las puertas de accionamiento a motor y de otro tipo, parar los

ventiladores, tanto de ventilación como de los de tiro forzado e inducido para la caldera, así como las bombas de combustible líquido y otras bombas utilizadas para la descarga de líquidos inflamables (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 8.3, 9.5 y 10.5) (SOLAS 74/88, regla II-2/11);

- (EP) .4 comprobar todos los sistemas de detección de incendios y de alarma contraincendios (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.2, 7.3, 7.4, 7.5.5, 19.3.3 y 20.4, y Código SSCI, capítulo 9) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 13, 14, 53 y 54);
- (EP) .5 comprobar, cuando sea factible, el sistema de extinción de incendios de los espacios que contengan pinturas y/o líquidos inflamables y máquinas freidoras en los espacios de alojamiento y de servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.6.3 y 10.6.4, y Código SSCI, capítulos 5 a 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.7);
- (EP) .6 comprobar el cierre a distancia de las válvulas para el combustible líquido, el aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables y el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las válvulas de los tanques que contengan combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2.2.3.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/15.2.5);
- (EP) .7 comprobar el funcionamiento de los medios de control para el cierre de las diversas aberturas de los espacios de carga, espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2 y 20.3) (SOLAS 74/88, regla II-2/53);
- (EP) .8 comprobar, cuando sea factible, las instalaciones para helicópteros (SOLAS 74/00, regla II-2/18) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.8).
- (EP) 1.3.3 Por lo que respecta a los dispositivos salvavidas y demás equipo en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento periódico debe consistir en:
- (EP) .1 las disposiciones de (EA) 1.2.3;
- (EP) .2 confirmar durante el examen del sistema fijo de lucha contra incendios de las cámaras de bombas de carga que se han comprobado, según proceda, los concentrados de espuma y que las tuberías de distribución están despejadas (SOLAS 74/00, regla II-2/10.9, y Código SSCI, capítulos 5 a 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/63) y comprobar el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las diversas aberturas.
- (EP) 1.3.4 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento periódico debe consistir en:
- (EP) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga;
- (EP) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

- (ER) **1.4 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5
- (ER) 1.4.1 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (ER) .1 las disposiciones de (EA) 1.2.1, excepto por lo que se refiere a la validez del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga.
- (ER) 1.4.2 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (ER) .1 las disposiciones de (EP) 1.3.2.
- (ER) 1.4.3 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (ER) .1 las disposiciones de (EP) 1.3.3;
- (ER) .2 efectuar un examen interno del cierre hidráulico de cubierta para el sistema de gas inerte y comprobar el estado de la válvula de retención (Código SSCI, capítulo 15, párrafos 2.2.4 y 2.3.1.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/62).
- (ER) 1.4.4 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (ER) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga.
- (C) **2 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA**
- (CI) **2.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1
- (CI) 2.1.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:
- (CI) .1 examinar los planos del casco (SOLAS 74/88, reglas II-1/11, 12.1, 14, 18 y 19);
- (CI) .2 examinar los planos de los medios de bombeo de sentina (SOLAS 74/88, regla II-1/21);
- (CI) .3 examinar la información sobre estabilidad y los planos de lucha contra averías (SOLAS 74/88/00, reglas II-1/22, 23-1 y 25);
- (CI) .4 examinar los planos de las instalaciones de máquinas (SOLAS 74/88, reglas II-1/26 a 36);

- (CI) .5 examinar los planos de las instalaciones eléctricas (SOLAS 74/88, reglas II-1/40, 41, 43, 44 y 45);
- (CI) .6 examinar los planos de los espacios de máquinas sin dotación permanente (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2.5) (SOLAS 74/88, reglas II-1/46 a 53);
- (CI) .7 examinar los planos de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos los sistemas de ventilación, en los espacios de alojamiento y de servicios, los puestos de control y los espacios de máquinas, así como los sistemas de combustible y de aceite lubricante (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.4, 4.2.2, 4.2.2.3, 4.2.2.4, 4.2.2.5, 5.2, 5.3.1, 5.3.2, 6.2, 6.3, 7.5.5, 7.7, 8.2, 8.4, 9.2.1, 9.2.2, 9.3, 9.5, 9.7.1, 9.7.2, 9.7.3, 9.7.5.2, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5 y 17) (SOLAS 74/88, reglas II-2/42 a 52 (excepto 45 y 51));
- (CI) .8 examinar los planos de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos los sistemas de ventilación, en los espacios de carga (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 11.2, 11.3, 11.5, 19.3.8, 19.3.10, 20.2.1 y 20.3) (SOLAS 74/88, reglas II-1/42 a 54);
- (CI) .9 examinar los planos de los medios de evacuación (SOLAS 74/00, reglas II-2/13.2, 13.3.1, 13.3.3, 13.4.2 y 13.6, y Código SSCI, capítulo 13, párrafo 3) (SOLAS 74/88, regla II-1/45);
- (CI) .10 examinar los planos de las instalaciones de combustible gaseoso para fines domésticos (SOLAS 74/00, regla II-2/4.3) (SOLAS 74/88, regla II-1/51);
- (CI) .11 examinar los planos de las instalaciones para helicópteros en los buques que dispongan de ellas (SOLAS 74/00, regla II-2/18) (SOLAS 74/88, regla II-1/18.8);
- (CI) .12 examinar el Manual de sujeción de la carga en los buques que lleven unidades de transporte de carga, incluidos contenedores (SOLAS 74/98, regla VI/5.6);
- (CI) .13 comprobar el cuadernillo de carga para el transporte de cargas a granel (SOLAS 74/00, regla VI/7);
- (CI) .14 examinar el instrumento de carga en los graneleros del eslora igual o superior a 150 m (SOLAS 74/97, regla XII/11);
- (CI) .15 confirmar que los graneleros construidos el 1 de julio de 1999 o posteriormente, de eslora igual o superior a 150 m y de forro sencillo en el costado, proyectados para transportar cargas sólidas a granel de densidad igual o superior a 1 000 kg/m³, tienen una resistencia suficiente para soportar la inundación de una cualquiera de las bodegas de carga (SOLAS 74/97, regla XII/5);
- (CI) .16 examinar el funcionamiento de las alarmas de los pozos de sentina de todas las bodegas de carga y de los túneles transportadores (SOLAS 74/97, regla XII/9);

- (CI) .17 confirmar que el buque se ha construido de conformidad con las prescripciones de una sociedad de clasificación reconocida o con normas nacionales equivalentes (SOLAS 74/00, regla II-1/3-1);
- (CI) .18 confirmar que los tanques dedicados a lastre de los petroleros y graneleros disponen de un sistema de protección contra la corrosión (SOLAS 74/00, regla II-1/3-2).
- (CI) .19 examinar, en lo que se refiere a los petroleros y los graneleros, el Manual de acceso a la estructura del buque (SOLAS 74/00/02, regla II-1/3-6(4));
- (CI) .20 con respecto a los graneleros, verificar los dispositivos y las alarmas audibles y visuales de los detectores del nivel de agua en las bodegas, los espacios de lastre y los espacios secos. (SOLAS 74/02, regla XII/12);
- (CI) .21 con respecto a los graneleros, comprobar la disponibilidad de sistemas de drenaje y bombeo a proa del mamparo de colisión (SOLAS 74/02, regla XII/13);
- (CI) 2.1.1.22 examinar los cálculos y planos para la carga de trabajo suficientemente segura del equipo de remolque y amarre que permita realizar, en condiciones de seguridad, todas las operaciones de remolque y amarre relacionadas con el funcionamiento normal del buque (regla II-1/3-8 del SOLAS 74/04)
- (CI) 2.1.2 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con el examen de los planos y proyectos, en el caso de los petroleros, los quimiqueros y los gaseros las prescripciones adicionales deben consistir en:
 - (CI) .1 examinar los planos del aparato de gobierno (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
 - (CI) .2 examinar los planos de las instalaciones eléctricas (SOLAS 74/00, regla II-1/43) (SOLAS 74/88, regla II-1/45);
 - (CI) .3 examinar los planos de los medios estructurales de prevención de incendios (SOLAS 74/00, reglas II-2/1.6, 4.5.1, 4.5.2, 4.5.9, 9.2.4, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6.5 y 11.6) (SOLAS 74/88, reglas II-2/55 a 58);
 - (CI) .4 examinar los planos de los medios de respiración, purga y desgasificación y otros medios de ventilación de los tanques de carga y de los medios de protección de la estructura de los tanques de carga contra la presión o el vacío (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.5.3, 4.5.4, 4.5.6, 4.5.8, 11.6 y 16.3) (SOLAS 74/88, regla II-2/59);
 - (CI) .5 examinar los planos de los medios de acceso a la proa (SOLAS 74/00, regla II-1/3- 3);

- (CI) .6 examinar los planos de los medios de remolque de emergencia de los buques tanque de peso muerto no inferior a 20 000 toneladas (SOLAS 74/00, regla II-1/3-4);
- (CI) .7 comprobar el acceso a los espacios situados en la zona de la carga de los petroleros (SOLAS 74/00, regla II-1/12-2) (SOLAS 74/88/92, regla II-1/12-2).
- (CI) 2.1.3 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el reconocimiento en la fase de la construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
 - (CI) .1 confirmar que el mamparo de colisión es estanco hasta la cubierta de francobordo, que las válvulas instaladas en las tuberías que atraviesen el mamparo de colisión se pueden accionar por encima de la cubierta de francobordo y que en ese mamparo no hay puertas, registros, conductos de ventilación ni aberturas de ningún otro tipo (SOLAS 74/88, regla II-1/11);
 - (CI) .2 confirmar que los mamparos de compartimentado están contruidos de manera que sean estancos hasta la cubierta de francobordo o la línea de margen, según proceda, y que se han sometido a prueba a tal efecto (SOLAS 74/88, regla II-1/14);
 - (CI) .3 confirmar que cada puerta estanca ha sido sometida a prueba (SOLAS 74/88, regla II-1/18);
 - (CI) .4 confirmar que los medios para accionar las puertas estancas cumplen en general lo prescrito respecto de los buques de pasaje y efectuar las pruebas correspondientes (véase (PaI) 5.1.2.5 a (PaI) 5.1.2.7) (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
 - (CI) .5 confirmar la estanquidad de las cubiertas estancas y los troncos, túneles y conductos de ventilación sometiéndolos a prueba con una manguera o inundándolos (SOLAS 74/88, regla II-1/19);
 - (CI) .6 confirmar que cada bomba de sentina y los medios de bombeo de sentina instalados en cada compartimiento estanco funcionan eficazmente (SOLAS 74/88, regla II-1/21);
 - (CI) .7 confirmar que el sistema de drenaje de los espacios de carga cerrados situados sobre la cubierta de francobordo funciona eficazmente (SOLAS 74/88, regla II-1/21);
 - (CI) .8 realizar una prueba de estabilidad cuando así se prescriba (SOLAS 74/88, regla II-1/22);
 - (CI) .9 confirmar que las máquinas, las calderas y otros recipientes a presión, así como los correspondientes sistemas de tuberías y accesorios, están instalados y protegidos de modo que se reduzca al mínimo todo peligro para las personas a bordo, teniendo debidamente en cuenta las piezas móviles, las superficies calientes y otros riesgos (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2 (excepto 4.2.2.3.4,

referente al cierre a distancia de las válvulas incluidas en el equipo de seguridad)) (SOLAS 74/88, reglas II-1/26) (SOLAS 74/88, regla II-2.15 (excepto 15.2.5));

- (CI) .10 confirmar que se puede mantener o restablecer el funcionamiento normal de las máquinas propulsoras aun cuando se inutilice una de las máquinas auxiliares esenciales (SOLAS 74/88, regla II-1/26);
- (CI) .11 confirmar que se dispone de medios que permitan poner en funcionamiento las máquinas sin ayuda exterior partiendo de la condición de buque apagado (SOLAS 74/88, regla II-1/26);
- (CI) .12 confirmar que las calderas, todos los componentes de las máquinas y todos los sistemas de vapor, hidráulicos, neumáticos o de cualquier otra índole, así como los accesorios correspondientes que hayan de soportar presiones internas, se han sometido a las pruebas adecuadas, incluida una de presión según se estipule en las prescripciones de la Administración o de las sociedades de clasificación (SOLAS 74/88, regla II-1/26);
- (CI) .13 confirmar que se han provisto medios que impidan sobrepasar la velocidad admisible cuando haya riesgo de que las máquinas alcancen una velocidad superior a la de régimen (SOLAS 74/88, regla II-1/27);
- (CI) .14 confirmar que, cuando sea posible, se dispone de medios de protección contra las presiones excesivas en las partes de las máquinas principales o auxiliares y otras máquinas que estén sometidas a presiones internas y puedan verse sometidas a sobrepresiones peligrosas (SOLAS 74/88, regla II-1/27);
- (CI) .15 confirmar que, cuando así está prescrito, se han instalado válvulas de seguridad contra explosiones del cárter en los motores de combustión interna y que están dispuestas de modo que se reduzca al mínimo la posibilidad de que el personal sufra lesiones (SOLAS 74/88, regla II-1/27);
- (CI) .16 confirmar que las máquinas turbopropulsoras principales y, cuando proceda, los motores propulsores principales de combustión interna y las máquinas auxiliares están provistas de dispositivos de cierre automático para casos de fallo, tales como los del circuito de alimentación de aceite lubricante, que pudieran degenerar rápidamente en avería total, daños graves o explosión (SOLAS 74/88, regla II-1/27);
- (CI) .17 confirmar y registrar la capacidad de las máquinas para invertir el sentido del empuje de la hélice en un tiempo adecuado y detener el buque en una distancia razonable, incluida la eficacia de los medios suplementarios que tenga el buque para maniobrar o parar (SOLAS 74/88, regla II-1/28);
- (CI) .18 confirmar que los aparatos de gobierno principal y auxiliar están dispuestos de modo que el fallo de uno de ellos no inutilice el otro (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

- (CI) .19 confirmar que todos los componentes esenciales del aparato de gobierno, cuando sea apropiado, están lubricados permanentemente o dotados de accesorios de lubricación (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2 (excepto 4.2.2.3.4, referente al cierre a distancia de las válvulas incluidas en el equipo de seguridad)) (SOLAS 74/88, reglas II-1/26) (SOLAS 74/88, regla II-2.15 (excepto 15.2.5));
- (CI) .20 confirmar que se han instalado válvulas de desahogo en cualquier parte del sistema hidráulico del aparato de gobierno que pueda ser aislada y en la que pueda generarse presión procedente de la fuente de energía o de fuerzas exteriores, y que dichas válvulas están ajustadas a una presión que no exceda la de proyecto (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .21 confirmar que el aparato de gobierno principal permite el gobierno del buque a la velocidad máxima de servicio en marcha adelante y el cambio del timón desde una posición de 35° a una banda hasta otra de 35° a la banda opuesta hallándose el buque navegando con su calado máximo en agua salada y a la velocidad máxima de servicio en marcha adelante y, dadas las mismas condiciones, desde una posición de 35° a cualquiera de ambas bandas hasta otra de 30° a la banda opuesta sin que ello lleve más de 28 segundos (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .22 confirmar que el aparato de gobierno auxiliar permite el gobierno del buque a la velocidad normal de navegación y puede entrar rápidamente en acción en caso de emergencia y que permite el cambio del timón desde una posición de 15° a una banda hasta otra de 15° a la banda opuesta sin que ello lleve más de 60 segundos hallándose el buque navegando con su calado máximo en agua salada y a la mitad de su velocidad máxima de servicio en marcha adelante, o a siete nudos si esta velocidad fuera mayor (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .23 confirmar que los servomotores de los aparatos de gobierno principal o auxiliar vuelven a arrancar automáticamente cuando después de haber fallado el suministro de energía se normalice ese suministro, que pueden ponerse en funcionamiento desde un punto situado en el puente de navegación y que si falla el suministro de energía destinado a uno cualquiera de los servomotores del aparato de gobierno se produce una alarma acústica y visual en el puente de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .24 confirmar que, cuando el aparato de gobierno principal esté provisto de dos o más servomotores idénticos y no se haya instalado un aparato de gobierno auxiliar, se puede aislar un defecto de modo que sea posible conservar la capacidad de gobierno o recuperarla rápidamente después de un solo fallo en su sistema de tuberías o en uno de los servomotores (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .25 confirmar que los sistemas para accionar el aparato de gobierno principal, tanto desde el puente de navegación como desde el compartimiento del aparato de gobierno, funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .26 confirmar que, cuando el aparato de gobierno principal esté provisto de dos o más servomotores idénticos y no se haya instalado un aparato de gobierno

auxiliar, los dos sistemas de mando independientes desde el puente de navegación funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

- (CI) .27 confirmar que el sistema de mando para el aparato de gobierno auxiliar del compartimiento del aparato de gobierno y, si éste es de accionamiento a motor, del puente de navegación funciona satisfactoriamente y que este último es independiente del sistema de mando del aparato de gobierno principal (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .28 confirmar que el sistema de mando de los aparatos de gobierno principal y auxiliar que se pueda accionar desde el puente de navegación puede ponerse en funcionamiento desde un punto situado en el puente de navegación, que hay medios para desconectar del aparato de gobierno todo sistema de mando de éste que pueda accionarse desde el puente de navegación y que se produce una alarma acústica y visual en el puente de navegación si falla el suministro de energía eléctrica (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .29 confirmar que los circuitos de energía eléctrica y los sistemas de mando del aparato de gobierno, así como los correspondientes componentes, cables y tuberías, están tan separados en toda su longitud como sea factible (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .30 confirmar que los medios de comunicación entre el puente y el compartimiento del aparato de gobierno funcionan satisfactoriamente y que en los buques en que haya puestos de gobierno de emergencia se dispone de un teléfono u otros medios para transmitir información de arribamiento y para repetir las lecturas del compás en dichos puestos (SOLAS 74/00, regla V/19.2.1) (SOLAS 74/88, reglas II-1/29);
- (CI) .31 confirmar que la posición angular del timón está indicada en el puente de navegación independientemente del sistema de mando del aparato de gobierno situado en el puente de navegación, si el aparato de gobierno principal es de accionamiento a motor, y que dicha posición angular se obtiene en el compartimiento del aparato de gobierno (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .32 confirmar que, si el aparato de gobierno es de accionamiento hidráulico, los dispositivos de alarma acústica y óptica indicadores de bajo nivel en cada depósito de fluido hidráulico, cuya señal se produzca en el puente de navegación y el espacio de máquinas, funcionan satisfactoriamente y que por lo menos un sistema accionador a motor, con inclusión del depósito, puede ser recargado desde un punto situado en el compartimiento del aparato de gobierno por medio de un tanque fijo de almacenamiento (dotado de un indicador de contenido) con las correspondientes tuberías (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .33 confirmar que el compartimiento del aparato de gobierno es de fácil acceso y que, en la medida de lo posible, está separado de los espacios de máquinas y cuenta con medios adecuados para permitir el acceso, a fines de trabajo, a la maquinaria y a los mandos del aparato de gobierno en condiciones seguras (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

- (CI) .34 confirmar que funcionan satisfactoriamente los medios instalados en el puente de navegación y en un puesto apropiado de mando de máquinas principales para indicar si los motores de los aparatos de gobierno eléctricos o electrohidráulicos están funcionando, así como la alarma de sobrecarga y la alarma que indica si falla una cualquiera de las fases de alimentación trifásica situada en el puesto de mando de las máquinas principales (SOLAS 74/88, regla II-1/30);
- (CI) .35 confirmar que las máquinas principales y auxiliares que son esenciales para la propulsión y la seguridad del buque están provistas de medios que permitan hacerlas funcionar y gobernarlas eficazmente (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (CI) .36 confirmar que se dispone de los medios adecuados cuando las máquinas propulsoras vayan a ser telemandadas desde el puente de navegación, incluidas, cuando sean necesarias, las medidas de control, supervisión, notificación, alerta y seguridad. SOLAS 74/00/02, regla II-1, Parte B/31);
- (CI) .37 confirmar que los medios para accionar las máquinas principales y otras máquinas desde una cámara de mando de máquinas son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (CI) .38 confirmar que, en general, se dispone de medios que permitan neutralizar manualmente los mandos automáticos y que un fallo no impedirá utilizar los medios de neutralización manual (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (CI) .39 confirmar que las calderas caldeadas con combustible líquido y gases de escape, los generadores de vapor no expuestos al fuego, los sistemas de tuberías de vapor y los sistemas de aire comprimido están provistos de los dispositivos de seguridad adecuados (SOLAS 74/88, reglas II-1/32, 33 y 34);
- (CI) .40 confirmar el buen funcionamiento de la ventilación de los espacios de máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/35);
- (CI) .41 confirmar que las medidas para impedir el ruido en los espacios de máquinas son eficaces (SOLAS 74/88, regla II-1/36);
- (CI) .42 confirmar que el telégrafo de máquinas que indica visualmente las órdenes y respuestas, tanto en la cámara de máquinas como en el puente de navegación, funciona satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/37);
- (CI) .43 confirmar que el medio secundario de comunicación entre el puente de navegación y el espacio de máquinas funciona también satisfactoriamente y que se han instalado medios adecuados en cualquier otro puesto desde el cual se puedan gobernar las máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/37);
- (CI) .44 confirmar que el dispositivo de alarma para maquinistas se oye claramente en los alojamientos de los maquinistas (SOLAS 74/88, regla II-1/38);

- (CI) .45 confirmar que son eficaces las precauciones que se han tomado para impedir que el aceite que pueda escaparse a presión de alguna bomba, filtro o calentador entre en contacto con superficies calientes;
- (CI) .46 confirmar que los medios para determinar la cantidad de combustible existente en los tanques se encuentran en buen estado;
- (CI) .47 confirmar que los dispositivos provistos para evitar sobrepresiones en todo tanque o elemento del sistema de combustible, incluidas las tuberías de llenado, se encuentran en buen estado (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2.2.4);
- (CI) .48 confirmar que los tanques del pique de proa no están destinados al transporte de combustible líquido, aceite lubricante u otros hidrocarburos inflamables;
- (CI) .49 confirmar que las instalaciones eléctricas, incluidas la fuente de energía eléctrica principal y las redes de alumbrado, están instaladas de conformidad con los planos aprobados (SOLAS 74/88, reglas II-1/40 y 41);
- (CI) .50 confirmar que se ha provisto una fuente autónoma de energía eléctrica de emergencia y que los sistemas pertinentes están alimentados satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/43);
- (CI) .51 confirmar que los medios de arranque de los grupos electrógenos de emergencia son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/44);
- (CI) .52 confirmar que se han tomado precauciones contra descargas, incendios y otros riesgos de origen eléctrico (SOLAS 74/88, regla II-1/45);
- (CI) .53 confirmar que las medidas adoptadas con respecto a los espacios de máquinas sin dotación permanente son satisfactorias (SOLAS 74/88, reglas II-1/46 a 53), y en particular:
 - (CI) .53.1 comprobar las precauciones contra incendios y someter a prueba las alarmas, según proceda;
 - (CI) .53.2 comprobar los medios de protección contra la inundación;
 - (CI) .53.3 comprobar los medios de control de la propulsión desde el puente de navegación;
 - (CI) .53.4 asegurarse de que se dispone de medios de comunicación telefónica entre la sala principal de control de máquinas o su puesto de control, según proceda, el puente de navegación y el alojamiento del oficial de máquinas, y de que dichos medios son eficaces;
 - (CI) .53.5 comprobar que se dispone de un sistema de alarma con medios para efectuar el ensayo aleatorio de las funciones;

- (CI) .53.6 comprobar que se dispone de medios para interrumpir automáticamente el funcionamiento de máquinas o calderas en caso de avería grave y someter a prueba las alarmas;
- (CI) .53.7 asegurarse de que existen prescripciones especiales para las instalaciones de máquinas, de calderas y eléctricas, según proceda;
- (CI) .54 confirmar que todos los elementos de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos los sistemas de ventilación, en los espacios de alojamiento y de servicio, los puestos de control y los espacios de máquinas están instalados de conformidad con planos aprobados, verificar el funcionamiento de los medios de cierre de las entradas y salidas principales de todos los sistemas de ventilación y demostrar que la ventilación mecánica se puede interrumpir desde el exterior del espacio a que dé servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.4, 5.2, 5.3.1, 5.3.2, 6.2, 6.3, 7.5.5, 7.7, 8.2, 8.4, 9.2.1, 9.3, 9.4.2, 9.5, 9.7.1, 9.7.2, 9.7.3, 9.7.5.2, 11.2, 11.3, 11.4 y 11.5) (SOLAS 74/88, reglas II-2/42 a 44, 46 a 50 y 52);
- (CI) .55 confirmar que todos los elementos de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos los sistemas de ventilación, en los espacios de carga están instalados de conformidad con planos aprobados, verificar el funcionamiento de los medios de cierre de las entradas y salidas principales de todos los sistemas de ventilación y demostrar que la ventilación mecánica se puede interrumpir desde el exterior del espacio a que dé servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2.1, 11.2, 11.3, 11.5, 19.3.8, 19.3.10, 20.2.1 y 20.3) (SOLAS 74/88, reglas II-2/42 a 44, 46 a 50 y 52 a 54);
- (CI) .56 confirmar que las escaleras y escalas están dispuestas de modo que proporcionen desde todos los puestos de alojamiento y desde los espacios en que normalmente trabaja la tripulación, excepto los de máquinas, medios rápidos de evacuación hacia la cubierta expuesta y desde ésta hacia los botes y balsas salvavidas (SOLAS 74/00, reglas II-2/13.2, 13.3.1, 13.3.3 y 13.6, y Código SSCI, capítulo 13, párrafo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/45), y en particular que:
 - (CI) .56.1 a todos los niveles de los alojamientos hay por lo menos dos medios de evacuación muy distantes entre sí para cada espacio o grupo de espacios restringidos;
 - (CI) .56.2 debajo de la cubierta expuesta más baja, el medio principal de evacuación es una escalera (el medio secundario puede ser un tronco o una escalera);
 - (CI) .55.3 encima de la cubierta expuesta más baja, los medios de evacuación son escaleras o puertas, o una combinación de ambas, que den a una cubierta expuesta;
 - (CI) .56.4 la estación radiotelegráfica tiene acceso directo a la cubierta expuesta o dispone de medios que permitan entrar a dicha estación o salir de ella, uno de los cuales puede ser un portillo o una ventana de amplitud suficiente;
- (CI) .57 confirmar que desde cada espacio de categoría A para máquinas existen dos medios de evacuación ampliamente separados entre sí y, cuando proceda, un

refugio contra el fuego desde la parte inferior del espacio, y que se han provisto vías de evacuación adecuadas en otros espacios para máquinas (SOLAS 74/00, regla II-2/13.4.2, y Código SSCI, capítulo 13, párrafo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/45);

- (CI) .58 comprobar las medidas relativas a la utilización de combustible gaseoso para fines domésticos (SOLAS 74/00, regla II-2/4.3);
 - (CI) .59 confirmar, si procede, que todos los elementos de las instalaciones para helicópteros están instalados de conformidad con los planos aprobados (SOLAS 74/00, regla II-2/18) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.8);
 - (CI) .60 confirmar que no se utiliza asbesto a bordo, salvo cuando esté permitido (SOLAS 74/00, regla II-1/3-5);
 - (CI) .61 confirmar, en los graneleros, que los tanques dedicados a lastre de agua de mar disponen de un sistema eficaz de protección contra la corrosión, tal como un revestimiento (SOLAS 74/00, regla II-1/3-2).
 - (CI) .62 confirmar, cuando proceda, la provisión de medios de acceso a los espacios de carga y otros espacios de los petroleros y los graneleros, de conformidad con las disposiciones del Manual de acceso a la estructura del buque, para permitir que se efectúen inspecciones minuciosas (SOLAS 74/00/02, regla II-1/3-6);
 - (CI) .63 con respecto a los graneleros, examinar y someter a prueba los detectores del nivel del agua en las bodegas, los espacios de lastre y los espacios secos y sus alarmas audibles y visuales (SOLAS 74/02, regla XII/12);
 - (CI) .64 con respecto a los graneleros, comprobar la disponibilidad de sistemas de drenaje y bombeo a proa del mamparo de colisión (SOLAS 74/02, regla XII/13);
 - (CI) .65 confirmar que el buque lleva marcado permanentemente su número de identificación. (SOLAS 74/02, regla XI-1/3);
 - (CI) .66 confirmar que en el equipo de remolque y amarre esté claramente marcada cualquier restricción relacionada con su funcionamiento en condiciones de seguridad (regla II-1/3-8 del SOLAS 74/04)
- (CI) 2.1.4 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
- (CI) .1 confirmar, cuando proceda, que el aparato de gobierno principal está provisto de dos o más servomotores idénticos necesarios y de los medios precisos para recuperar la capacidad de gobierno, como está prescrito, si se produce un solo fallo (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

- (CI) .2 confirmar que no se usa un sistema de distribución con retorno por el casco ni sistemas de distribución puestos a masa (SOLAS 74/88, regla II-1/45);
- (CI) .3 confirmar que todos los aspectos de la ubicación de los espacios y los medios estructurales de prevención de incendios, incluidas las medidas especiales cuando se trata de un buque de carga combinada, se ajustan a los planos aprobados (SOLAS 74/00, reglas II-2/1.6, 4.5.1, 4.5.2, 4.5.9, 9.2.4, 9.3 y 9.6.5) (SOLAS 74/88, reglas II-2/55 a 58);
- (CI) .4 confirmar que en los mamparos y cubiertas que separan de otros espacios las cámaras de bombas de carga se han instalado artefactos herméticos de alumbrado, de un tipo aprobado, que tienen la debida resistencia y mantienen la integridad y la estanquidad al gas de los mamparos o cubiertas;
- (CI) .5 confirmar que todos los elementos de los medios de respiración, purga y desgasificación y otras medidas de ventilación de los tanques de carga y de protección de la estructura de los tanques de carga contra la presión o el vacío se ajustan a los planos aprobados (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.5.3, 4.5.4, 4.5.6, 4.5.8 y 11.6) (SOLAS 74/88, reglas II-2/59 y 62.13.1 a 62.13.3);
- (CI) .6 confirmar que los medios de acceso a la proa se ajustan a los planos aprobados (SOLAS 74/00, regla II-1/3-3);
- (CI) .7 confirmar que los medios de remolque de emergencia de los buques tanque de peso muerto no inferior a 20 000 toneladas se ajustan a los planos aprobados (SOLAS 74/00, regla II-1/3-4);
- (CI) .8 confirmar que los tanques dedicados a lastre de agua de mar disponen de un sistema eficaz de protección contra la corrosión, tal como un revestimiento (SOLAS 74/00, regla II-1/3-2).
- (CI) 2.1.5 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los quimiqueros y los gaseros, el reconocimiento en la fase de la construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
 - (CI) .1 las disposiciones de (CI) 2.1.4.
- (CI) 2.1.6 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, la comprobación de que se lleva a bordo la documentación prescrita debe consistir en:
 - (CI) .1 confirmar que se dispone de información sobre estabilidad y de los planos de lucha contra averías (SOLAS 74/88, reglas II-1/22 y 23-1);
 - (CI) .2 confirmar que se dispone del cuadernillo de maniobras y que en el puente de navegación está expuesta la información relativa a las maniobras (SOLAS 74/88, regla II-1/28);

- (CI) .3 confirmar que los buques que lleven unidades de transporte de carga, incluidos contenedores, llevan a bordo el Manual de sujeción de la carga aprobado (SOLAS 74/94, regla VI/5.6);
- (CI) .4 confirmar que los graneleros de eslora igual o superior a 150 m llevan a bordo el instrumento de carga aprobado (SOLAS 74/97, regla XII/11).
- (CI) .5 confirmar, cuando proceda, en lo que se refiere a los petroleros y los graneleros, que se dispone del Manual de acceso a la estructura del buque (SOLAS 74/00/02, regla II-1/3-6(4));
- (CI) .6 confirmar que a bordo del buque se dispone de un juego de planos del buque acabado (SOLAS 74/-04, regla II-1/3-7 del SOLAS)
- (CI) 2.1.7 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:
 - (CI) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.
- (CA) **2.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2
- (CA) 2.2.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
 - (CA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga, el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga y el Certificado de seguridad para buque de carga;
 - (CA) .2 comprobar la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;
 - (CA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o el Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
 - (CA) .4 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
 - (CA) .5 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;
 - (CA) .6 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;
 - (CA) .7 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;

- (CA) .8 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
- (CA) .9 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias;
- (CA) .10 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica;
- (CA) .11 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/00, regla V/14) (SOLAS 74/88, regla V/13 b));
- (CA) .12 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;
- (CA) .13 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
- (CA) .14 confirmar que se dispone a bordo de información sobre estabilidad, incluida la estabilidad con avería, según proceda, y de los planos de lucha contra averías (SOLAS 74/88/00, reglas II-1/22, 23 y 25);
- (CA) .15 confirmar que se dispone a bordo del cuadernillo de maniobras y que en el puente de navegación está expuesta la información relativa a las maniobras (SOLAS 74/88, reglas II-1/28);
- (CA) .16 comprobar que se han hecho en el diario de navegación las anotaciones correspondientes a las pruebas del aparato de gobierno y las prácticas de gobierno del buque en situaciones de emergencia (SOLAS 74/00, regla V/26) (SOLAS 74/88, regla V/19);
- (CA) .17 comprobar que se han efectuado los reconocimientos normales de las calderas y otros recipientes a presión, según lo prescrito por la Administración, y que se han sometido a prueba los dispositivos de seguridad, tales como las válvulas de seguridad de las calderas;
- (CA) .18 comprobar, según proceda, que el casco y las máquinas se han presentado a reconocimiento con arreglo a un plan de reconocimientos continuos aprobado por la Administración o una sociedad de clasificación;
- (CA) .19 confirmar, cuando proceda, que se lleva a bordo un expediente completo de los informes sobre reconocimientos mejorados y el informe sobre la evaluación del estado del buque*;

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

- (CA) .20 confirmar que los graneleros llevan a bordo el cuadernillo de carga y descarga prescrito en la regla VI/7 del Convenio SOLAS (SOLAS 74/97, regla XII/8.1);
- (CA) .21 confirmar que los graneleros a los que se impongan restricciones en lo que respecta al transporte de cargas de densidad igual o superior a 1 780 kg/m³ llevan marcado un triángulo de manera permanente en el forro exterior del costado a media eslora (SOLAS 74/97, regla XII/8.3);
- (CA) .22 confirmar que los graneleros llevan a bordo el instrumento de carga, y que éste funciona correctamente (SOLAS 74/97, regla XII/11);
- (CA) .23 confirmar que los graneleros de eslora igual o superior a 150 m y de forro sencillo en el costado, proyectados para transportar cargas sólidas a granel de densidad igual o superior a 1 780 kg/m³, construidos antes del 1 de julio de 1999, tienen, después de la fecha de implantación indicada en la regla XII/3 del Convenio SOLAS 94/97, resistencia y estabilidad suficientes para soportar la inundación de la bodega de carga más cercana a proa (SOLAS 74/97, reglas XII/3, 4, 5 y 6);
- (CA) .24 confirmar que los buques que lleven unidades de transporte de carga, incluidos contenedores, llevan a bordo el Manual de sujeción de la carga aprobado (SOLAS 74/94, regla VI/5.6);
- (CA) .25 confirmar que se lleva a bordo el cuadernillo de carga para el transporte de cargas a granel (SOLAS 74/00, regla VI/7);
- (CA) .26 confirmar, cuando proceda, en lo que se refiere a los petroleros y los graneleros, que se dispone a bordo del Manual de acceso a la estructura del buque (SOLAS 74/00/02, regla II-1/3-6(4));
- (CA) .27 confirmar que las modificaciones estructurales que se puedan haber realizado han sido aprobadas por la sociedad de clasificación y que figuran en los planos del buque acabado que se llevan a bordo (regla II-1/3-7 del SOLAS 74/ 04)
- (CA) 2.2.2 Por lo que respecta al casco^{*}, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el reconocimiento anual debe consistir en:
- (CA) .1 examinar, en sentido general y en la medida en que se puedan ver, el casco y sus dispositivos de cierre;
- (CA) .2 examinar el equipo de fondeo y amarre en la medida en que se pueda ver. . En el caso de los buques construidos con posterioridad a 01/01/2007, confirmar que en el equipo de remolque y amarre esté claramente marcada cualquier restricción relacionada con su funcionamiento en condiciones de seguridad (regla II-1/3-8 del SOLAS 74/04);

* Véanse también las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros (resolución A.744(18), anexo A).

- (CA) .3 examinar el mamparo de colisión y demás mamparos estancos en la medida en que se puedan ver (SOLAS 74/88, reglas II-1/11 y 14);
- (CA) .4 examinar y probar (directamente y por telemando) todas las puertas estancas que haya en los mamparos estancos (SOLAS 74/88, regla II-1/18);
- (CA) .5 examinar cada bomba de sentina y confirmar que el sistema de bombeo de sentina de cada compartimiento estanco es satisfactorio (SOLAS 74/88, regla II-1/21);
- (CA) .6 confirmar que el drenaje de los espacios de carga cerrados situados en la cubierta de francobordo es satisfactorio (SOLAS 74/88, regla II-1/21);
- (CA) .7 confirmar que las máquinas, las calderas y demás recipientes a presión, así como los correspondientes sistemas de tuberías y accesorios, están instalados y protegidos de modo que se reduzca al mínimo todo peligro para las personas a bordo, teniendo debidamente en cuenta las piezas móviles, las superficies calientes y otros riesgos (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2 (excepto 4.2.2.3.4, referente al cierre a distancia de las válvulas incluidas en el equipo de seguridad)) (SOLAS 74/88, reglas II-1/26, 32, 33 y 34) (SOLAS 74/78, regla II-2.15 (excepto 15.2.5));
- (CA) .8 confirmar que se puede mantener o restablecer el funcionamiento normal de las máquinas propulsoras aun cuando se inutilice una de las máquinas auxiliares esenciales (SOLAS 74/88, regla II-1/26);
- (CA) .9 confirmar que se dispone de medios que permitan poner en funcionamiento las máquinas sin ayuda exterior partiendo de la condición de buque apagado (SOLAS 74/88, regla II-1/26);
- (CA) .10 realizar un examen general de las máquinas, las calderas, todos los sistemas de vapor, hidráulicos, neumáticos o de cualquier otra índole, así como de los accesorios correspondientes, para comprobar que han sido objeto de un mantenimiento adecuado y prestando especial atención a los riesgos de incendio y explosión (SOLAS 74/88, reglas II-1/26 y 27);
- (CA) .11 examinar y probar el funcionamiento de los aparatos de gobierno principal y auxiliar, incluidos sus correspondientes equipos y sistemas de mando (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CA) .12 confirmar que los medios de comunicación entre el puente de navegación y el compartimiento del aparato de gobierno y los medios que indican la posición angular del timón funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CA) .13 confirmar que en los buques en que haya puestos de gobierno de emergencia se dispone de medios para transmitir información de arribamiento y para repetir las lecturas del compás en dichos puestos (SOLAS 74/88, regla II-1/29 y

SOLAS 74/00, regla V/19 o el texto de la regla V/12 del SOLAS 74/88 en vigor antes del 1 de julio de 2002, según proceda);

- (CA) .14 confirmar que las diversas alarmas prescritas para los aparatos de gobierno hidráulicos, eléctricos y electrohidráulicos funcionan satisfactoriamente y que se realiza el mantenimiento pertinente de los medios para recargar los aparatos de gobierno hidráulicos (SOLAS 74/88, reglas II-1/29 y 30);
- (CA) .15 examinar los medios de funcionamiento de las máquinas principales y auxiliares que son esenciales para la propulsión y la seguridad del buque, incluidos, cuando proceda, los medios de telemando de las máquinas desde el puente de navegación (incluidas las medidas de control, supervisión, notificación, alerta y seguridad) y los medios para accionar las máquinas principales y de otra índole desde una cámara de mando de máquinas (SOLAS 74/88/00/02, regla II-1/31);
- (CA) .16 confirmar el funcionamiento de la ventilación de los espacios de máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/35);
- (CA) .17 confirmar que las medidas para reducir el ruido en los espacios de máquinas son eficaces (SOLAS 74/88, regla II-1/36);
- (CA) .18 confirmar que el telégrafo de máquinas, el medio secundario de comunicación entre el puente de navegación y el espacio de máquinas y el medio de comunicación con cualquier otro puesto desde el cual se puedan gobernar las máquinas funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/37);
- (CA) .19 confirmar que la alarma para los maquinistas se oye claramente en los alojamientos de los maquinistas (SOLAS 74/88, regla II-1/38);
- (CA) .20 examinar visualmente y en funcionamiento, en la medida de lo posible, las instalaciones eléctricas, incluida la fuente principal de energía eléctrica y los sistemas de alumbrado (SOLAS 74/88, reglas II-1/40 y 41);
- (CA) .21 confirmar, en la medida de lo posible, el buen funcionamiento de la fuente o fuentes de energía eléctrica de emergencia, incluidos sus medios de arranque, los sistemas que alimentan y, cuando proceda, su funcionamiento automático (SOLAS 74/88, reglas II-1/43 y 44);
- (CA) .22 examinar en general que las precauciones contra descargas, incendios y otros riesgos de origen eléctrico son objeto de mantenimiento (SOLAS 74/88, regla II-1/45);
- (CA) .23 examinar las disposiciones relativas a los espacios de máquinas sin dotación permanente (SOLAS 74/88, reglas II-1/46 a 53) y, en particular, el ensayo aleatorio de las funciones, automática, de alarma y de parada;
- (CA) .24 confirmar, en la medida de lo posible, que los medios estructurales de prevención de incendios no han sufrido cambios, examinar y comprobar el funcionamiento

de las puertas contraincendios manuales y automáticas, probar los medios de cierre de las entradas y salidas principales de todos los sistemas de ventilación y probar los medios de parada de los sistemas de ventilación mecánica desde el exterior de los espacios a que den servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.4, 5.2, 5.3.1, 5.3.2, 6.2, 6.3, 7.5.5, 7.7, 8.2, 8.3, 8.4, 9.2.1, 9.2.3, 9.3, 9.4.2, 9.5, 9.7.1, 9.7.2, 9.7.3, 9.7.5.2, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 19.3.8, 19.3.10, 20.2.1 y 20.3) (SOLAS 74/88, reglas II-2/42 a 44, 46 a 50 y 52);

- (CA) .25 confirmar que los medios de evacuación de los espacios de alojamiento, de máquinas y de otra índole son satisfactorios (SOLAS 74/00, reglas II-2/13.2, 13.3.1, 13.3.3, 13.4.2 y 13.6) (SOLAS 74/88, regla II-2/45);
- (CA) .26 examinar las medidas relativas a la utilización de combustible gaseoso para fines domésticos (SOLAS 74/00, regla II-2/4.3) (SOLAS 74/88, regla II-2/51);
- (CA) .27 examinar visualmente el estado de las juntas de expansión de los sistemas de agua de mar.
- (CA) .28 confirmar, si procede, y dentro de lo posible, cuando se examinen los espacios internos de los petroleros y los graneleros, que se mantienen en buen estado los medios de acceso a la zona de carga y otros espacios, para permitir que se efectúen inspecciones minuciosas (SOLAS 14/00/02, regla II-1/3-6);
- (CA) .29 confirmar que, desde el último reconocimiento, no se haya instalado a bordo nuevo equipo que contenga asbesto (regla II-1/3-5 del SOLAS 74/00);
- (CA) .30 examinar el funcionamiento de las alarmas de los pozos de sentina de todas las bodegas de carga y túneles transportadores (regla XII/9 del SOLAS 74/97);
- (CA) .31 con respecto a los graneleros, examinar los detectores del nivel del agua en las bodegas, los espacios de lastre y los espacios secos y sus alarmas audibles y visuales (SOLAS 74/02, regla XII/12);
- (CA) .32 con respecto a los graneleros, comprobar la disponibilidad de sistemas de drenaje y bombeo a proa del mamparo de colisión (SOLAS 74/02, regla XII/13);
- (CA) .33 confirmar que el buque lleva marcado permanentemente su número de identificación. (SOLAS 74/02, regla XI-1/3);
- (CA) .34 en el caso de los buques de carga de casco sencillo con una única bodega, examinar el detector de nivel de agua de la carga y su alarma acústica y visual (regla II-1/23-3 del SOLAS 74/04)

- (CA) 2.2.3 Por lo que respecta al casco*, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento anual debe consistir en:
- (CA) .1 confirmar, cuando proceda, que se mantienen los medios precisos para recuperar la capacidad de gobierno, como está prescrito, si se produce un solo fallo (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
 - (CA) .2 examinar las aberturas de los tanques de carga, incluidas las juntas, tapas, brazolas y pantallas;
 - (CA) .3 examinar las válvulas de presión/vacío de los tanques de carga y los dispositivos para impedir el paso de las llamas (SOLAS 74/00, regla II-2/11.6);
 - (CA) .4 examinar los dispositivos para impedir el paso de las llamas de los respiraderos de todos los tanques de combustible, tanques de lastre oleoso, tanques de lavazas oleosas y espacios perdidos, en la medida de lo posible;
 - (CA) .5 examinar los sistemas de respiración, purga y desgasificación y otros sistemas de ventilación de los tanques de carga (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.5.3, 4.5.4, 4.5.6 y 4.5.8) (SOLAS 74/88, regla II-2/59);
 - (CA) .6 examinar los sistemas de la carga, lavado con crudos, lastre y agotamiento, tanto sobre cubierta como en las cámaras de bombas de carga, y el sistema de combustible en cubierta;
 - (CA) .7 confirmar que todo el equipo eléctrico instalado en zonas peligrosas es apto para tales lugares, está en buen estado y es objeto de un mantenimiento adecuado;
 - (CA) .8 confirmar que se han eliminado las posibles fuentes de ignición de la cámara de bombas de carga y sus proximidades, tales como equipo suelto, materiales combustibles, etc., que no hay indicios de fugas indebidas y que las escalas de acceso están en buen estado;
 - (CA) .9 examinar todos los mamparos de las cámaras de bombas por si presentan indicios de fugas de hidrocarburos o grietas y, en particular, los medios de obturación de todas las perforaciones practicadas en dichos mamparos;
 - (CA) .10 examinar, en la medida de lo posible, las bombas de carga, de sentina, de lastre y de agotamiento por si presentan fugas indebidas en los prensaestopas, verificar que los dispositivos eléctricos y mecánicos de accionamiento y de cierre por telemando y el sistema de achique de la cámara de bombas funcionan correctamente y comprobar que los polines de las bombas están intactos;

* Véanse las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18), anexo B).

- (CA) .11 confirmar que funciona el sistema de ventilación de las cámaras de bombas, que los conductos están intactos, que funcionan los reguladores de tiro y que las pantallas están limpias;
- (CA) .12 verificar que funcionan los manómetros instalados en las tuberías de descarga y los sistemas indicadores de nivel;
- (CA) .13 examinar los medios de acceso a la proa (SOLAS 74/00, regla II-1/3-3);
- (CA) .14 examinar los medios de remolque de emergencia de los buques tanque de peso muerto no inferior a 20 000 toneladas (SOLAS 74/00, regla II-1/3-4);
- (CA) .15 confirmar que el sistema de protección contra la corrosión utilizado en los tanques dedicados a agua de lastre de los petroleros y graneleros es objeto de mantenimiento (SOLAS 74/00, regla II-1/3-2);
- (CA) .16 examinar el alumbrado de emergencia de todas las cámaras de bombas de carga de los buques tanque construidos después del 1 de julio de 2002 (SOLAS 74/00, regla II-1/43).
- (CA) 2.2.4 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los quimiqueros y gaseros, el reconocimiento anual debe consistir en:
 - (CA) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.3.1.
- (CA) 2.2.5 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:
 - (CA) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga;
 - (CA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (CIn) **2.3 Reconocimientos intermedios** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.3
- (CIn) 2.3.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
 - (CIn) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.1.
- (CIn) 2.3.2 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el reconocimiento intermedio debe consistir en:
 - (CIn) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.2;

- (CIn) .2 respecto de los buques de más de cinco años, un examen interno de los espacios representativos utilizados para el agua de lastre;
 - (CIn) .3 respecto de los buques de más de 10 años que no estén dedicados únicamente al transporte de cargas secas, un examen interno de los espacios de carga seleccionados;
 - (CIn) .4 respecto de los buques que tengan más de 15 años dedicados únicamente al transporte de cargas secas, un examen interno de los espacios de carga seleccionados.
- (CIn) 2.3.3 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento intermedio debe consistir en:
- (CIn) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.3;
 - (CIn) .2 si al examinar los diversos sistemas de tuberías hubiese dudas en cuanto a su estado, podrá exigirse que las tuberías sean probadas a presión, calibradas o ambas cosas. Se prestará atención especial a ciertas reparaciones, como las chapas de refuerzo soldadas;
 - (CIn) .3 respecto de los buques que tengan más de 10 años, realizar un examen interno de ciertos espacios de carga;
 - (CIn) .4 probar la resistencia del electroaislamiento de los circuitos eléctricos que haya en zonas peligrosas tales como las cámaras de las bombas de carga y las zonas adyacentes a los tanques de carga, aunque en los casos en que se lleve un buen registro de las pruebas efectuadas se podrán aceptar los resultados obtenidos en pruebas recientes.
- (CIn) 2.3.4 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los quimiqueros y gaseros, el reconocimiento intermedio debe consistir en:
- (CIn) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.3.1.
- (CIn) 2.3.5 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento intermedio debe consistir en:
- (CIn) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga;
 - (CIn) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

(CR) **2.4 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5

(CR) 2.4.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(CR) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.1, excepto por lo que se refiere a la validez del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.

(CR) 2.4.2 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el reconocimiento de renovación debe consistir en:

(CR) .1 las disposiciones de (CIn) 2.3.2;

(CR) .2 examinar las válvulas de toma de mar y su acoplamiento al casco;

(CR) .3 examinar el equipo de fondeo y amarre, para lo cual se deberán levar y soltar las anclas utilizando el molinete.

(CR) 2.4.3 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento de renovación debe consistir en:

(CR) .1 las disposiciones de (CIn) 2.3.3.

(CR) 2.4.4 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los quimiqueros y gaseros, el reconocimiento de renovación debe consistir en:

(CR) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.3.1.

(CR) 2.4.5 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de las prescripciones adicionales de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en las disposiciones de (CI) 2.1.3.63.

(CR) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.

(V) **3 DIRECTRICES PARA LA INSPECCIÓN DEL EXTERIOR DE LA OBRA VIVA DE LOS BUQUES DE CARGA**

(CV) 3.1 La inspección del exterior de la obra viva de los buques de carga debe consistir en:

(CV) .1 examinar el forro exterior, incluidas las planchas del fondo y de proa, la quilla, las quillas de balance, la roda, el codaste y el timón;

(CV) .2 tomar nota del huelgo de los cojinetes de apoyo del timón;

- (CV) .3 examinar, en la medida de lo posible, los prensaestopas de la hélice y del eje de cola;
 - (CV) .4 tomar nota, en la medida de lo posible, del huelgo de los ejes de la hélice;
 - (CV) .5 examinar los cajones de toma de mar y coladores;
 - (CV) .6 efectuar el reconocimiento de los componentes correspondientes inspeccionados al mismo tiempo (véanse las "Cuestiones generales" de la sección 5.1).
- (CV) 3.2 La conclusión de la inspección de la obra viva de los buques de carga debe consistir en:
- (CV) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga;
 - (CV) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (R) 4 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA PARA BUQUE DE CARGA**
- (RI) 4.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1
- (RI) 4.1.1 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:
- (RI) .1 establecer las zonas marítimas declaradas de operaciones, el equipo instalado para cumplir las prescripciones funcionales en tales zonas marítimas de operaciones, los métodos adoptados para asegurar la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales y las medidas para suministrar una fuente de energía eléctrica de emergencia (si la hubiere) (SOLAS 74/88, reglas II-1/43 y IV/1 a 15);
 - (RI) .2 establecer el equipo radioeléctrico que procede someter a reconocimiento y, si el equipo está duplicado con el fin de asegurar la disponibilidad de lo dispuesto en las prescripciones funcionales, establecer lo que constituye el "equipo básico" y el "equipo duplicado" (SOLAS 74/88, regla IV/15) (Debe quedar constancia del equipo de radiocomunicaciones provisto además del exigido en cumplimiento de lo dispuesto en el Convenio SOLAS);
 - (RI) .3 confirmar que todo el equipo prescrito en el Convenio SOLAS se ajusta a unas normas de funcionamiento apropiadas que no sean inferiores a las aprobadas por la OMI (SOLAS 74/88, regla IV/14);
 - (RI) .4 examinar los planos sobre la provisión y ubicación de la instalación radioeléctrica, incluidas las fuentes de energía eléctrica y las antenas (SOLAS 74/88, reglas II-1/43, IV/6 y 14 y V/19);

- (RI) .5 examinar los planos sobre la provisión y colocación de los dispositivos radioeléctricos de salvamento (SOLAS 74/88, regla III/6).
- (RI) 4.1.2 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidos los dispositivos radioeléctricos de salvamento, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
 - (RI) .1 examinar la situación, la protección de naturaleza física y electromagnética y la iluminación de cada instalación radioeléctrica (SOLAS 74/88, regla IV/6);
 - (RI) .2 confirmar la provisión de equipo para la instalación radioeléctrica teniendo debidamente en cuenta las zonas marítimas declaradas en que operará el buque y los medios declarados para mantener la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales (SOLAS 74/88, reglas III/6, IV/7 a 11, 14 y 15);
 - (RI) .3 confirmar la capacidad para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera a través de dos medios separados e independientes como mínimo, utilizando cada uno de ellos un servicio de radiocomunicaciones diferente, desde el puesto habitual de gobierno del buque (SOLAS 74/88, reglas IV/4 y 7 a 11);
 - (RI) .4 examinar todas las antenas, lo que incluye:
 - (RI) .4.1 comprobar visualmente que todas las antenas, incluidas las relacionadas con los servicios de Inmarsat, y los alimentadores están colocados satisfactoriamente y no tienen defectos (SOLAS 74/88, regla IV/14);
 - (RI) .4.2 comprobar el aislamiento y la seguridad de todas las antenas;
 - (RI) .5 examinar la fuente de energía de reserva, lo que incluye:
 - (RI) .5.1 comprobar que hay capacidad suficiente para alimentar el equipo básico o duplicado durante una o seis horas, según proceda (SOLAS 74/88, regla IV/13);
 - (RI) .5.2 y si la fuente de energía de reserva es una batería:
 - (RI) .5.2.1 comprobar su emplazamiento e instalación (SOLAS 74/88, regla IV/13);
 - (RI) .5.2.2 cuando proceda, comprobar su estado midiendo el peso específico o el voltaje;
 - (RI) .5.2.3 con la batería desconectada y la carga máxima de la instalación radioeléctrica prescrita conectada a la fuente de energía de reserva, comprobar el voltaje de la batería y la corriente de descarga;
 - (RI) .5.2.4 comprobar que el cargador o los cargadores son capaces de recargar la batería de reserva en un plazo de 10 horas (SOLAS 74/88, regla IV/13);

- (RI) .5.2.5 comprobar que la información sobre la situación del buque se suministra de manera continua y automática a todos los equipos bidireccionales de comunicaciones (SOLAS 74/88, regla IV/18);
- (RI) .6 examinar los transeceptores de ondas métricas, lo que incluye:
 - (RI) .6.1 comprobar el funcionamiento en los canales 6, 13 y 16 (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14);
 - (RI) .6.2 comprobar la tolerancia de frecuencia, la calidad de la línea de transmisión y la salida de potencia de radiofrecuencia (SOLAS 74/88, regla IV/14);
 - (RI) .6.3 comprobar el funcionamiento correcto de todos los mandos, incluido el grado de prioridad de las unidades de control (SOLAS 74/88, regla IV/14);
 - (RI) .6.4 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);
 - (RI) .6.5 comprobar el funcionamiento de la unidad o unidades de control de ondas métricas o del equipo portátil de ondas métricas provisto para la seguridad de la navegación (SOLAS 74/88, regla IV/6);
 - (RI) .6.6 comprobar el funcionamiento correcto estableciendo contacto con una estación costera u otro buque;
- (RI) .7 examinar el controlador de LSD en ondas métricas y el receptor de escucha de LSD en el canal 70, lo que incluye:
 - (RI) .7.1 realizar una comprobación sin transmitir para confirmar que el equipo está programado con la identidad correcta del servicio móvil marítimo (SOLAS 74/88, regla IV/14);
 - (RI) .7.2 comprobar que la transmisión es correcta por medio de una llamada rutinaria o de prueba a una estación costera, a otro buque, al equipo duplicado de a bordo o a un equipo de prueba especial;
 - (RI) .7.3 comprobar que la recepción es correcta por medio de una llamada rutinaria o de prueba desde una estación costera, otro buque, el equipo duplicado de a bordo o un equipo de prueba especial;
 - (RI) .7.4 comprobar la audibilidad de la alarma de LSD en ondas métricas;
 - (RI) .7.5 comprobar que el equipo funciona con la fuente de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);
- (RI) .8 examinar el equipo radiotelefónico de ondas hectométricas/decamétricas, lo que incluye:

- (RI) .8.1 comprobar que el equipo funciona con la fuente de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);
- (RI) .8.2 comprobar que la antena está sintonizada a todas las bandas apropiadas;
- (RI) .8.3 comprobar que el equipo se encuentra dentro de la tolerancia de frecuencia en todas las bandas apropiadas (SOLAS 74/88, regla IV/14);
- (RI) .8.4 comprobar el funcionamiento correcto estableciendo contacto con una estación costera y/o medir la calidad de la línea de transmisión y la salida de potencia de radiofrecuencia;
- (RI) .8.5 comprobar el funcionamiento del receptor escuchando estaciones conocidas en todas las bandas apropiadas;
- (RI) .8.6 si se han provisto unidades de control fuera del puente de navegación, comprobar que la unidad de control del puente tiene el grado máximo de prioridad para iniciar la transmisión de alertas de socorro (SOLAS 74/88, reglas IV/9, 10, 11 y 14);
- (RI) .9 examinar el equipo de radiotélex de ondas decamétricas, lo que incluye:
 - (RI) .9.1 comprobar que el equipo funciona con la fuente de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);
 - (RI) .9.2 confirmar que el equipo tiene programado el número de llamada selectiva correcto;
 - (RI) .9.3 comprobar el funcionamiento correcto mediante la inspección de una copia impresa reciente o mediante una prueba con una radioestación costera (SOLAS 74/88, reglas IV/10 y 11);
- (RI) .10 examinar el controlador o controladores de LSD de ondas hectométricas/decamétricas, lo que incluye:
 - (RI) .10.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);
 - (RI) .10.2 confirmar que el equipo está programado con la identidad correcta del servicio móvil marítimo;
 - (RI) .10.3 comprobar el programa de autoverificación sin transmisión;
 - (RI) .10.4 comprobar el funcionamiento por medio de una llamada de prueba a una radioestación costera en ondas hectométricas y/o decamétricas si las reglas del puesto de atraque permiten efectuar transmisiones en dichas ondas (SOLAS 74/88, reglas IV/9, 10 y 11);
 - (RI) .10.5 comprobar que se oye la alarma de LSD de ondas hectométricas/decamétricas;

- (RI) .11 examinar el receptor o receptores de escucha de LSD de ondas hectométricas/decamétricas, lo que incluye:
 - (RI) .11.1 confirmar que solamente se está escuchando en las frecuencias de socorro y seguridad de LSD (SOLAS 74/88, reglas IV/9 a 12);
 - (RI) .11.2 comprobar que se mantiene una escucha continua mientras se manipulan radiotransmisores de ondas hectométricas/decamétricas (SOLAS 74/88, regla IV/12);
 - (RI) .11.3 comprobar el funcionamiento correcto por medio de una llamada de prueba desde una estación costera u otro buque;
- (RI) .12 examinar el receptor de escucha en la frecuencia radiotelefónica de socorro (SOLAS, reglas IV/7 y 14), lo que incluye:
 - (RI) .12.1 comprobar la función con/sin silenciador;
 - (RI) .12.2 comprobar la sensibilidad del receptor, comparándola con estaciones conocidas;
 - (RI) .12.3 comprobar la audibilidad del altavoz;
- (RI) .13 examinar la estación o estaciones terrenas de buque de Inmarsat, lo que incluye:
 - (RI) .13.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva, y cuando se necesita un suministro ininterrumpido de información del equipo náutico u otro equipo del buque, asegurarse de que tal información continúa suministrándose aunque falle la fuente de energía eléctrica principal o de emergencia del buque (SOLAS 74/88, reglas IV/13 y 14);
 - (RI) .13.2 comprobar la función de socorro por medio de un procedimiento de ensayo aprobado, cuando sea posible (SOLAS 74/88, reglas IV/10, 12 y 14);
 - (RI) .13.3 comprobar el funcionamiento correcto mediante la inspección de una copia impresa reciente o mediante una llamada de prueba;
- (RI) .14 si procede, examinar el equipo para el servicio NAVTEX (SOLAS 74/88, reglas IV/7, 12 y 14), lo que incluye:
 - (RI) .14.1 comprobar el funcionamiento correcto observando los mensajes que se reciban o inspeccionando una copia impresa reciente;
 - (RI) .14.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;
- (RI) .15 examinar el equipo de llamada intensificada a grupos (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14), lo que incluye:

- (RI) .15.1 comprobar el funcionamiento y la zona correctos observando los mensajes que se reciban o inspeccionando una copia impresa reciente;
- (RI) .15.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;
- (RI) .16 si procede, examinar el equipo radioeléctrico para comprobar que se recibe información sobre seguridad marítima mediante impresión directa de banda estrecha en ondas decamétricas (SOLAS 74/88, reglas IV/7, 12 y 14), lo que incluye:
 - (RI) .16.1 comprobar el funcionamiento correcto observando los mensajes que se reciban o inspeccionando una copia impresa reciente;
 - (RI) .16.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;
- (RI) .17 examinar la RLS por satélite de 406 MHz (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14), lo que incluye:
 - (RI) .17.1 comprobar la posición e instalación para que pueda zafarse y flotar;
 - (RI) .17.2 efectuar una inspección para ver si hay defectos;
 - (RI) .17.3 efectuar las operaciones de autoverificación;
 - (RI) .17.4 comprobar que la identificación de la RLS está claramente marcada en el exterior del equipo y, cuando sea posible, decodificar el número de identidad de la RLS para confirmar que es correcto;
 - (RI) .17.5 comprobar la fecha de caducidad de la batería;
 - (RI) .17.6 si la hubiere, comprobar la suelta hidrostática y su fecha de caducidad;
 - (RI) .17.7 comprobar la emisión en las frecuencias operacionales, la codificación y el registro de la señal de 406 MHz sin transmitir una llamada de socorro al satélite;
 - (RI) .17.8 comprobar que la RLS ha sido objeto de mantenimiento a intervalos que no excedan de cinco años en una instalación aprobada de mantenimiento en tierra (SOLAS 74/00, regla IV/15.9);
 - (RI) .17.9 si es posible, comprobar la emisión en las frecuencias operacionales, la codificación y el registro de la señal de radiorrecalada de 121,5 MHz sin transmitir una llamada de socorro al satélite;
- (RI) .18 examinar el aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas (SOLAS 74/88, regla III/6), lo que incluye:
 - (RI) .18.1 comprobar el funcionamiento correcto en el canal 16 y otro cualquiera haciendo una prueba con otra instalación fija o portátil de ondas métricas;

- (RI) .18.2 comprobar los medios de carga de las baterías cuando se utilicen baterías recargables;
- (RI) .18.3 comprobar la fecha de caducidad de las baterías primarias, cuando se utilicen;
- (RI) .18.4 cuando proceda, comprobar toda instalación fija provista en una embarcación de supervivencia;
- (RI) .19 examinar los respondedores de radar (SOLAS 74/78, reg.III/6, IV/7 y 14), lo que incluye :
 - (RI) .19.1 comprobar la posición e instalación;
 - (RI) .19.2 observar la respuesta en el radar de 9 GHz del buque;
 - (RI) .19.3 comprobar la fecha de caducidad de las baterías;
- (RI) .20 examinar el equipo de prueba y las piezas de respeto que haya a bordo para asegurarse de que son adecuados para las zonas marítimas en que opere el buque y las opciones declaradas para mantener la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales (SOLAS 74/88, regla IV/15).
- (RI) 4.1.3 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, la comprobación de que se llevan a bordo los documentos pertinentes debe consistir en:
 - (RI) .1 comprobar que hay una licencia radioeléctrica válida expedida por la Administración de abanderamiento (Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, artículo 24);
 - (RI) .2 comprobar los títulos de los radiooperadores (SOLAS 74/88, regla IV/16, y Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, artículo 56);
 - (RI) .3 comprobar el registro radioeléctrico (SOLAS 74/88, regla IV/17, y Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, apéndice 11);
 - (RI) .4 comprobar que se llevan publicaciones actualizadas de la UIT (Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, apéndice 11);
 - (RI) .5 comprobar que se llevan manuales de operaciones para todo el equipo (SOLAS 74/88, regla IV/15);
 - (RI) .6 comprobar que se llevan manuales de servicio para todo el equipo cuando el mantenimiento en la mar sea la opción declarada (SOLAS 74/88, regla IV/15).
- (RI) 4.1.4 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:

- (RI) .1 un informe sobre el reconocimiento, en el que consten los pormenores del mismo, así como las omisiones y deficiencias, que el inspector, indicando claramente la organización que representa, elaborará y remitirá a las autoridades pertinentes, las cuales, si quedan satisfechas, deben expedir el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el correspondiente Inventario del equipo (Modelo R).
- (RP) **4.2 Reconocimientos periódicos** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.4
- (RP) 4.2.1 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (RP) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;
- (RP) .2 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;
- (RP) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
- (RP) .4 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
- (RP) .5 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;
- (RP) .6 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;
- (RP) .7 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
- (RP) .8 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
- (RP) .9 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias;
- (RP) .10 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica;
- (RP) .11 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/13 b));

- (RP) .12 comprobar que se dispone a bordo de información adecuada para el manejo y mantenimiento apropiados del equipo;
- (RP) .13 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;
- (RP) .14 confirmar que todo nuevo equipo ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que no se han hecho cambios que afecten a la validez de los certificados;
- (RP) .15 confirmar que se ha mantenido un registro durante el plazo transcurrido desde el último reconocimiento de manera satisfactoria a juicio de la Administración y de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones (SOLAS 74/88, regla IV/17);
- (RP) .16 comprobar las pruebas documentales de que la capacidad real de la batería ha sido demostrada en puerto en el curso de los 12 últimos meses (SOLAS 74/88, regla IV/13);
- (RP) .17 confirmar que se han cumplido las disposiciones de (RI) 4.1.3.
- (RP) .18 comprobar que la prueba anual de la radiobaliza satelitaria se ha efectuado y , si procede si se ha llevado a cabo el mantenimiento en tierra a intervalos que no excedan de cinco años (SOLAS 74/04, regla IV/15)
- (RP) 4.2.2 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, el reconocimiento periódico debe consistir en:
 - (RP) .1 las disposiciones de (RI) 4.1.2.
- (RP) 4.2.3 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, la conclusión del reconocimiento periódico debe consistir en:
 - (RP) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga;
 - (RP) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (RR) **4.3 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5
- (RR) 4.3.1 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

- (RR) .1 las disposiciones de (RP) 4.2.1, salvo en lo que se refiere a la validez del Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga.
- (RR) 4.3.2 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (RR) .1 las disposiciones de (RI) 4.1.2.
- (RR) 4.3.3 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (RR) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, la expedición de un Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga, con arreglo a las disposiciones de (PaI) 4.1.4.
- (Pa) **5 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE**
- (PaI) **5.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1
- (PaI) 5.1.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:
- (PaI) .1 examinar el compartimentado y la estabilidad (SOLAS 74/88/95, reglas II-1/4 a 8, 8-1, 8-2, 8-3, 13 y 16);
- (PaI) .2 examinar los medios de lastrado (SOLAS 74/88, regla II-1/9);
- (PaI) .3 examinar la disposición de los mamparos, su construcción y las aberturas de los mismos, incluida la disposición y los medios de accionamiento de las puertas estancas (SOLAS 74/88, reglas II-1/10, 14 y 15);
- (PaI) .4 examinar la disposición de los dobles fondos (SOLAS 74/88, regla II-1/12);
- (PaI) .5 examinar las aberturas practicadas en el forro exterior por debajo de la línea de margen, la construcción de las puertas estancas, portillos, cubiertas estancas, troncos estancos, etc., y la integridad de estanquidad por encima de la línea de margen (SOLAS 74/88, reglas II-1/17, 18, 19 y 20);
- (PaI) .6 examinar los planos de los medios de bombeo de sentina (SOLAS 74/88, reglas II-1/21 y 39);
- (PaI) .7 examinar, cuando proceda, los medios indicadores del estado de toda puerta de proa y de todo defecto de estanquidad (SOLAS 74/88, regla II-1/23-2);
- (PaI) .8 examinar los planos de las instalaciones de máquinas (SOLAS 74/88, reglas II-1/26 a 36 y 54);

- (PaI) .9 examinar los planos de las instalaciones eléctricas (SOLAS 74/88, reglas II-1/39, 40, 41, 42, 44 y 45);
- (PaI) .10 comprobar, cuando proceda, la provisión de alumbrado de emergencia complementario (SOLAS 74/88, reglas II-1/42-1);
- (PaI) .11 examinar los planos de las bombas, colectores, bocas, mangueras y lanzas contraincendios y la conexión internacional a tierra (SOLAS 74/88, regla II-1/39, SOLAS 74/00, regla II-2/10.2, y Código SSCI, capítulos 2 y 12) (SOLAS 74/88, reglas II-1/39 y II-2/4 y 19);
- (PaI) .12 comprobar la disponibilidad y especificaciones de los extintores de incendios y los equipos de bombero (SOLAS 74/88, reglas II-2/6 y 17);
- (PaI) .13 examinar los planos de los dispositivos de extinción de incendios y de los medios especiales de los espacios de máquinas (SOLAS 74/88, reglas II-1/39 y II-2/7 y 11);
- (PaI) .14 examinar las medidas relativas al combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2.3) (SOLAS 74/88, regla II-2/15);
- (PaI) .15 examinar los planos de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos los medios de evacuación (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.4.4, 5.2, 5.3, 7.5, 7.8.2, 8.4, 8.5, 9, 10.6, 11, 13, 17, 20, y Código SSCI, capítulo 13, secciones 1 y 2) (SOLAS 74/88, reglas II-2/23 a 36);
- (PaI) .16 examinar los planos para la protección de los espacios de categoría especial y otros espacios de carga (SOLAS 74/88, reglas II-2/37, 38 y 39);
- (PaI) .17 examinar los planos del sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios, la alarma para convocar a la tripulación y el sistema megafónico y otros medios eficaces de comunicación (SOLAS 74/00, regla II-2/12) (SOLAS 74/88, regla II-2/40);
- (PaI) .18 examinar los planos de los medios especiales para el transporte de mercancías peligrosas, cuando proceda, incluidos el suministro de agua, el equipo y los cables eléctricos, el sistema de detección de incendios, el achique de sentinas y la protección del personal (SOLAS 74/88, reglas 11-2/41 y 54);
- (PaI) .19 examinar la disponibilidad y disposición de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate y de los medios para reunir a los pasajeros (SOLAS 74/00, reglas III/11 a 17, 21 y 24);
- (PaI) .20 examinar el proyecto de las embarcaciones de supervivencia, incluidos su equipo y dispositivos de puesta a flote y recuperación, y los medios de embarco y puesta a flote (SOLAS 74/88, reglas III/20 a 24, 36, 38 a 44 y 48);

- (PaI) .21 examinar el proyecto de los botes de rescate, incluidos su equipo y los medios y dispositivos de puesta a flote y recuperación (SOLAS 74/88, reglas III/16, 20, 47 y 48);
- (PaI) .22 examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y de los respondedores de radar (SOLAS 74/88, regla III/6);
- (PaI) .23 examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba de las bengalas para señales de socorro y el aparato lanzacabos y la disponibilidad del equipo de comunicaciones de a bordo y del sistema de alarma general (SOLAS 74/88, reglas III/6, 17, 35, 49 y 50);
- (PaI) .24 examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba de los aros salvavidas, incluidos los provistos de luces de encendido automático, las señales fumígenas autoactivadas, cabos flotantes, chalecos salvavidas, trajes de inmersión y ayudas térmicas (SOLAS 74/88, reglas III/7, 21 y 31 a 37);
- (PaI) .25 examinar los planos para el alumbrado de los puestos de reunión y embarco, pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y embarco, incluido el suministrado por la fuente de energía eléctrica de emergencia (SOLAS 74/88, reglas II-1/42 y III/11);
- (PaI) .26 examinar los planos del emplazamiento y las especificaciones de las luces de navegación, las marcas y el equipo para señales acústicas (Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Reglamento de Abordajes) en vigor, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);
- (PaI) .27 examinar los planos relativos al proyecto del puente y la disposición de los sistemas y aparatos náuticos y los procedimientos del puente (SOLAS 74/00, regla V/15);
- (PaI) .28 comprobar la disponibilidad y especificaciones de los siguientes aparatos náuticos, según proceda: la lámpara de señales diurnas, el compás magnético, el dispositivo transmisor del rumbo, el girocompás, los repetidores del girocompás, la instalación o instalaciones de radar, el sistema de identificación automática, la ayuda de punteo electrónica, la ayuda o ayudas de seguimiento automático o la ayuda o ayudas de punteo de radar automáticas, el ecosonda, el indicador de velocidad y distancia, el axiómetro, el indicador de revoluciones de la hélice, el indicador del paso de la hélice y de la modalidad funcionamiento, el indicador de la velocidad de giro, el sistema de control del rumbo o de la derrota, el receptor del SMNS, el sistema de radionavegación terrenal y el sistema de recepción acústica, el SIVCE, incluidos sus medios auxiliares, el taxímetro o dispositivo de marcación de compás y los medios para corregir el rumbo y la demora (SOLAS 74/00, regla V/19);
- (PaI) .29 comprobar la disponibilidad y especificaciones del registrador de datos de la travesía (SOLAS 74/00, regla V/20);

- (PaI) .30 comprobar la visibilidad desde el puente de navegación (SOLAS 74/00, regla V/22);
- (PaI) .31 comprobar la disponibilidad y especificaciones de las escalas de práctico y las escalas mecánicas/medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/00, regla V/23);
- (PaI) .32 establecer las zonas marítimas de operaciones declaradas, el equipo instalado para cumplir las prescripciones funcionales en tales zonas marítimas de operaciones, los métodos adoptados para asegurar la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales y las medidas para suministrar una fuente de energía eléctrica de emergencia (si la hubiere) (SOLAS 74/88, reglas II-1/42 y IV/1 a 15);
- (PaI) .33 establecer el equipo radioeléctrico que procede someter a reconocimiento y, si el equipo está duplicado con el fin de asegurar la disponibilidad de lo dispuesto en las prescripciones funcionales, establecer lo que constituye el "equipo básico" y el "equipo duplicado" (SOLAS 74/88, regla IV/15) (Debe quedar constancia del equipo de radiocomunicaciones provisto además del que exige el cumplimiento de lo dispuesto en el Convenio SOLAS);
- (PaI) .34 confirmar que todo el equipo prescrito en el Convenio SOLAS se ajusta a unas normas de funcionamiento apropiadas que no sean inferiores a las aprobadas por la OMI (SOLAS 74/88, regla IV/14);
- (PaI) .35 examinar los planos sobre la provisión y ubicación de la instalación radioeléctrica, incluidas las fuentes de energía eléctrica y las antenas (SOLAS 74/88, reglas II-1/42, IV/6 y 14);
- (PaI) .36 examinar los planos sobre la provisión y ubicación de los dispositivos radioeléctricos de salvamento (SOLAS 74/88, regla III/6);
- (PaI) .37 si procede, comprobar que se conserva a bordo, oportunamente actualizada, una lista de todas las limitaciones operacionales del buque de pasaje.
- (PaI) 5.1.2 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, el reconocimiento en la fase de la construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
- (PaI) .1 examinar el exterior de la obra viva del buque, incluidas las planchas del fondo y de la proa, la quilla, las quillas de balance, la roda, el marco del codaste, el timón, los cajones de tomas de mar y los coladores (SOLAS 74/88, regla I/7 b i));
- (PaI) .2 confirmar los medios de compartimentado, incluida la estabilidad del buque con avería, y comprobar las líneas de carga de compartimentado (SOLAS 74/88, reglas II-1/4 a 8, 13 y 16);
- (PaI) .3 comprobar los medios de lastrado (SOLAS 74/88, regla II-1/9);

- (PaI) .4 confirmar la disposición de los mamparos, su construcción y las aberturas practicadas en ellos, confirmar que el mamparo de colisión es estanco hasta la cubierta de francobordo, que las válvulas instaladas en las tuberías que lo atraviesan se pueden accionar desde más arriba de la cubierta de francobordo y que no hay puertas, registros, conductos de ventilación ni ninguna otra abertura, confirmar que los demás mamparos, según lo exija el compartimentado del buque, son estancos hasta la cubierta de cierre y verificar la construcción de las puertas estancas y que éstas han sido sometidas a prueba (SOLAS 74/88, reglas II-1/10, 14, 15 y 18);
- (PaI) .5 confirmar que se ha mantenido la integridad de estanquidad cuando haya tuberías, imbornales, etc., que atraviesen mamparos estancos de compartimentado (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (PaI) .6 confirmar que en el puente de navegación se dispone de un diagrama que indique el emplazamiento de las puertas estancas, junto con indicadores que señalen si éstas se hallan abiertas o cerradas, y confirmar que las puertas estancas y sus medios de accionamiento se han instalado de conformidad con los planes aprobados (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (PaI) .7 someter a prueba el funcionamiento de las puertas estancas desde el puente de navegación en caso de emergencia y en la propia puerta (SOLAS 74/88, regla II-1/15), y comprobar en particular que:
- (PaI) .7.1 se pueden accionar localmente desde ambos lados del mamparo,
- (PaI) .7.2 están provistas de dispositivos que indiquen si la puerta esta abierta o cerrada en todos los puestos de telemando;
- (PaI) .7.3 están provistas de una alarma audible distinta de cualquier otra alarma que pueda haber en la zona y, cuando proceda, de una señal visual intermitente;
- (PaI) .7.4 están provistas de manivelas de control a ambos lados del mamparo de modo que una persona pueda mantener ambas en la posición abierta y pasar sin riesgo por la puerta estanca sin poner en funcionamiento accidentalmente el mecanismo de cierre motorizado;
- (PaI) .8 confirmar que las puertas estancas y los dispositivos indicadores se pueden accionar si fallan las fuentes de energía principal y de emergencia (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (PaI) .9 comprobar, cuando proceda, toda puerta estanca que no sea preciso que pueda cerrarse a distancia instalada en mamparos estancos que separen espacios de entrepuente y confirmar que hay colocado un aviso relativo a su cierre (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (PaI) .10 confirmar que se ha colocado un aviso relativo al cierre de las planchas amovibles que pueda haber en los mamparos de los espacios de máquinas y, si

procede, someter a prueba las puertas estancas de accionamiento a motor instaladas en su lugar (SOLAS 74/88, regla II-1/15);

- (PaI) .11 confirmar que hay medios para cerrar los portillos y sus tapas, así como los imbornales, las descargas de aguas sucias y aberturas análogas y demás tomas y descargas practicadas en el forro exterior por debajo de la línea de margen (SOLAS 74/88, regla II-1/17);
- (PaI) .12 confirmar que las válvulas para cerrar las tomas y descargas principales y auxiliares de los espacios de máquinas son fácilmente accesibles y que se han provisto indicadores que señalen la posición de las válvulas (SOLAS 74/88, regla II-1/17);
- (PaI) .13 confirmar que los portalones y las portas de carga y de carboneo instalados por debajo de la línea de margen se pueden cerrar bien y que las aberturas interiores de los vertederos de cenizas, basuras, etc., están provistas de una tapa eficaz (SOLAS 74/88, regla II-1/17);
- (PaI) .14 confirmar mediante una prueba con una manguera o de inundación la estanquidad de las cubiertas y troncos, túneles y conductos de ventilación estancos (SOLAS 74/88, regla II-1/19);
- (PaI) .15 confirmar que hay medios para mantener la integridad de estanquidad por encima de la línea de margen (SOLAS 74/88, regla II-1/20);
- (PaI) .16 confirmar que hay medios de bombeo de sentina y que cada bomba y cada sistema de bombeo provisto en cada compartimiento estanco funciona correctamente (SOLAS 74/88, regla II-1/21);
- (PaI) .17 confirmar que el sistema de drenaje de los espacios de carga cerrados situados en la cubierta de francobordo funciona correctamente (SOLAS 74/88, regla II-1/21);
- (PaI) .18 efectuar una prueba de estabilidad (SOLAS 74/88, regla II-1/22);
- (PaI) .19 comprobar, cuando proceda, los medios indicadores del estado de toda puerta de proa y de todo defecto de estanquidad (SOLAS 74/88, regla II-1/23-2);
- (PaI) .20 confirmar que las máquinas, las calderas y otros recipientes a presión, así como los correspondientes sistemas de tuberías y accesorios, están instalados y protegidos de modo que se reduzca al mínimo todo peligro para las personas a bordo, teniéndose debidamente en cuenta las piezas móviles, las superficies calientes y otros riesgos (SOLAS 74/88, regla II-1/26);
- (PaI) .21 confirmar que se puede mantener o restablecer el funcionamiento normal de las máquinas propulsoras aun cuando se inutilice una de las máquinas auxiliares esenciales (SOLAS 74/88, regla II-1/26);

- (PaI) .22 confirmar que se dispone de medios que aseguren que se pueden poner en funcionamiento las máquinas sin ayuda exterior partiendo de la condición de buque apagado (SOLAS 74/88, regla II-1/26);
- (PaI) .23 confirmar que las calderas, todos los componentes de las máquinas y todos los sistemas de vapor, hidráulicos, neumáticos o de cualquier otra índole, así como los accesorios correspondientes, que hayan de soportar presiones internas se han sometido a pruebas adecuadas, incluida una de presión (SOLAS 74/88, regla II-1/26);
- (PaI) .24 confirmar que se dispone de medios que impidan sobrepasar la velocidad admisible cuando haya riesgo de que las máquinas superen la velocidad de régimen (SOLAS 74/88, regla II-1/27);
- (PaI) .25 confirmar que, cuando sea posible, se dispone de medios de protección contra las presiones excesivas en las partes de las máquinas principales o auxiliares y de otras máquinas que estén sometidas a presiones internas y puedan estar sometidas a sobrepresiones peligrosas (SOLAS 74/88, regla II-1/27);
- (PaI) .26 confirmar que, cuando proceda, se dispone de válvulas de seguridad contra explosiones del cárter en los motores de combustión interna y que están dispuestas de un modo que quede reducida al mínimo la posibilidad de que el personal sufra lesiones (SOLAS 74/88, regla II-1/27);
- (PaI) .27 confirmar que las máquinas turbopropulsoras principales y, cuando proceda, los motores propulsores principales de combustión interna y las máquinas auxiliares están provistas de dispositivos de cierre automático para casos de fallo, tales como los del circuito de alimentación de aceite lubricante, que pudieran degenerar rápidamente en avería total, daños graves o explosión (SOLAS 74/88, regla II-1/27);
- (PaI) .28 confirmar y registrar la capacidad de las máquinas para invertir el sentido del empuje de la hélice en un tiempo adecuado y para detener el buque en una distancia razonable, así como la eficacia de los medios suplementarios para maniobrar o detener el buque (SOLAS 74/88, regla II-1/28);
- (PaI) .29 confirmar que el aparato de gobierno principal y el auxiliar están dispuestos de modo que el fallo de uno de los dos no inutilice al otro (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .30 confirmar, cuando proceda, que todos los componentes esenciales del aparato de gobierno están lubricados permanentemente o dotados de accesorios de lubricación (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .31 confirmar que se han instalado válvulas de desahogo en cualquier parte del sistema hidráulico del aparato de gobierno que pueda ser aislada y en la que pueda generarse presión procedente de la fuente de energía o de fuerzas exteriores, y que dichas válvulas están ajustadas a una presión que no exceda la de proyecto (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

- (PaI) .32 confirmar que el aparato de gobierno principal permite el gobierno del buque a la velocidad máxima de servicio en marcha avante, el cambio del timón desde una posición de 35° hasta otra de 35° a la banda opuesta hallándose el buque navegando a la velocidad máxima de servicio en marcha avante y con su calado máximo en agua salada, y dadas las mismas condiciones, desde una posición de 35° a cualquiera de ambas bandas hasta otra de 30° a la banda opuesta en no más de 28 segundos (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .33 confirmar que el aparato de gobierno auxiliar permite el gobierno del buque a la velocidad normal de navegación, puede entrar rápidamente en acción en caso de emergencia y permite el cambio del timón desde una posición de 15° a una banda hasta otra de 15° a la banda opuesta en no más de 60 segundos, hallándose el buque navegando a la mitad de su velocidad máxima de servicio en marcha avante, o a siete nudos si esta velocidad fuera mayor, y con su calado máximo en agua salada (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .34 confirmar que los servomotores de los aparatos de gobierno principal y auxiliar vuelven a arrancar automáticamente cuando después de haber fallado el suministro de energía se normalice ese suministro, que pueden ponerse en funcionamiento desde un punto situado en el puente de navegación y que si falla el suministro de energía de uno cualquiera de los servomotores del aparato de gobierno se produce una alarma acústica y visual en el puente de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .35 confirmar que cuando el aparato de gobierno principal esté provisto de dos o más servomotores idénticos y no se haya instalado un aparato de gobierno auxiliar, después de un solo fallo en su sistema de tuberías o en uno de los servomotores se puede aislar el defecto de modo que se conserve la capacidad de gobierno o se recupere rápidamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .36 confirmar que los sistemas de control del aparato de gobierno principal desde el puente de navegación y desde el compartimiento del aparato de gobierno funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .37 confirmar que cuando el aparato de gobierno principal esté provisto de dos o más servomotores idénticos y no haya instalado un aparato de gobierno auxiliar, los dos sistemas de mando independientes que se accionan desde el puente de navegación funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .38 confirmar que el sistema de control del aparato de gobierno auxiliar desde el compartimiento del aparato de gobierno y, si éste es de accionamiento a motor, desde el puente de navegación, funciona satisfactoriamente y dicho sistema es independiente del sistema de control del aparato de gobierno principal (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .39 confirmar que el sistema de control de los aparatos de gobierno principal y auxiliar que se pueda accionar desde el puente de navegación puede ponerse

en funcionamiento desde un punto situado en el puente de navegación, que en el compartimiento del aparato de gobierno hay medios para desconectarlo de su correspondiente aparato de gobierno y que si falla el suministro de energía eléctrica se produce una alarma acústica y visual en el puente de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

- (PaI) .40 confirmar que los circuitos de energía eléctrica y los sistemas de control del aparato de gobierno, así como los correspondientes componentes, cables y tuberías, están tan separados en toda su longitud como resulta posible (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .41 confirmar que los medios de comunicación entre el puente de navegación y el compartimiento del aparato de gobierno funcionan satisfactoriamente y que en los buques en que haya puestos de gobierno de emergencia se ha provisto un teléfono u otro medio para transmitir a esos puestos información de arribamiento y para repetir las lecturas del compás en dichos puestos (SOLAS 74/88, reglas II-1/29 y V/12);
- (PaI) .42 confirmar que la posición angular del timón se indica en el puente de navegación, independientemente del sistema de control del aparato de gobierno, si el aparato de gobierno principal es de accionamiento a motor, y que dicha posición angular se indica en el compartimiento del aparato de gobierno (SOLAS 74/88, reglas II-1/29 y V-5/12);
- (PaI) .43 confirmar que, si el aparato de gobierno es de accionamiento hidráulico, los dispositivos de alarma acústica y visual indicadores de bajo nivel en cada depósito de fluido hidráulico cuya señal se produzca en el puente de navegación y el espacio de máquinas funcionan satisfactoriamente y que por lo menos un sistema accionador a motor, con inclusión del depósito, puede ser recargado desde un punto situado en el compartimiento del aparato de gobierno por medio de un tanque fijo de almacenamiento, dotado de un indicador de contenido, con las correspondientes tuberías (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .44 confirmar que el compartimiento del aparato de gobierno es de fácil acceso y que, en la medida de lo posible, está separado de los espacios de máquinas y cuenta con medios adecuados para permitir el acceso, a fines de trabajo, a la maquinaria y a los mandos del aparato de gobierno en condiciones seguras (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .45 confirmar que funcionan satisfactoriamente los medios instalados en el puente de navegación y en un puesto apropiado de mando de máquinas principales para indicar si los motores de los aparatos de gobierno eléctricos o electrohidráulicos están funcionando, así como la alarma de sobrecarga y la alarma que indica si falla una cualquiera de las fases de alimentación trifásica situada en el puesto de mando de las máquinas principales (SOLAS 74/88, regla II-1/30);

- (PaI) .46 confirmar que las máquinas principales y auxiliares que sean esenciales para la propulsión y la seguridad del buque están provistas de medios que permitan hacerlas funcionar y gobernarlas eficazmente (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (PaI) .47 confirmar que se dispone de los medios adecuados cuando las máquinas propulsoras vayan a ser telemandadas desde el puente de navegación, incluidas cuando así sea necesario, las medidas de control, supervisión, notificación, alerta y seguridad (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (PaI) .48 confirmar que los medios para accionar las máquinas principales y otras máquinas desde una cámara de mando de máquinas son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (PaI) .49 confirmar que, en general, se dispone de medios que permitan neutralizar manualmente los mandos automáticos y que un fallo no impedirá utilizar los medios de neutralización manual (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (PaI) .50 confirmar que las calderas caldeadas con combustible líquido y gases de escape, los generadores de vapor sin fuego, los sistemas de tuberías de vapor y los sistemas de aire comprimido están provistos de los dispositivos de seguridad adecuados (SOLAS 74/88, reglas II-1/32, 33 y 34);
- (PaI) .51 confirmar el buen funcionamiento de la ventilación en los espacios de máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/35);
- (PaI) .52 confirmar que las medidas para evitar el ruido en los espacios de máquinas son eficaces (SOLAS 74/88, regla II-1/36);
- (PaI) .53 confirmar que el telégrafo de máquinas que indica visualmente las órdenes y respuestas, tanto en la cámara de máquinas como en el puente de navegación, funciona satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/37);
- (PaI) .54 confirmar que el medio secundario de comunicación entre el puente de navegación y el espacio de máquinas también funciona satisfactoriamente y que se han instalado medios adecuados en cualquier otro puesto desde el cual se gobiernan las máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/37);
- (PaI) .55 confirmar que el dispositivo de alarma para maquinistas se oye claramente en los alojamientos de los maquinistas (SOLAS 74/88, regla II-1/38);
- (PaI) .56 confirmar que son eficaces las precauciones que se han tomado para impedir que el aceite que pueda escaparse a presión de alguna bomba, filtro o calentador entre en contacto con superficies calientes;
- (PaI) .57 confirmar que los medios para determinar la cantidad de combustible existente en los tanques están en buen estado;

- (PaI) .58 confirmar que los dispositivos provistos para evitar sobrepresiones en todo tanque o elemento del sistema de combustible, incluidas las tuberías de llenado, se encuentran en buen estado;
- (PaI) .59 confirmar que los tanques del pique de proa no están destinados al transporte de combustible líquido, aceite lubricante ni otros hidrocarburos inflamables;
- (PaI) .60 confirmar que las instalaciones eléctricas, incluidas la fuente de energía principal y las redes de alumbrado, están instaladas de conformidad con los planes aprobados (SOLAS 74/88, reglas II-1/40 y 41);
- (PaI) .61 confirmar que se ha provisto una fuente autónoma de energía eléctrica de emergencia y que sus sistemas auxiliares están alimentados satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/42);
- (PaI) .62 confirmar que los medios de arranque de cada grupo electrógeno de emergencia son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/44);
- (PaI) .63 comprobar, cuando proceda, la disposición del alumbrado de emergencia complementario y someterlo a prueba (SOLAS 74/88, regla II-1/42-1);
- (PaI) .64 confirmar que se han adoptado precauciones contra descargas, incendios y otros riesgos de origen eléctrico (SOLAS 74/88, regla II-1/45);
- (PaI) .65 confirmar, cuando proceda, que los medios para que los espacios de máquinas puedan ser utilizados sin dotación permanente son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/54);
- (PaI) .66 examinar las bombas y colectores contraincendios, la disposición de las bocas, mangueras y lanzas contraincendios y la conexión internacional a tierra y comprobar que cada una de las bombas contraincendios, incluida la de emergencia, puede funcionar por separado, de modo que en cualquier punto del buque puedan producirse simultáneamente dos chorros de agua procedentes de dos bocas distintas manteniéndose en el colector contraincendios la presión necesaria (SOLAS 74/88, reglas II-2/4 y 19);
- (PaI) .67 examinar la disponibilidad y disposición de los extintores de incendios y los equipos de bombero (SOLAS 74/88, reglas II-2/6 y 17);
- (PaI) .68 comprobar la disponibilidad operacional y el mantenimiento de los sistemas de lucha contra incendios (SOLAS 74/00, regla II-2/14) (SOLAS 74/88, reglas II-2/6 y 17);
- (PaI) .69 examinar el sistema fijo de lucha contra incendios de los espacios de máquinas y de carga, según proceda, y confirmar que se han realizado satisfactoriamente las pruebas de la instalación y que sus medios de funcionamiento están claramente indicados (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 53);

- (PaI) .70 examinar los dispositivos de extinción de incendios y las medidas especiales en los espacios de máquinas y confirmar, en la medida de lo posible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos de control previstos para abrir y cerrar las lumbreras, permitir la salida de humos, cerrar las chimeneas y las aberturas de ventilación, cerrar las puertas de accionamiento a motor y de otro tipo, parar los ventiladores, tanto de ventilación como de tiro forzado e inducido para la caldera, y parar las bombas de combustible líquido y otras bombas utilizadas para la descarga de líquidos inflamables (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 11);
- (PaI) .71 examinar las medidas relativas al combustible líquido, el aceite lubricante y otros aceites inflamables y confirmar, en la medida de lo posible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las válvulas de los tanques que contengan combustible líquido, aceite lubricante y otros aceites inflamables (SOLAS 74/88, regla II-2/15);
- (PaI) .72 examinar los sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contra incendios y confirmar que se han realizado satisfactoriamente las pruebas de la instalación (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 12, 13, 14, 36 y 41);
- (PaI) .73 confirmar que todos los aspectos de la instalación de la protección estructural contra incendios, incluida la estructura, la integridad al fuego, la protección de escaleras y ascensores, las aberturas de las divisiones de las clases "A" y "B", los sistemas de ventilación y las ventanas y portillos, así como el uso de materiales combustibles, se ajustan a los planos aprobados (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.4.4, 5.2, 5.3, 7.5, 7.8.2, 8.4, 8.5, 9, 10.6, 11, 13, 17 y 20, y Código SSCI, capítulo 13, secciones 1 y 2) (SOLAS 74/88, reglas II-2/23 a 35);
- (PaI) .74 someter a prueba las puertas contra incendios manuales y automáticas, incluidos los medios de cierre de las aberturas de las divisiones de las clases "A" y "B" (SOLAS 74/88, reglas II-2/30 y 31);
- (PaI) .75 someter a prueba los medios de cierre de las entradas y salidas principales de todos los sistemas de ventilación para la extracción de humo y comprobar que la ventilación mecánica se puede parar desde un lugar situado fuera del espacio a que dé servicio (SOLAS 74/88, regla II-2/32);
- (PaI) .76 confirmar que las escaleras y escalas están dispuestas de modo que proporcionen medios rápidos de evacuación hacia la cubierta de embarco en los botes y balsas salvavidas desde todos los espacios destinados a los pasajeros y la tripulación y desde los espacios en que normalmente trabaje la tripulación (SOLAS 74/00, regla II-2/13.7), y en particular que:
- (PaI) .76.1 debajo de la cubierta de cierre hay dos medios de evacuación desde cada compartimiento estanco, uno de los cuales será independiente de las puertas estancas;

- (PaI) .76.2 encima de la cubierta de cierre hay dos medios de evacuación desde cada zona vertical principal o similar, uno de los cuales dará acceso a una escalera que constituya una salida vertical;
- (PaI) .76.3 la estación radiotelegráfica, si la hubiere, tiene acceso directo a la cubierta expuesta o dispone de dos medios de acceso o salida, uno de los cuales es un portillo o una ventana de amplitud suficiente;
- (PaI) .77 confirmar que los medios de evacuación de cualquier espacio de categoría especial se ajustan en general a lo dispuesto en (PaI) 5.1.2.76 (SOLAS 74/88, regla II-2/28);
- (PaI) .78 confirmar que en los espacios de máquinas hay dos medios de evacuación ampliamente separados que conduzcan hacia las cubiertas de embarco en los botes y balsas salvavidas, con protección continua contra el fuego cuando el espacio esté situado por debajo de la cubierta de cierre (SOLAS 74/88, regla II-2/28);
- (PaI) .79 confirmar los medios de prevención de incendios de los espacios de categoría especial y otros espacios de carga y comprobar, según proceda, el funcionamiento de los medios de cierre de las diversas aberturas (SOLAS 74/88, reglas II-2/37, 38 y 39);
- (PaI) .80 confirmar y someter a prueba, según proceda, el sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios, la alarma especial y el sistema megafónico u otro medio eficaz de comunicación (SOLAS 74/88, regla II-2/40);
- (PaI) .81 examinar, cuando proceda, las medidas especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas, comprobar el equipo, los cables eléctricos y el aislamiento de los mamparos límite, la disponibilidad de indumentaria protectora y de dispositivos portátiles y someter a prueba el suministro de agua, el achique de sentinas y el sistema de aspersión de agua (SOLAS 74/88, reglas II-2/41 y 54);
- (PaI) .82 comprobar la disponibilidad y disposición de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate y de los medios para reunir a los pasajeros (SOLAS 74/88, reglas III/11 a 16, 20 y 24);
- (PaI) .83 examinar cada embarcación de supervivencia, incluido su equipo y que están instalados en las balsas salvavidas el número exigido de respondedores de radar y que éstas balsas salvavidas están claramente marcadas (SOLAS 74/88/00/02, reglas III/20, 21, 26, 33, 34, 36 y 38 a 44);
- (PaI) .84 examinar los medios para efectuar el embarco en cada embarcación de supervivencia y someter a prueba cada dispositivo de puesta a flote, incluidas las pruebas de sobrecarga y las pruebas para establecer la velocidad de arriado y la puesta a flote de cada embarcación de supervivencia con el buque en la condición de calado mínimo de navegación marítima, y comprobar la

- recuperación de cada bote salvavidas (SOLAS 74/88, reglas III/11, 12, 13, 15, 20 y 48);
- (PaI) .85 desplegar el 50% de los sistemas de evacuación marinos tras su instalación (Código IDS, sección 5.1, y circular MSC/Circ.809);
- (PaI) .86 examinar cada bote de rescate, incluido su equipo (SOLAS 74/00, reglas III/21 y 26.3, Código IDS, sección 5.1 y MSC/Circ.809);
- (PaI) .87 examinar los medios de embarco y recuperación de cada bote de rescate y someter a prueba cada dispositivo de puesta a flote y recuperación, incluidas las pruebas de sobrecarga y las pruebas para establecer la velocidad de arriado y recuperación, y asegurarse de que cada bote de rescate se puede arriar al agua y recuperar con el buque en la condición de calado mínimo de navegación marítima (SOLAS 74/88, reglas III/14, 16, 20 y 48);
- (PaI) .88 examinar los medios para reunir a los pasajeros (SOLAS 74/88, regla III/24);
- (PaI) .89 comprobar que el motor del bote o los botes de rescate y de cada bote salvavidas provisto de él arranca satisfactoriamente y funciona en marcha adelante y atrás;
- (PaI) .90 confirmar que hay carteles o señales en las proximidades de las embarcaciones de supervivencia y de los puestos de puesta a flote (SOLAS 74/88, regla III/9);
- (PaI) .91 examinar la disponibilidad y estiba, comprobando su funcionamiento, del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y de los respondedores de radar (SOLAS 74/88, regla III/6);
- (PaI) .92 examinar la disponibilidad y estiba de las bengalas de socorro y del aparato lanzacabos, comprobar la disponibilidad y funcionamiento del equipo de comunicaciones de a bordo y someter a prueba los medios de funcionamiento del sistema de alarma general (SOLAS 74/88, regla III/6);
- (PaI) .93 examinar la disponibilidad, disposición y estiba de los aros salvavidas, incluidos los provistos de luces de encendido automático, las señales fumígenas autoactivadas y los cabos flotantes, los chalecos salvavidas, los trajes de inmersión y las ayudas térmicas (SOLAS 74/88, reglas III/7, 21 y 31 a 37);
- (PaI) .94 comprobar el alumbrado de los puestos de reunión y embarco y de pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y embarco, incluido el suministrado por la fuente de energía eléctrica de emergencia (SOLAS 74/88, reglas II-1/42 y III/11);
- (PaI) .95 comprobar que los buques de pasaje de transbordo rodado disponen de medios de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/26.4);

- (PaI) .96 comprobar que los buques de pasaje de transbordo rodado disponen de una zona de evacuación para helicópteros (SOLAS 74/00, regla III/28);
- (PaI) .97 comprobar que el capitán dispone de un sistema de ayuda para la toma de decisiones (SOLAS 74/00, regla III/29);
- (PaI) .98 comprobar la compatibilidad electromagnética del equipo eléctrico y electrónico instalado en el puente o en sus proximidades (SOLAS 74/00, regla V/17);
- (PaI) .99 examinar la provisión y el emplazamiento, comprobando su funcionamiento, según proceda, de las luces de navegación, las marcas y el equipo para señales acústicas (Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);
- (PaI) .100 comprobar la disponibilidad y especificaciones de la lámpara de señales diurnas (SOLAS 74/88, regla V/11);
- (PaI) .101 comprobar, según proceda, la disponibilidad y funcionamiento del equipo reseñado a continuación (SOLAS 74/00, regla V/19):
 - (PaI) .101.1 comprobar el compás magnético, incluido su emplazamiento, movimiento, iluminación y un taxímetro o dispositivo de marcación de compás (SOLAS 74/00, regla V/19);
 - (PaI) .101.2 las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y oportunamente actualizadas y, cuando se utilicen sistemas electrónicos (SIVCE), las cartas electrónicas y el sistema auxiliar prescrito, oportunamente actualizados (SOLAS 74/00, regla V/19);
 - (PaI) .101.3 el receptor para el sistema mundial de navegación por satélite o el sistema de radionavegación terrenal;
 - (PaI) .101.4 el sistema de recepción acústica, cuando el puente se halle totalmente cerrado;
 - (PaI) .101.5 los medios de comunicación con el puesto de gobierno de emergencia, si lo hay;
 - (PaI) .101.6 el compás magnético de respeto;
 - (PaI) .101.7 la lámpara de señales diurnas;
 - (PaI) .101.8 el ecosonda, incluidos el buen acceso, visión e iluminación de la presentación visual;
 - (PaI) .101.9 el radar o radares, incluidos los recorridos de los guíaondas y los cables para comprobar su encaminamiento y protección, y la pantalla, confirmando la iluminación, los medios de punteo, el funcionamiento correcto de todos los

mandos, las funciones y el dispositivo indicador del movimiento verdadero, si lo hubiere;

- (PaI) .101.10 la ayuda de punteo electrónica, la ayuda de seguimiento automática o la ayuda de punteo radar automática, según proceda, utilizando los instrumentos de prueba adecuados;
- (PaI) .101.11 los dispositivos medidores de la velocidad y la distancia;
- (PaI) .101.12 el dispositivo transmisor del rumbo que facilita información sobre el rumbo al radar, las ayudas de punteo y el equipo del sistema de identificación automática, así como los dispositivos indicadores de distancias;
- (PaI) .101.13 el sistema de control del rumbo o la derrota;
- (PaI) .102 comprobar la disponibilidad, especificaciones, funcionamiento y prueba anual de funcionamiento del registrador de datos de la travesía (SOLAS 74/00/04, regla V/20);
- (PaI) .103 comprobar que se dispone del Código Internacional de Señales y de un ejemplar actualizado del volumen III del Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (Manual IAMSAR). (SOLAS 74/00/02, regla V/21);
- (PaI) .104 comprobar la disponibilidad y, según proceda, el despliegue o funcionamiento de las escalas de práctico y las escalas mecánicas/medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/00, regla V/23);
- (PaI) .105 examinar la ubicación, la protección física y electromagnética y la iluminación de cada instalación radioeléctrica (SOLAS 74/88, regla IV/6);
- (PaI) .106 confirmar la provisión de equipo para la instalación radioeléctrica teniendo bien en cuenta las zonas marítimas declaradas en que operará el buque y los medios declarados para mantener la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales (SOLAS 74/88, reglas III/6 y IV/7 a 11, 14 y 15);
- (PaI) .107 confirmar la capacidad para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera a través de dos medios separados e independientes por lo menos, utilizando cada uno de ellos un servicio de radiocomunicaciones diferente desde el puesto habitual de gobierno del buque (SOLAS 74/88, reglas IV/4 y 7 a 11);
- (PaI) .108 examinar todas las antenas, lo que incluye:
 - (PaI) .108.1 comprobar visualmente que todas las antenas, incluidas las relacionadas con los servicios de Inmarsat, y los alimentadores están colocados satisfactoriamente y no tienen defectos (SOLAS 74/88, regla IV/14);
 - (PaI) .108.2 comprobar el aislamiento y la seguridad de todas las antenas;

- (PaI) .109 examinar la fuente de energía de reserva, lo que incluye:
- (PaI) .109.1 comprobar que hay capacidad suficiente para accionar el equipo básico o duplicado durante una o seis horas, según proceda (SOLAS 74/88, regla IV/13); y
- (PaI) .109.2 si la fuente de energía de reserva es una batería:
- (PaI) .109.2.1 comprobar su emplazamiento e instalación (SOLAS 74/88, regla IV/13);
- (PaI) .109.2.2 cuando proceda, comprobar su estado midiendo el peso específico o el voltaje;
- (PaI) .109.2.3 con la batería desconectada y la carga máxima de la instalación radioeléctrica prescrita conectada a la fuente de energía de reserva, comprobar el voltaje de la batería y la corriente de descarga;
- (PaI) .109.2.4 comprobar que el o los cargadores son capaces de recargar la batería de reserva en un plazo de 10 horas (SOLAS 74/88, regla IV/13);
- (PaI) .110 examinar los transceptores de ondas métricas, lo que incluye:
- (PaI) .110.1 comprobar el funcionamiento en los canales 6, 13 y 16 (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14);
- (PaI) .110.2 comprobar la tolerancia de frecuencias, la calidad de la transmisión y salida de potencia de radiofrecuencia (SOLAS 74/88, regla IV/14);
- (PaI) .110.3 comprobar el funcionamiento correcto de todos los mandos, incluida la prioridad de las unidades de mando (SOLAS 74/88, regla IV/14);
- (PaI) .110.4 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);
- (PaI) .110.5 comprobar el funcionamiento de la unidad o unidades de mando de ondas métricas o del equipo portátil de ondas métricas provisto para la seguridad de la navegación (SOLAS 74/88, regla IV/6);
- (PaI) .110.6 comprobar el funcionamiento correcto estableciendo contacto con una estación costera u otro buque;
- (PaI) .111 examinar el controlador de LSD en ondas métricas y el receptor de escucha de LSD en el canal 70, lo que incluye:
- (PaI) .111.1 realizar una comprobación sin transmitir para confirmar que el equipo está programado con la identidad correcta del servicio móvil marítimo (SOLAS 74/88, regla IV/14);

- (PaI) .111.2 comprobar que la transmisión es correcta por medio de una llamada rutinaria o de prueba a una estación costera, a otro buque, al equipo duplicado de a bordo o a un equipo de prueba especial;
- (PaI) .111.3 comprobar que la recepción es correcta por medio de una llamada corriente o de prueba desde una estación costera, otro buque, el equipo duplicado de a bordo o un equipo de prueba especial;
- (PaI) .111.4 comprobar que se oye la alarma de LSD en ondas métricas;
- (PaI) .111.5 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, reglas IV/13);
- (PaI) .112 examinar el equipo radiotelefónico de ondas hectométricas/decamétricas, lo que incluye:
 - (PaI) .112.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);
 - (PaI) .112.2 comprobar que la antena está sintonizada en todas las bandas apropiadas;
 - (PaI) .112.3 comprobar que el equipo se encuentra dentro de la tolerancia de frecuencia en todas las bandas apropiadas (SOLAS 74/88, regla IV/14);
 - (PaI) .112.4 comprobar el funcionamiento correcto estableciendo contacto con una estación costera y/o midiendo la calidad de la transmisión y la salida de potencia de radiofrecuencia;
 - (PaI) .112.5 comprobar el funcionamiento del receptor escuchando estaciones conocidas en todas las bandas apropiadas;
 - (PaI) .112.6 si se han provisto unidades de control fuera del puente de navegación, comprobar que la unidad de control del puente tiene el grado máximo de prioridad para iniciar la transmisión de alertas de socorro (SOLAS 74/88, reglas IV/9, 10, 11 y 14);
 - (PaI) .112.7 comprobar el funcionamiento correcto del dispositivo generador de la señal de alarma radiotelefónica en una frecuencia distinta de 2 182 kHz;
- (PaI) .113 examinar el equipo de radiotélex en ondas decamétricas, lo que incluye:
 - (PaI) .113.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);
 - (PaI) .113.2 confirmar que el equipo tiene programado el número de llamada selectiva correcto;

- (PaI) .113.3 comprobar el funcionamiento correcto mediante la inspección de una copia impresa reciente o mediante una prueba con una radioestación costera (SOLAS 74/88, reglas IV/10 y 11);
- (PaI) .114 examinar el controlador o controladores de LSD de ondas hectométricas/decamétricas, lo que incluye:
 - (PaI) .114.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);
 - (PaI) .114.2 confirmar que el equipo está programado con la identidad correcta del servicio móvil marítimo;
 - (PaI) .114.3 comprobar el programa de autoverificación sin transmisión;
 - (PaI) .114.4 comprobar el funcionamiento por medio de una llamada de prueba a una radioestación costera en ondas hectométricas y/o decamétricas si las reglas del puesto de atraque permiten las transmisiones en dichas ondas (SOLAS 74/88, reglas IV/9 a 11);
 - (PaI) .114.5 comprobar que se oye la alarma de LSD de ondas hectométricas/decamétricas;
- (PaI) .115 examinar el receptor o receptores de escucha de LSD de ondas hectométricas/decamétricas, lo que incluye:
 - (PaI) .115.1 confirmar que solamente se está escuchando en las frecuencias de socorro y seguridad de LSD (SOLAS 74/88, reglas IV/9 a 12);
 - (PaI) .115.2 comprobar que se mantiene una escucha continua mientras se manipulan radiotransmisores en ondas hectométricas/decamétricas (SOLAS 74/88, regla IV/12);
 - (PaI) .115.3 comprobar el funcionamiento correcto por medio de una llamada de prueba desde una estación costera u otro buque;
- (PaI) .116 examinar el receptor de escucha en la frecuencia radiotelefónica de socorro (SOLAS, reglas IV/7 y 14), lo que incluye:
 - (PaI) .116.1 comprobar la función con/sin silenciador;
 - (PaI) .116.2 comprobar la sensibilidad del receptor, comparándola con estaciones conocidas;
 - (PaI) .116.3 comprobar la audibilidad del altavoz;
- (PaI) .117 examinar la estación o estaciones terrenas de buque de Inmarsat, lo que incluye:

- (PaI) .117.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva y, cuando se necesita un suministro ininterrumpido de información del equipo náutico u otro equipo del buque, asegurarse de que tal información continúa suministrándose aunque falle la fuente de energía eléctrica principal o de emergencia del buque (SOLAS 74/88, reglas IV/13 y 14);
- (PaI) .117.2 comprobar la función de socorro por medio de un procedimiento de prueba aprobado, cuando sea posible (SOLAS 74/88, reglas IV/10, 12 y 14);
- (PaI) .117.3 comprobar el funcionamiento correcto mediante inspección de una copia impresa reciente o mediante una llamada de prueba;
- (PaI) .118 si procede, examinar el equipo para el servicio NAVTEX (SOLAS 74/88, reglas IV/7, 12 y 14), lo que incluye:
 - (PaI) .118.1 comprobar el funcionamiento correcto observando los mensajes que se reciban o inspeccionando una copia impresa reciente;
 - (PaI) .118.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;
- (PaI) .119 examinar el equipo de llamada intensificada a grupos (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14), lo que incluye:
 - (PaI) .119.1 comprobar el funcionamiento y la zona correctos observando los mensajes que se reciban o inspeccionando una copia impresa reciente;
 - (PaI) .119.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;
- (PaI) .120 si procede, examinar el equipo radioeléctrico para comprobar que se recibe información sobre seguridad marítima mediante impresión directa de banda estrecha en ondas decamétricas (SOLAS 74/88, reglas IV/7, 12 y 14), lo que incluye:
 - (PaI) .120.1 comprobar el funcionamiento correcto observando los mensajes que se reciban o inspeccionando una copia impresa reciente;
 - (PaI) .120.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;
- (PaI) .121 examinar la RLS de 406 MHz (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14), lo que incluye:
 - (PaI) .121.1 comprobar la posición e instalación para que pueda zafarse y flotar;
 - (PaI) .121.2 efectuar una inspección para ver si hay defectos;
 - (PaI) .121.3 efectuar las operaciones de autoverificación;

- (PaI) .121.4 comprobar que la identificación de la RLS está claramente marcada en el exterior del equipo y, cuando sea posible, decodificar el número de identidad de la RLS para confirmar que es correcto;
- (PaI) .121.5 comprobar la fecha de caducidad de la batería;
- (PaI) .121.6 si la hubiere, comprobar la suelta hidrostática y su fecha de expiración;
- (PaI) .122 examinar el aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas (SOLAS 74/88, regla III/6), lo que incluye:
 - (PaI) .122.1 comprobar el funcionamiento correcto en el canal 16 y otro cualquiera haciendo una prueba con otra instalación fija o portátil de ondas métricas (SOLAS 74/88, regla IV/14);
 - (PaI) .122.2 comprobar los medios de carga de las baterías cuando se utilicen baterías recargables (SOLAS 74/88, regla IV/14);
 - (PaI) .122.3 comprobar la fecha de caducidad de las baterías primarias, cuando se utilicen (SOLAS 74/88, regla IV/14);
 - (PaI) .122.4 cuando proceda, comprobar toda instalación fija provista en una embarcación de supervivencia (SOLAS 74/88, regla IV/14);
- (PaI) .123 examinar el respondedor o respondedores de radar (SOLAS 74/88, reglas III/6 y IV/7 y 14), lo que incluye:
 - (PaI) .123.1 comprobar la posición e instalación;
 - (PaI) .123.2 observar la respuesta en el radar de 9 GHz del buque;
 - (PaI) .123.3 comprobar la fecha de caducidad de las baterías;
- (PaI) .124 examinar el equipo de prueba y las piezas de respeto que haya a bordo para asegurarse de que son adecuados para las zonas marítimas en que opere el buque y las opciones declaradas para mantener la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales (SOLAS 74/88, regla IV/15);
- (PaI) .125 comprobar que se ha instalado un panel de socorro en el puesto de órdenes de maniobra, o, si procede, que se ha instalado una RLS adicional cerca del puesto de órdenes de maniobra (SOLAS 74/88, regla IV/6);
- (PaI) .126 comprobar que se facilita de manera continua y automática la información sobre la situación del buque a todo el equipo de telecomunicaciones pertinente a fin de que se incluya en el alerta de socorro inicial. (SOLAS 74/88, regla IV/6);

- (PaI) .127 comprobar que el panel de alarma de socorro instalado en el puesto de órdenes de maniobra proporciona una indicación visual y acústica de los alertas de socorro recibidos (SOLAS 74/88, regla IV/6);
- (PaI) .128 comprobar la disponibilidad y el funcionamiento de los medios que permiten mantener radiocomunicaciones bidireccionales en el lugar del siniestro, para fines de búsqueda y salvamento, desde el puesto habitual de gobierno del buque utilizando las frecuencias de 121,5 MHz y 123,1 MHz (SOLAS 74/88, regla IV/7).
- (PaI) .129 confirmar que el buque lleva marcado permanentemente su número de identificación. (SOLAS 74/02, regla XI-1/3);
- (PaI) .130 comprobar que se ha verificado la disponibilidad y funcionamiento del sistema de identificación automático y que se ha realizado la prueba anual de dicho sistema (SOLAS 74/00/04 reg. V/19);
- (PaI) 5.1.3 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, la comprobación de que se lleva a bordo la documentación prescrita debe consistir en:
- (PaI) .1 confirmar que se dispone de información sobre estabilidad y de los planos de lucha contra averías (SOLAS 74/88, reglas II-1/22 y 23);
- (PaI) .2 confirmar que se dispone del cuadernillo de maniobras y que en el puente de navegación está expuesta la información sobre maniobras (SOLAS 74/88, regla II-1/28);
- (PaI) .3 confirmar que los planos de lucha contra incendios están permanentemente expuestos o que, en su defecto, se han facilitado folletos de emergencia a cada oficial y que un duplicado de dichos planos o folletos de emergencia se guarda permanentemente en un estuche fácilmente identificable situado fuera de la caseta de cubierta (SOLAS 74/00, reglas II-2/15.2.4 y 15.3.2) (SOLAS 74/88, regla II-2/20). Los planos de lucha contra incendios están en el idioma prescrito por la Administración;
- (PaI) .4 confirmar que se dispone de los planes de mantenimiento (SOLAS 74/88, reglas II-2/14.2.2 y 14.3);
- (PaI) .5 confirmar que se dispone de los manuales de formación y de los manuales de seguridad contra incendios (SOLAS 74/88, reglas II-1/15.2.3 y 16.2);
- (PaI) .6 confirmar, si procede, que el buque cuenta con un documento que demuestra que cumple las prescripciones especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/00, regla II-2/19.4) (SOLAS 74/88, reglas II-2/41 y 54 3));
- (PaI) .7 confirmar que se dispone de instrucciones de emergencia para cada persona a bordo, que el cuadro de obligaciones está expuesto en lugares bien visibles y

que ambos estén redactados en un idioma comprensible para las personas a bordo (SOLAS 74/00, reglas III/8 y 53);

- (PaI) .8 confirmar que se dispone de un manual de formación sobre los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/35);
- (PaI) .9 confirmar que se dispone de la lista de comprobaciones y las instrucciones para el sistema marino de evacuación, cuando se disponga de él, así como de las instrucciones para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/36);
- (PaI) .10 confirmar que se dispone de una tablilla o curva de desvíos residuales para el compás magnético y que hay a la vista un diagrama de las zonas de sombra de las instalaciones de radar (SOLAS 74/00, regla V/19);
- (PaI) .11 comprobar que se dispone de manuales de operaciones y, cuando proceda, de mantenimiento para todos los aparatos náuticos (SOLAS 74/00, reglas V/16 y 19);
- (PaI) .12 comprobar que se dispone de las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y que éstas han sido actualizadas (SOLAS 74/00, reglas V/19 y 27);
- (PaI) .13 comprobar que se dispone del Código Internacional de Señales cuando el buque deba llevar una instalación radioeléctrica (SOLAS 74/88, regla V/21);
- (PaI) .14 confirmar que se lleva a bordo una lista en la que se indican las limitaciones operacionales impuestas al buque (SOLAS 74/00, regla V/30);
- (PaI) .15 comprobar que se dispone de las señales de salvamento que han de utilizar los buques, las aeronaves o las personas que estén en peligro (SOLAS 74/00, regla V/29);
- (PaI) .16 comprobar que se llevan manuales de operaciones para todo el equipo (SOLAS 74/88, regla IV/15);
- (PaI) .17 comprobar que se llevan los manuales de servicio para todo el equipo cuando el mantenimiento en la mar sea la opción declarada (SOLAS 74/88, regla IV/15);
- (PaI) .18 comprobar que existe una licencia radioeléctrica válida expedida por la Administración de abanderamiento (Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, artículo 24);
- (PaI) .19 comprobar los títulos de los radiooperadores (Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, artículo 55);
- (PaI) .20 comprobar la emisión en las frecuencias operacionales, la codificación y el registro de la señal de 406 MHz sin transmitir un alerta de socorro al satélite;

- (PaI) .21 comprobar los registros radioeléctricos (SOLAS 74/88, texto en vigor antes del 1 de febrero de 1992, regla IV/19, y Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, apéndice 11);
- (PaI) .22 comprobar que se llevan las publicaciones actualizadas de la UIT (Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, apéndice 11);
- (PaI) .23 comprobar que la RLS ha sido objeto de mantenimiento a intervalos que no excedan de cinco años en una instalación aprobada de mantenimiento en tierra;
- (PaI) .24 si es posible, comprobar la emisión en las frecuencias operacionales, la codificación y el registro de la señal de radiorretrada de 121,5 MHz sin transmitir un alerta de socorro al satélite.
- (PaI) .25 confirmar que se dispone de un registro sinóptico continuo (SOLAS 74/02, regla XI-1/5);
- (PaI) .26 comprobar que se proporcionan los medios para llevar un registro de las actividades relacionadas con la navegación y la notificación diaria (regla V/28 del SOLAS 74/00/03)
- (PaI) 5.1.4 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:
 - (PaI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de seguridad del equipo para buque de pasaje y el correspondiente Inventario del equipo (Modelo P).
- (PaR) **5.2 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5
- (PaR) 5.2.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
 - (PaR) .1 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
 - (PaR) .2 comprobar la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;
 - (PaR) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
 - (PaR) .4 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;

- (PaR) .5 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
- (PaR) .6 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias;
- (PaR) .7 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica;
- (PaR) .8 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/13 b));
- (PaR) 9 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;
- (PaR) .10 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
- (PaR) .11 comprobar que los reconocimientos ordinarios de las calderas y demás recipientes a presión, según determine la Administración, se han efectuado de acuerdo con lo prescrito y que los dispositivos de seguridad, tales como las válvulas de seguridad de las calderas, se han sometido a prueba;
- (PaR) .12 comprobar que el casco y las máquinas, según proceda, han sido sometidos a reconocimiento de conformidad con el plan continuo de reconocimientos aprobado por la Administración o una sociedad de clasificación;
- (PaR) .13 confirmar que la apertura y el cierre y aseguramiento de los portillos situados por debajo de la línea de margen quedan registrados en el diario de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/17);
- (PaR) .14 confirmar que el cierre de las portas de carga y que la apertura y cierre de cualquier puerta que sea necesario hacer en el mar para utilizar el buque o embarcar y desembarcar pasajeros quedan registrados en el diario de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/20-1);
- (PaR) .15 confirmar que la información sobre estabilidad y los planos de lucha contra averías están fácilmente accesibles (SOLAS 74/88, reglas II-1/22 y 23);
- (PaR) .16 confirmar en el diario de navegación que se mantienen cerradas durante la navegación las aberturas que deben estarlo y que se llevan a cabo los ejercicios e inspecciones de las puertas estancas, etc., (SOLAS 74/88, reglas II-1/24 y 25);

- (PaR) .17 confirmar que se dispone del cuadernillo de maniobras y que en el puente de navegación está expuesta la información relativa a las maniobras (SOLAS 74/88, regla II-1/28);
- (PaR) .18 confirmar que los planos de lucha contra incendios están permanentemente expuestos o que, en su defecto, se dispone de folletos de emergencia, y que un duplicado de dichos planos o folletos se guarda permanentemente en un estuche fácilmente identificable situado fuera de la caseta de cubierta (SOLAS 74/88, regla II-2/20);
- (PaR) .19 confirmar que se dispone de los planes de mantenimiento (SOLAS 74/00, reglas II-2/14.2.2 y 14.3);
- (PaR) .20 confirmar que se dispone de los manuales de formación y de los manuales de seguridad contra incendios (SOLAS 74/00, reglas II-2/15.2.3 y 16.2);
- (PaR) .21 comprobar si después del último reconocimiento hubo algún incendio a bordo que hiciera necesario utilizar los sistemas fijos de extinción de incendios o los extintores portátiles, y las anotaciones en el diario de navegación;
- (PaR) .22 confirmar, si procede, que el buque cuenta con un documento que demuestra que cumple las prescripciones especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/00, regla II-2/19.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/54 3));
- (PaR) .23 confirmar, cuando proceda, que hay una lista, manifiesto o plano de estiba especial para el transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/88, regla VII/5);
- (PaR) .24 confirmar que se dispone de instrucciones de emergencia para cada persona a bordo, que el cuadro de obligaciones está expuesto en lugares bien visibles y que ambas están redactadas en un idioma comprensible para las personas a bordo (SOLAS 74/00, reglas III/8 y 37);
- (PaR) .25 comprobar que se vienen haciendo las anotaciones en el diario de navegación (SOLAS 74/00, reglas III/19 y 20), y en particular:
- (PaR) .25.1 la fecha en que tuvo lugar la última reunión completa de pasajeros y tripulación para realizar ejercicios con los botes y de lucha contra incendios;
- (PaR) .25.2 las anotaciones que indiquen que el equipo de los botes salvavidas fue inspeccionado en aquel momento, comprobándose que estaba completo;
- (PaR) .25.3 la última vez que los botes salvavidas fueron zallados y que se arrió cada uno de ellos al agua;
- (PaR) .25.4 las anotaciones que indiquen que los miembros de la tripulación han recibido la debida formación a bordo;

- (PaR) .26 confirmar que se llevan a bordo el manual de formación y medios auxiliares para la formación sobre los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/35);
- (PaR) .27 confirmar que se llevan a bordo las instrucciones para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/36);
- (PaR) .28 comprobar, mediante las anotaciones en el diario de navegación, que se han realizado las pruebas y prácticas del aparato de gobierno (SOLAS 74/00, regla V/26);
- (PaR) .29 confirmar que se dispone de una tablilla o curva de desvíos residuales para el compás magnético y que hay a la vista un diagrama de las zonas de sombra de la instalación de radar (SOLAS 74/00, regla V/19);
- (PaR) .30 comprobar que se dispone de los manuales de operaciones y, cuando proceda, de mantenimiento para todos los aparatos náuticos (SOLAS 74/00, regla V/16);
- (PaR) .31 comprobar que se dispone de las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y que éstas han sido actualizadas (SOLAS 74/00, regla V/27);
- (PaR) .32 comprobar que el cuadernillo de desvíos del compás contiene las anotaciones correctas (SOLAS 74/00, regla V/19);
- (PaR) .33 confirmar que se lleva a bordo una lista en la que se indican las limitaciones operacionales impuestas al buque (SOLAS 74/00, regla V/30);
- (PaR) .34 comprobar que se dispone de las señales de salvamento que han de utilizar los buques, las aeronaves o las personas que estén en peligro (SOLAS 74/00, regla V/29);
- (PaR) .35 las disposiciones de (PaI) 5.1.3.11 a (PaI) 5.1.3.16;
- (PaR) .36 confirmar que en el tiempo transcurrido desde el último reconocimiento se ha mantenido un registro que es satisfactorio a juicio de la Administración y según exige el Reglamento de Radiocomunicaciones (SOLAS 74/88, regla IV/17);
- (PaR) .37 comprobar la prueba documental de que la capacidad efectiva de la batería se ha verificado en puerto durante los últimos 12 meses (SOLAS 74/88, regla IV/13);
- (PaR) .38 si procede, comprobar que se conserva a bordo, oportunamente actualizada, una lista de todas las limitaciones operacionales del buque de pasaje.
- (PaR) .39 confirmar que se dispone de un registro sinóptico continuo (SOLAS 74/02, regla XI-1/5);

- (PaR) .40 comprobar que la prueba anual de la radiobaliza satelitaria se ha efectuado y , si procede, si se ha llevado a cabo el mantenimiento en tierra a intervalos que no excedan de cinco años
- (PaR) .41 comprobar que se han mantenido registros de las actividades relacionadas con la navegación y de los informes diarios (SOLAS 74/00/04, regla V/28);
- (PaR) 5.2.2 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (PaR) .1 examinar el exterior de la obra viva del buque, incluidas las planchas del fondo y de la proa, la quilla, las quillas de balance, la roda, el marco del codaste, el timón, los cajones de tomas de mar y los coladores, tomando nota del huelgo de los cojinetes de apoyo del timón, examinando la hélice y las juntas estancas del eje, en la medida de lo posible, y tomando nota del huelgo de los ejes de la hélice (SOLAS 74/88, regla I/7 b ii));
- (PaR) .2 examinar los medios de compartimentado, incluida la estabilidad del buque con avería, y comprobar las líneas de carga de compartimentado (SOLAS 74/88, reglas II-1/4 a 8, 13 y 16);
- (PaR) .3 comprobar los medios de lastrado (SOLAS 74/88, regla II-1/9);
- (PaR) .4 examinar el mamparo de colisión y los demás mamparos estancos que exija el compartimentado del buque (SOLAS 74/88, reglas II-1/10, 14, 15 y 18);
- (PaR) .5 confirmar que se ha mantenido la integridad de estanquidad cuando hay tuberías, imbornales, etc. que atraviesan mamparos estancos de compartimentado (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (PaR) .6 confirmar que en el puente de navegación hay un diagrama que indique el emplazamiento de las puertas estancas, junto con indicadores que muestren si éstas se hallan abiertas o cerradas (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (PaR) .7 comprobar el funcionamiento de las puertas estancas desde el puente de navegación en caso de emergencia y en la propia puerta (SOLAS 74/88, regla II-1/15), y en particular que:
- (PaR) .7.1 se pueden accionar localmente desde ambos lados del mamparo;
- (PaR) .7.2 están provistas de dispositivos que indiquen si la puerta está abierta o cerrada en todos los puestos de telemando;
- (PaR) .7.3 están provistas de una alarma audible distinta de cualquier otra alarma que pueda haber en la zona y, cuando proceda, de una señal visual intermitente;
- (PaR) .7.4 están provistas de manivelas de control a ambos lados del mamparo de modo que una persona pueda mantener ambas en la posición abierta y pasar sin

riesgo por la puerta estanca sin poner en funcionamiento accidentalmente el mecanismo de cierre motorizado;

- (PaR) .8 confirmar que las puertas estancas y los dispositivos indicadores siguen funcionando si fallan las fuentes de energía principal y de emergencia (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (PaR) .9 examinar, cuando proceda, toda puerta estanca que no sea preciso que pueda cerrarse a distancia instalada en los mamparos estancos que separen espacios de entrepuente y confirmar que hay colocado un aviso relativo a su cierre (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (PaR) .10 confirmar que se ha colocado un aviso referente al cierre de las planchas amovibles que pueda haber en los mamparos de los espacios de máquinas y, si procede, someter a prueba toda puerta estanca de accionamiento a motor instalada en su lugar (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (PaR) .11 examinar los medios de cierre de los portillos y sus tapas, así como de imbornales, descargas de aguas sucias y aberturas análogas y demás tomas y descargas practicadas en el forro exterior por debajo de la línea de margen (SOLAS 74/88, regla II-1/17);
- (PaR) .12 confirmar que las válvulas para cerrar las tomas y descargas principales y auxiliares de los espacios de máquinas están fácilmente accesibles y que se han provisto indicadores que señalen la posición de las válvulas (SOLAS 74/88, regla II-1/17);
- (PaR) .13 confirmar que los portalones y las portas de carga y de carboneo instalados por debajo de la línea de margen se pueden cerrar bien y que las aberturas interiores de los vertederos de cenizas, basuras, etc. están provistas de una tapa eficaz (SOLAS 74/88, regla II-1/17);
- (PaR) .14 examinar los medios para mantener la integridad de estanquidad por encima de la línea de margen (SOLAS 74/88, regla II-1/20);
- (PaR) .15 examinar los medios de bombeo de sentina y confirmar que cada bomba y cada sistema de bombeo provisto en cada compartimento estanco funciona correctamente (SOLAS 74/88, regla II-1/21);
- (PaR) .16 confirmar que el sistema de drenaje de los espacios de carga cerrados situados en la cubierta de francobordo funciona correctamente (SOLAS 74/88, regla II-1/21);
- (PaR) .17 examinar, cuando proceda, los medios indicadores del estado de toda puerta de proa y de todo defecto de estanquidad (SOLAS 74/88, regla II-1/23-2);
- (PaR) .18 confirmar que las máquinas, las calderas y otros recipientes a presión, así como los correspondientes sistemas de tuberías y accesorios, son objeto de mantenimiento de modo que se reduzca al mínimo todo peligro para las

personas a bordo, teniendo debidamente en cuenta las piezas móviles, las superficies calientes y otros riesgos (SOLAS 74/88, regla II-1/26);

- (PaR) .19 confirmar que se puede mantener o restablecer el funcionamiento normal de las máquinas propulsoras aun cuando se inutilice una de las máquinas auxiliares esenciales (SOLAS 74/88, regla II-1/26);
- (PaR) .20 confirmar que se dispone de medios que aseguren que se pueden poner en funcionamiento las máquinas sin ayuda exterior partiendo de la condición de buque apagado (SOLAS 74/88, regla II-1/26);
- (PaR) .21 examinar, cuando sea factible, los medios provistos para proteger contra presiones excesivas en las partes de las máquinas principales o auxiliares u otras máquinas que estén sometidas a presiones internas y puedan estarlo a sobrepresiones peligrosas (SOLAS 74/88, regla II-1/27);
- (PaR) .22 examinar, cuando proceda, las válvulas de seguridad contra explosiones del cárter instaladas en los motores de combustión interna y confirmar que están dispuestas de un modo que quede reducida al mínimo la posibilidad de que el personal sufra lesiones (SOLAS 74/88, regla II-1 /27);
- (PaR) .23 confirmar que los dispositivos de cierre automático instalados en las máquinas turbopropulsoras principales y, cuando proceda, en los motores propulsores principales de combustión interna y las máquinas auxiliares son objeto del mantenimiento adecuado (SOLAS 74/88, regla II-1/27);
- (PaR) .24 confirmar, en la medida de lo posible, que las máquinas pueden invertir el sentido del empuje de la hélice en un tiempo adecuado, así como la eficacia de los medios suplementarios para maniobrar o detener el buque (SOLAS 74/88, regla II-1/28);
- (PaR) .25 confirmar que el aparato de gobierno principal y el auxiliar son objeto del mantenimiento adecuado, que están dispuestos de modo que el fallo de uno de los dos no inutilice al otro y que el aparato de gobierno auxiliar se puede poner rápidamente en funcionamiento en una emergencia (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaR) .26 confirmar que, cuando proceda, todos los componentes esenciales del aparato de gobierno están lubricados permanentemente o dotados de accesorios de lubricación (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaR) .27 confirmar que las válvulas de desahogo instaladas en el sistema hidráulico del aparato de gobierno que se pueda aislar y en el que se pueda producir presión procedente de la fuente de energía o de fuentes exteriores son objeto de mantenimiento y que dichas válvulas están ajustadas a una presión que no exceda la de proyecto (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaR) .28 confirmar que los servomotores de los aparatos de gobierno principal y auxiliar vuelven a arrancar automáticamente cuando después de haber fallado

el suministro de energía se normalice ese suministro, que pueden ponerse en funcionamiento desde un punto situado en el puente de navegación y que si falla el suministro de energía de uno cualquiera de los servomotores del aparato de gobierno se produce una señal de alarma acústica y visual en el puente de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

- (PaR) .29 confirmar que los sistemas de control del aparato de gobierno principal desde el puente de navegación y desde el compartimiento del aparato de gobierno funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaR) .30 confirmar que cuando el aparato de gobierno principal esté provisto de dos o más servomotores idénticos y no haya instalado un aparato de gobierno auxiliar, los dos sistemas de control independientes del puente de navegación funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaR) .31 confirmar que el sistema de control del aparato de gobierno auxiliar desde el compartimiento del aparato de gobierno y, si éste es de accionamiento a motor, desde el puente de navegación, funciona satisfactoriamente y que dicho sistema es independiente del sistema de control del aparato de gobierno principal (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaR) .32 confirmar que se produce una alarma acústica y visual en el puente de navegación si falla el suministro de energía eléctrica (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaR) .33 confirmar que los medios de comunicación entre el puente de navegación y el compartimiento del aparato de gobierno funcionan satisfactoriamente y que en los buques en que haya puestos de gobierno de emergencia se ha provisto un teléfono u otro medio para transmitir a esos puestos la información de arribamiento y para repetir las lecturas del compás en los puestos de gobierno de emergencia (SOLAS 74/00, reglas II-1/29 y V/19);
- (PaR) .34 confirmar que la posición angular del timón se indica en el puente de navegación, independientemente del sistema de control del aparato de gobierno, si el aparato de gobierno principal es de accionamiento a motor y que dicha posición angular se indica en el compartimiento del aparato de gobierno (SOLAS 74/00, reglas II-1/29 y V/19);
- (PaR) .35 confirmar que, si el aparato de gobierno es de accionamiento hidráulico, los dispositivos de alarma acústica y visual indicadores de bajo nivel en cada depósito de fluido hidráulico cuya señal se produzca en el puente de navegación y el espacio de máquinas funcionan satisfactoriamente y que por lo menos un sistema accionador a motor, con inclusión del depósito, puede ser recargado desde un punto situado en el compartimiento del aparato de gobierno por medio de un tanque fijo de almacenamiento, dotado de un indicador de contenido, con las correspondientes tuberías (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

- (PaR) .36 confirmar que el compartimiento del aparato de gobierno es de fácil acceso y cuenta con medios adecuados para permitir el acceso, a fines de trabajo, a la maquinaria y a los mandos del aparato de gobierno en condiciones seguras (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaR) .37 confirmar que funcionan satisfactoriamente los medios instalados en el puente de navegación y en un puesto apropiado de mando de máquinas principales para indicar si los motores de los aparatos de gobierno eléctricos o electrohidráulicos están funcionando, así como la alarma de sobrecarga y la alarma que indica si falla una cualquiera de las fases de alimentación trifásica situada en el puesto de mando de las máquinas principales en la medida de lo posible (SOLAS 74/88, regla II-1/30);
- (PaR) .38 confirmar que los medios que permiten hacer funcionar y gobernar eficazmente las máquinas principales y auxiliares que sean esenciales para la propulsión y la seguridad del buque son objeto de mantenimiento, incluidos los medios de telemando de las máquinas propulsoras del puente de navegación (incluidas las medidas de control, supervisión, notificación, alerta y seguridad) (SOLAS 74/88/00/02, regla II-1/31);
- (PaR) .39 confirmar que los medios para accionar las máquinas principales y otras máquinas desde una cámara de mando de máquinas son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (PaR) .40 confirmar que los medios provistos para neutralizar manualmente los mandos automáticos son objeto de mantenimiento y que un fallo no impedirá utilizar los medios de neutralización manual (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (PaR) .41 confirmar que los medios de seguridad adecuados instalados en las calderas caldeadas con combustible líquido y con gases de escape, los generadores de vapor sin fuego, los sistemas de tuberías de vapor y los sistemas de aire comprimido son objeto de mantenimiento (SOLAS 74/88, reglas II-1/32, 33 y 34);
- (PaR) .42 confirmar el funcionamiento de la ventilación de los espacios de máquinas (SOLAS 74/78, regla II-1/35);
- (PaR) .43 confirmar que las medidas para evitar los ruidos en los espacios de máquinas son eficaces (SOLAS 74/78, regla II-1/36);
- (PaR) .44 confirmar que el telégrafo de máquinas que indica visualmente las órdenes y respuestas, tanto en la cámara de máquinas como en el puente de navegación, funciona satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/37);
- (PaR) .45 confirmar que el segundo medio de comunicación entre el puente de navegación y el espacio de máquinas también funciona satisfactoriamente y que se han provisto medios adecuados en cualquier otro puesto desde el cual se gobiernan las máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/37);

- (PaR) .46 confirmar que la alarma para maquinistas se oye claramente en los alojamientos de los maquinistas (SOLAS 74/88, regla II-1/38);
- (PaR) .47 confirmar que son eficaces las precauciones que se han tomado para impedir que el aceite que pueda escaparse a presión de alguna bomba, filtro o calentador entre en contacto con superficies calientes;
- (PaR) .48 confirmar que los medios para determinar la cantidad de combustible existente en los tanques se encuentran en buen estado;
- (PaR) .49 confirmar que los dispositivos provistos para evitar sobrepresiones en todo tanque o elemento del sistema de combustible, incluidas las tuberías de llenado, se encuentran en buen estado;
- (PaR) .50 confirmar que las instalaciones eléctricas, incluida la fuente de energía principal y los sistemas de alumbrado, son objeto de mantenimiento (SOLAS 74/88, reglas II-1/40 y 41);
- (PaR) .51 confirmar que la fuente de energía eléctrica autónoma de emergencia y sus sistemas auxiliares funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/42);
- (PaR) .52 confirmar que los medios de arranque de cada grupo electrógeno de emergencia son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/44);
- (PaR) .53 comprobar, cuando proceda, la disposición del alumbrado de emergencia complementario y someterlo a prueba (SOLAS 74/88, regla II-1/42-1);
- (PaR) .54 confirmar que las precauciones contra descargas, incendios y otros riesgos de origen eléctrico son objeto de mantenimiento (SOLAS 74/88, regla II-1/45);
- (PaR) .55 confirmar, cuando proceda, que los medios para que los espacios de máquinas puedan ser utilizados sin dotación permanente son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/54);
- (PaR) .56 examinar las bombas y colectores contraincendios, la disposición de las bocas, mangueras y lanzas contraincendios y la conexión internacional a tierra, y comprobar que cada una de las bombas contraincendios puede funcionar por separado de modo que en cualquier punto del buque puedan producirse simultáneamente dos chorros de agua procedentes de dos bocas distintas manteniéndose en el colector contraincendios la presión necesaria (SOLAS 74/00, regla II-2/10.2, y Código SSCI, capítulos 2 y 12) (SOLAS 74/88, reglas II-2/4 y 19);
- (PaR) .57 examinar la disposición y, de manera aleatoria, el estado de los extintores de incendios fijos y portátiles (SOLAS 74/00, regla II-2/10.3, y Código SSCI, capítulo 4) (SOLAS 74/88, regla II-2/6);

- (PaR) .58 examinar el sistema fijo de extinción de incendios de los espacios de máquinas y confirmar que sus medios de funcionamiento están claramente indicados (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.4 y 10.5, y Código SSCI, capítulos 2 y 12) (SOLAS 74/88, reglas II-2/5, 7, 9, 10 y 53);
- (PaR) .59 examinar las medidas especiales en los espacios de máquinas y confirmar, en la medida de lo posible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos previstos para abrir y cerrar las lumbreras, permitir la salida de humos, cerrar las chimeneas y las aberturas de ventilación, cerrar las puertas de accionamiento a motor y de otro tipo, parar los ventiladores, tanto de ventilación como de tiro forzado e inducido para la caldera, y parar las bombas de combustible líquido y otras bombas utilizadas para la descarga de líquidos inflamables (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 8.3 y 9.5) (SOLAS 74/88, regla II-2/11);
- (PaR) .60 examinar los dispositivos de extinción de incendios de los puestos de control y espacios de alojamiento y de servicio (SOLAS 74/00, regla II-2/10.6.1, y Código SSCI, capítulo 8) (SOLAS 74/88, regla II-2/36);
- (PaR) .61 examinar la disponibilidad de sistemas de extinción de incendios en los espacios que contengan líquidos inflamables y máquinas freidoras en los espacios de alojamiento y de servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.6.3 y 10.6.4, y Código SSCI, capítulos 5, 6 y 7) (SOLAS 74/88, capítulo II-2);
- (PaR) .62 examinar las medidas relativas al combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables y confirmar, en la medida de lo posible y según proceda, el funcionamiento de los medios para cerrar a distancia las válvulas de los tanques que contengan combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2) (SOLAS 74/88, regla II-2/15);
- (PaR) .63 examinar y someter a prueba, en la medida de lo posible, los dispositivos de detección de incendios y de alarma contraincendios en los espacios de máquinas, si procede, en los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control (SOLAS 74/00, regla II-2/27 (excepto 7.5.5, 7.6 y 7.9), y Código SSCI, capítulo 9) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 12, 13, 13-1, 14, 36 y 41);
- (PaR) .64 confirmar que los equipos de bombero y los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia (AREE) están completos y en buen estado y que las botellas del aparato respiratorio autónomo, incluidas las de respeto, están debidamente cargadas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.10, 13.3.4 y 13.4.3, y Código SSCI, capítulo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/17);
- (PaR) .65 comprobar la disponibilidad operacional y el mantenimiento de los sistemas de lucha contra incendios (SOLAS 74/00, regla II-2/14) (SOLAS 74/88/91, regla II-2/21);

- (PaR) .66 confirmar, en la medida de lo posible, que no se ha hecho cambio alguno en la instalación de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos la estructura, la integridad al fuego, la protección de escaleras y ascensores, las aberturas de las divisiones de las clases "A" y "B", los sistemas de ventilación y las ventanas y portillos, y el uso de materiales combustibles (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 5.3, 6, 8.2, 8.5, 9.2.1, 9.2.2, 9.3, 9.4.1, 9.5, 9.6 (excepto 9.6.5), 9.7 y 11 (excepto 11.6)) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 16, 18, 23 a 35 y 37);
- (PaR) .67 confirmar, en la medida de lo posible, que no se ha hecho cambio alguno en los medios estructurales de prevención de incendios de los espacios de carga destinados al transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/00, reglas II-2/19.3.8 y 19.3.10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/4, 54.2.8, 54.2.10 y 54.2.11);
- (PaR) .68 examinar y someter a prueba las puertas contraincendios manuales y automáticas, incluidos los medios de cierre de las aberturas de las divisiones de las clases "A" y "B" (SOLAS 74/00, regla II-2/9.4.1) (SOLAS 74/88, reglas II-2/30 y 31);
- (PaR) .69 examinar y someter a prueba las entradas y salidas principales de todos los sistemas de ventilación y comprobar que la ventilación mecánica se puede parar desde un lugar situado fuera del espacio a que dé servicio (SOLAS 74/00, regla II-2/5.2.1) (SOLAS 74/88, reglas II-2/16 y 32);
- (PaR) .70 confirmar que las escaleras y escalas, así como el sistema de alumbrado a baja altura, dispuestas de modo que proporcionen medios rápidos de evacuación hacia la cubierta de embarco en los botes y balsas salvavidas desde todos los espacios destinados a pasajeros y a la tripulación y desde los espacios en que normalmente trabaje la tripulación son objeto de mantenimiento (SOLAS 74/00, reglas II-2/13.2, 13.3.1, 13.3.2 y 13.7, y Código SSCI, capítulos 11 y 13 (excepto párrafo 3)) (SOLAS 74/88, regla II-2/28);
- (PaR) .71 confirmar que los medios de evacuación de los espacios de categoría especial y los espacios de carga rodada son satisfactorios (SOLAS 74/00, reglas II-2/13.5 y 13.6) (SOLAS 74/88, regla II-2/28);
- (PaR) .72 confirmar que los medios de evacuación de los espacios de máquinas son satisfactorios (SOLAS 74/00, regla II-2/13.4.1) (SOLAS 74/88, regla II-2/28);
- (PaR) .73 examinar los dispositivos de extinción de incendios, así como los de detección de incendios, de los espacios de carga destinados a carga general y mercancías peligrosas y comprobar, en la medida de lo posible y según proceda, el funcionamiento de los medios de cierre de las diversas aberturas (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.6 y 10.7, y Código SSCI, capítulo 5) (SOLAS 74/88, regla II-2/39);
- (PaR) .74 examinar los dispositivos de extinción de incendios, así como los de detección de incendios, de los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada y comprobar, en la medida de lo posible y según

proceda, el funcionamiento de los medios de cierre de las diversas aberturas (SOLAS 74/00, regla II-2/20 (excepto 20.5), y Código SSCI, capítulos 5, 6, 7, 9 y 10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/37, 38 y 38-1);

- (PaR) .75 examinar y someter a prueba, en la medida de lo posible y según proceda, la alarma para convocar a la tripulación y el sistema megafónico u otro medio eficaz de comunicación (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.9 y 12, Código IDS, sección 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/40);
- (PaR) .76 examinar, cuando proceda, las medidas especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas, comprobar el equipo y los cables eléctricos, la detección de incendios, la ventilación y la disponibilidad de indumentaria protectora y de dispositivos portátiles, y someter a prueba, en la medida de lo posible, el suministro de agua, el achique de sentinas y los sistemas de aspersión de agua (SOLAS 74/00, regla II-2/19 (excepto 19.3.8, 19.3.10 y 19.4), y Código SSCI, capítulos 3, 4, 7, 9 y 10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/41 y 54);
- (PaR) .77 examinar, cuando proceda, las instalaciones para helicópteros (SOLAS 74/00, reglas II-2/18 y III/28) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.8);
- (PaR) .78 comprobar las prescripciones aplicables a los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros, construidos antes del 1 de octubre de 1994 (SOLAS 74/88/91, reglas II-2/41-1 y 41-2);
- (PaR) .79 comprobar que se dispone de instrucciones de emergencia para cada persona a bordo, que el cuadro de obligaciones está expuesto en lugares bien visibles y que hay carteles o señales en las proximidades de las embarcaciones de supervivencia y de los puestos de puesta a flote de éstas (SOLAS 74/96, reglas III/8, 9 y 37);
- (PaR) .80 comprobar que se han invertido los extremos de las tiras utilizadas para la puesta a flote en los últimos 30 meses y que se han renovado en los últimos cinco años, o han sido objeto de una inspección periódica y se han renovado en los últimos cuatro años (SOLAS 74/96, regla III/20);
- (PaR) .81 examinar cada embarcación de supervivencia, incluido su equipo, y, cuando esté instalado, el aparejo de suelta con carga y el cierre hidrostático, y para las balsas salvavidas inflables, la unidad de destrinca automática y los dispositivos de puesta a flote, incluida la fecha de servicio o renovación. Comprobar que las bengalas de mano no han pasado de fecha equipo y que están instalados en las balsas salvavidas el número exigido de respondedores de radar y que éstas balsas salvavidas están claramente marcadas (SOLAS 74/96/00/02, reglas III/20, 21, 23, 24, 26, 34, 36 y 44, y Código IDS, secciones 2.3 a 2.5, 3.2 y 4.1 a 4.6);
- (PaR) .82 examinar los medios de embarco y los dispositivos de puesta a flote de cada embarcación de supervivencia. Cada uno de los botes salvavidas se arriará al puesto de embarco o, si la posición de estiba coincide con el puesto de

embarco, a una corta distancia, y si es factible, se arriará al agua una de las embarcaciones de supervivencia. Se debe demostrar el funcionamiento de los dispositivos de puesta a flote de las balsas salvavidas de pescante. Se comprobará que se ha llevado a cabo el examen minucioso de los dispositivos de puesta a flote, incluida la prueba dinámica del freno del chigre, y que los mecanismos de suelta con carga han sido objeto de servicios (SOLAS 74/96, reglas III/11, 12, 13, 15, 16, 20, 21 y 23, y Código IDS, secciones 6.1 y 6.2);

- (PaR) .83 desplegar alternado de los sistemas de evacuación marinos (SOLAS 74/88, regla III/20.8.2, y Código IDS, sección 6.2.2.2);
- (PaR) .84 examinar cada bote de rescate, incluido su equipo (SOLAS 74/88, reglas III/17, 21, 26.3 y 34);
- (PaR) .85 examinar los medios de embarco y recuperación de cada bote de rescate. Si es posible, se debe poner a flote el bote o botes de rescate y demostrar su recuperación mientras el buque navega a cinco nudos (SOLAS 74/88, reglas III/14, 16, 17, 20 y 21, y Código IDS, sección 6.1);
- (PaR) .86 comprobar los medios para reunir a los pasajeros (SOLAS 74/96, reglas III/11, 24 y 25);
- (PaR) .87 confirmar que los buques de pasaje de transbordo rodado disponen de medios de salvamento (SOLAS 74/00, reglas III/11 y 26.4);
- (PaR) .88 confirmar que los buques de pasaje de transbordo rodado disponen de una zona de evacuación para helicópteros (SOLAS 74/00, regla III/28);
- (PaR) .89 confirmar que el capitán dispone de un sistema de ayuda para la toma de decisiones (SOLAS 74/88, regla III/29);
- (PaR) .90 comprobar que el motor del bote o los botes de rescate y de cada bote salvavidas provisto de él arranca satisfactoriamente y funciona en marcha adelante y atrás;
- (PaR) .91 examinar y comprobar el funcionamiento del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y los respondedores de radar (SOLAS 74/88, reglas III/6 y IV/7 y 14);
- (PaR) .92 examinar el aparato lanzacabos y comprobar que sus bengalas y las señales de socorro del buque no han pasado de fecha y examinar y comprobar el funcionamiento del equipo de comunicaciones de a bordo y del sistema de alarma general (SOLAS 74/96, reglas III/6, 18 y 35, y Código IDS, secciones 3.1 y 7.1);
- (PaR) .93 examinar la disponibilidad, disposición, estiba y estado de los aros salvavidas, incluidos los provistos de luces de encendido automático, las señales fumígenas autoactivadas y los cabos flotantes, así como de los chalecos salvavidas, los trajes de inmersión, los trajes de protección contra la

intemperie y las ayudas térmicas y que las baterías correspondientes no se han pasado de fecha (SOLAS 74/88, reglas III/7, 21, 22 y 31, y Código IDS, secciones 2.1 a 2.5 y 3.1 a 3.3);

- (PaR) .94 comprobar el alumbrado de los puestos de reunión y de embarco, pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y de embarco, incluso cuando esté alimentado por la fuente de energía eléctrica de emergencia (SOLAS 74/88, reglas II-1/42 y III/11);
- (PaR) .95 comprobar que las luces de navegación, marcas y equipo para señales acústicas prescritos están en orden (Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Reglamento de Abordajes) en vigor, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);
- (PaR) .96 comprobar, según proceda, que los siguientes aparatos náuticos funcionan correctamente: la lámpara de señales diurnas, el compás magnético, el dispositivo transmisor del rumbo, el girocompás, los repetidores del girocompás, la instalación o instalaciones de radar, el sistema de identificación automática, la ayuda de punteo electrónica, la ayuda o ayudas de seguimiento automáticas o la ayuda o ayudas de punteo de radar automáticas, el ecosonda, el indicador o indicadores de velocidad y distancia, el axiómetro, el indicador de revoluciones de la hélice, el indicador del paso de la hélice y de la modalidad de funcionamiento, el indicador de la velocidad de giro, el sistema de control del rumbo o de la derrota, el receptor del SMNS, el sistema de radionavegación terrenal y el sistema de recepción acústica, los medios para comunicarse con el puesto de gobierno de emergencia, el SIVCE, incluidos sus medios auxiliares, el taxímetro o dispositivo de marcación de compás y los medios para corregir el rumbo y la demora. Los aparatos que no puedan comprobarse estando el buque en puerto se verificarán basándose en los registros (SOLAS 74/00, regla V/19);
- (PaR) .97 comprobar la disponibilidad, especificaciones, funcionamiento y prueba anual de funcionamiento del registrador de datos de la travesía (SOLAS 74/00/04, regla V/20);
- (PaR) .98 comprobar que se dispone del Código Internacional de Señales y de un ejemplar actualizado del volumen III del Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (Manual IAMSAR). (SOLAS 74/00/02, regla V/21);
- (PaR) .99 comprobar la disponibilidad, funcionamiento y que se ha llevado a cabo la prueba anual de funcionamiento del registrador de datos de la travesía, si se dispone de uno (SOLAS 74/00/04, regla V/19);
- (PaR) .100 comprobar la disponibilidad y especificaciones de las escalas de práctico y las escalas mecánicas/medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/00, regla V/17);
- (PaR) .101 las disposiciones de (PaI) 5.1.2.105 a (PaI) 5.1.2.126;

- (PaR) .102 las disposiciones de (PaI) 5.1.2.127 a (PaI) 5.1.2.131.
- (PaR) .103 confirmar que el buque lleva marcado permanentemente su número de identificación. (SOLAS 74/02, regla XI-1/3);
- (PaR) 5.2.3 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (PaR) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de seguridad para buque de pasaje y el correspondiente Inventario del equipo (Modelo P).

ANEXO 2

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL
CONVENIO DE LÍNEAS DE CARGA 1966, MODIFICADO POR EL
PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO

- (F) **1 DIRECTRICES SOBRE LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE FRANCOBORDO O EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EXENCIÓN RELATIVO AL FRANCOBORDO**
- (FI) **1.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1
- (FI) 1.1.1 Por lo que respecta al francobordo, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:
- (FI) .1 examinar la resistencia estructural en el calado correspondiente al francobordo asignado (Líneas de Carga 66/88, regla 1);
- (FI) .2 examinar la información sobre la estabilidad sin avería y, cuando proceda, con avería, así como la información que se ha de proporcionar al capitán sobre la carga y el lastre y, cuando no haya sido exento de ello por la Administración, los datos de la prueba de estabilidad (Líneas de Carga 66/88, regla 10);
- (FI) .3 determinar el francobordo, incluida la especificación y el examen de las condiciones de asignación del francobordo (Líneas de Carga 6/88/05, reglas 11 a 45).
- (FI) 1.1.2 Por lo que respecta al francobordo, el reconocimiento durante la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
- (FI) .1 comprobar que por lo que se refiere a la resistencia del casco, el buque ha sido construido con arreglo a los planos aprobados (Líneas de Carga 66/88, regla 1);
- (FI) .2 confirmar que las posiciones de la línea de cubierta y la marca de francobordo son correctas (Líneas de Carga 66/88, reglas 4 a 9);
- (FI) .3 presenciar la prueba de estabilidad (Líneas de carga 66/88/03, regla 10);
- (FI) .4 examinar los mamparos extremos de las superestructuras y sus aberturas (Líneas de Carga 66/88, reglas 11 y 12);
- (FI) .5 examinar los medios que garantizan la estanquidad a la intemperie de las escotillas de carga, otras escotillas y otras aberturas de las cubiertas de francobordo y de la superestructura (Líneas de Carga 66/88, reglas 13 a 18);
- (FI) .6 examinar los ventiladores y tubos de aireación, incluidas sus brazolas y dispositivos de cierre (Líneas de Carga 66/88, reglas 19 y 20);

- (FI) .7 examinar la estanquidad de los cierres de las aberturas de los costados del buque por debajo de la cubierta de francobordo (Líneas de Carga 66/88, regla 21);
 - (FI) .8 examinar los imbornales, tomas y descargas (Líneas de Carga 66/88, regla 22);
 - (FI) .9 examinar los vertederos de basuras (Líneas de carga 66/88/03, regla 22-1);
 - (FI) .10 examinar los tubos de gatera y las cajas de cadenas (Líneas de carga 66/88/03, regla 22-2);
 - (FI) .11 examinar los portillos y las tapas ciegas (Líneas de Carga 66/88, regla 23);
 - (FI) .12 examinar las amuradas y la provisión de portas de desagüe, prestando especial atención a las portas de desagüe que lleven batientes abatibles (Líneas de Carga 66/88/03, reglas 24, 25);
 - (FI) .13 examinar las barandillas, pasarelas, pasillos y demás medios de protección de la tripulación que permitan el acceso a los alojamientos de la tripulación y los espacios de trabajo del buque (Líneas de Carga 66/88/03, reglas 25, 25-1);
 - (FI) .14 prescripciones especiales aplicables a los buques autorizados a hacerse a la mar con francobordos de tipo "A" o de tipo "B reducido" (Líneas de carga 66/88/03, reglas 26 y 27);
 - (FI) .15 comprobar, cuando proceda, los accesorios y dispositivos para las cubiertas de madera (Líneas de Carga 66/88, reglas 42 a 45).
- (FI) 1.1.3 Por lo que respecta al francobordo, la comprobación de que se llevan a bordo los certificados y demás documentos debe consistir en:
- (FI) .1 comprobar que se ha facilitado al capitán información sobre la carga y el lastre (Líneas de Carga 66/88, regla 10).
- (FI) 1.1.4 Por lo que respecta al francobordo, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:
- (FI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de francobordo o el Certificado internacional de exención relativo al francobordo.
- (FA) **1.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2
- (FA) 1.2.1 Por lo que respecta al francobordo, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (FA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;

- (FA) .2 comprobar la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;
 - (FA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
 - (FA) .4 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
 - (FA) .5 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar el correspondiente certificado;
 - (FA) .6 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químico peligrosos a granel;
 - (FA) .7 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
 - (FA) .8 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
 - (FA) .9 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias;
 - [(FA) .10 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de gestión del agua de lastre];
 - (FA) .11 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/14);
 - (FA) .12 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;
 - (FA) .13 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
 - (FA) .14 comprobar que se dispone de información sobre la estabilidad y, cuando proceda, sobre la carga y el lastre (Líneas de Carga 66/88, regla 10).
- (FA) 1.2.2 Por lo que respecta al francobordo, el reconocimiento anual debe consistir en:
- (FA) .1 comprobar, en general, que no se ha deteriorado la resistencia del casco (Líneas de Carga 66/88, regla 1);

- (FA) .2 comprobar las posiciones de la línea de cubierta y la línea de carga y, si es necesario, hacer que se marquen y pinten de nuevo (Líneas de Carga 66/88, reglas 4 a 9);
- (FA) .3 comprobar que ni el casco ni las superestructuras han sufrido modificaciones que influyan en los cálculos para determinar la posición de las líneas de carga (Líneas de Carga 66/88, reglas 11 a 45);
- (FA) .4 examinar los mamparos extremos de las superestructuras y sus aberturas (Líneas de Carga 66/88, reglas 11 y 12);
- (FA) .5 examinar los medios que garanticen la estanquidad a la intemperie de las escotillas de carga, otras escotillas y otras aberturas en las cubiertas de francobordo y de la superestructura (Líneas de Carga 66/88, reglas 13 a 18);
- (FA) .6 examinar los ventiladores y tubos de aireación, incluidas sus brazolas y dispositivos de cierre (Líneas de Carga 66/88, reglas 19 y 20);
- (FA) .7 examinar la estanquidad de los cierres de las aberturas en los costados del buque por debajo de la cubierta de francobordo (Líneas de Carga 66/88, regla 21);
- (FA) .8 examinar los imbornales, tomas y descargas (Líneas de Carga 66/88, regla 22);
- (FA) .9 examinar los vertederos de basuras (Líneas de carga 66/88/03, regla 22-1);
- (FA) .10 examinar los tubos de gatera y las cajas de cadenas (Líneas de carga 66/88/03, regla 22-2);
- (FA) .11 examinar los portillos y las tapas ciegas (Líneas de Carga 66/88, regla 23);
- (FA) .12 examinar las amuradas y la provisión de portas de desagüe, prestando especial atención a las portas de desagüe que lleven batientes abatibles (Líneas de Carga 66/88/03, reglas 24, 25);
- (FA) .13 examinar las barandillas, pasarelas, pasillos y demás medios de protección de la tripulación así como los medios de acceso que permitan su paso en condiciones de seguridad (Líneas de carga 66/88/03, reglas 25 y 25-1);
- (FA) .14 examinar las prescripciones especiales aplicables a los buques autorizados a hacerse a la mar con francobordos de tipo "A" o de tipo "B reducido" (Líneas de carga 66/88/03, reglas 26 y 27);
- (FA) .15 comprobar, cuando proceda, los accesorios y dispositivos para las cubiertas de madera (Líneas de Carga 66/88, reglas 42 a 45).

- (FA) 1.2.3 Por lo que respecta al francobordo, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:
- (FA) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de francobordo o el Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
- (FA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (FR) **1.3 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5
- (FR) 1.3.1 Por lo que respecta al francobordo, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (FR) .1 las disposiciones de (FA) 1.2.1, salvo en lo que se refiere a la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo.
- (FR) 1.3.2 Por lo que respecta al francobordo, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (FR) .1 las disposiciones de (FA) 1.2.2;
- (FR) .2 examinar el casco con el fin de asegurarse de que su resistencia es suficiente para el calado correspondiente al francobordo asignado (Líneas de Carga 66/88, regla 1).
- (FR) 1.3.3 Por lo que respecta al francobordo, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (FR) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de francobordo o el Certificado internacional de exención relativo al francobordo.

ANEXO 3

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS
EN VIRTUD DEL CONVENIO MARPOL 73/78

"(H) **1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS**

(HI) **1.1 Reconocimientos iniciales** - véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1

(HI) 1.1.1 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:

(HI) .1 examinar los medios de control de las descargas de hidrocarburos y examinar los planos y proyectos del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos y del equipo separador de agua e hidrocarburos y el equipo filtrador de hidrocarburos; confirmar que el equipo de prevención de la contaminación propuesto está homologado de conformidad con la resolución pertinente (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 14 y 15);

(HI) .2 examinar los medios para operar en zonas especiales (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 15);

(HI) .3 examinar los medios tanto para la segregación de los hidrocarburos y el agua de lastre como para el transporte de hidrocarburos en los piques de proa (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 16);

(HI) .4 examinar el tanque de fangos y la conexión universal a tierra (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 12 y 13);

[(HI) .5 examinar los medios de protección del tanque de combustible MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 13A).]

(HI) 1.1.2 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:

(HI) .1 examinar el Manual ODME y los medios para el control de las descargas de hidrocarburos y la retención de los hidrocarburos a bordo. Verificar que el ODME propuesto es de un tipo aprobado de conformidad con la resolución pertinente (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 29, 31 y 34);

(HI) .2 examinar los medios para operar en zonas especiales (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 34);

- (HI) .3 examinar la disposición de los tanques de lastre separado, comparando su capacidad y determinando si podrán cumplirse las prescripciones relativas al calado y asiento del buque (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 18);
- (HI) .4 examinar los medios de lavado con crudos, incluidos los diagramas de zonas ocultas y el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, comprobando que se ha instalado un sistema de gas inerte (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 33 y 35);
- (HI) .5 examinar, según proceda, los medios de prevención de la contaminación por hidrocarburos en caso de abordaje o varada (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 19 a 22);
- (HI) .6 examinar el emplazamiento de los espacios destinados a lastre separado como protección y los medios para reducir la contaminación causada por petroleros que sufran daños en los costados o en el fondo (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 18, y 24 a 26);
- (HI) .7 confirmar, según corresponda, que se han tomado medidas para el mantenimiento y la inspección de los tanques o espacios laterales y del doble fondo (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 19);
- (HI) .8 examinar las medidas tomadas para la protección del doble fondo de la cámara de bombas (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 22);
- (HI) .9 examinar las instalaciones de bombas, tuberías y dispositivos de descarga (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 30);
- (HI) .910 examinar el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos o si se trata de petroleros para productos o quimiqueros el plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 37);
- (HI) .11 examinar los dispositivos del detector de interfaz hidrocarburos/agua (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 32);
- (HI) .12 examinar la estabilidad sin avería de los buques de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas, entregados después del 1 de febrero de 2002, (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 27);
- (HI) .13 examinar el compartimentado y la estabilidad con avería de los buques de arqueo bruto igual o superior a 150, entregados después del 31 de diciembre de 1979 (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 28);
- [(HI) .14 examinar aptitud para prevenir escapes accidentales de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 23).]

- (HI) 1.1.3 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación, el reconocimiento durante la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
- (HI) .1 confirmar la instalación y el funcionamiento satisfactorios del equipo filtrador de y cuando proceda, el funcionamiento de los medios automáticos provistos para detener la descarga de efluente así como el funcionamiento satisfactorio del sistema de alarma o alguna otra instalación (MARPOL 73/78/90/04 Anexo I, reglas 14 y 15);
 - (HI) .2 confirmar, cuando proceda, que el hidrocarbúrometro y su dispositivo registrador funcionan y que hay a bordo suficiente material consumible para el funcionamiento del dispositivo registrador (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 14 y 15);
 - (HI) .3 someter a prueba, cuando esté instalado, el dispositivo de detención automática prescrito para efectuar descargas en zonas especiales (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 15);
 - (HI) .4 confirmar que los sistemas de combustible líquido y de agua de lastre están separados y que no se transportan hidrocarburos en los tanques del pique de proa (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 16);
 - (HI) .5 comprobar que la disposición del tanque para residuos de hidrocarburos (fangos) y de sus medios de descarga son satisfactorios y, cuando se haya aprobado el tamaño del tanque para residuos de hidrocarburos (fangos) sobre la base de dichas instalaciones, confirmar el funcionamiento satisfactorio de los homogenizadores, incineradores de fangos u otros medios reconocidos para controlar los fangos (MARPOL 73/78/90/04 Anexo I, regla 12);
 - (HI) .6 confirmar que se ha provisto una conexión universal a tierra (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 13);
 - (HI) .7 confirmar la idoneidad de los medios de protección del tanque de combustible (MARPOL 73/78/90/04, anexo I, regla 13A).
- (HI) 1.1.4 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento durante la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
- (HI) .1 confirmar que la disposición de los tanques de decantación o de los tanques de carga designados como tanques de decantación y de los sistemas de tuberías conexos es satisfactoria (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 29 y 34);
 - (HI) .2 confirmar, la instalación y el funcionamiento satisfactorios del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos, incluidas las alarmas acústicas o visuales, los medios automáticos y manuales para detener la carga del efluente y, el sincronizador de arranque, y,

la precisión del indicador de caudal y las prescripciones aplicables de la Resolución pertinente para el reconocimiento de la instalación¹ (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 31 y 34);

- (HI) .3 confirmar que el hidrocarburoómetro y su dispositivo registrador funcionan y que hay a bordo suficiente material consumible para el funcionamiento del dispositivo registrador (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 31 y 34);
- (HI) .4 comprobar que se dispone a bordo de detectores aprobados de la interfaz hidrocarburos/agua y que funcionan debidamente (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 32);
- (HI) .5 confirmar que la disposición de las bombas, tuberías y válvulas cumple las prescripciones aplicables a los sistemas de lastre separado y que no hay interconexiones entre el sistema de carga y el sistema de lastre separado (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 18);
- (HI) .6 cuando se haya provisto un carrete desmontable para la descarga de lastre separado en casos de emergencia mediante la conexión del sistema de lastre separado a una bomba de carga, confirmar que se han instalado válvulas de retención en las conexiones del sistema de lastre separado y que el carrete está montado en un lugar bien visible de la cámara de bombas, con una advertencia permanente para limitar su utilización (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 18);
- (HI) .7 someter a prueba los conductos de lastre que atraviesan los tanques de carga y los conductos de carga que pasan por los tanques de lastre para cerciorarse de que ello no da lugar a contaminación (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 18);
- (HI) .8 confirmar que el sistema de lavado con crudos se ha instalado de conformidad con los planos aprobados (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 18 y 33); y en particular:
 - (HI) .8.1 examinar las tuberías, bombas y válvulas de lavado con crudos y las máquinas de lavado montadas en cubierta para detectar posibles fugas y comprobar que todos los dispositivos de sujeción de las tuberías de lavado con crudos están intactos y afianzados;
 - (HI) .8.2 someter el sistema de lavado con crudos a una prueba de 1,5 veces la presión de servicio.

¹ Resoluciones A.586(14) o MEPC.10(49), según corresponda.

- (HI) .8.3 confirmar, cuando las unidades de accionamiento no estén integradas en las máquinas de lavado de tanques, que hay a bordo el número de unidades de accionamiento operacionales que prescribe el manual;
- (HI) .8.4 comprobar, cuando estén instalados, que los calentadores de vapor para el lavado con agua pueden aislarse debidamente durante las operaciones de lavado con crudos, ya sea mediante válvulas de cierre dobles o mediante obturadores claramente identificables;
- (HI) .8.5 comprobar que funcionan los medios de comunicación prescritos entre el oficial de guardia en cubierta y el puesto de control de la carga;
- (HI) .8.6 confirmar que las bombas de suministro del sistema de lavado con crudos están provistas de un dispositivo contra sobrepresiones (o de otro medio aprobado);
- (HI) .8.7 verificar que los conductos flexibles para el suministro de crudos a las máquinas de lavado en los tanques de carga combinados son de un tipo aprobado, su estiba es adecuada y están en buen estado;
- (HI) .9 verificar la eficacia del sistema de lavado con crudo (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 33) y, en particular:
 - (HI) .9.1 comprobar que las máquinas de lavado con crudos están en buen estado y observar si funcionan adecuadamente mediante indicadores del movimiento y/o las características sonoras u otros métodos aprobados;
 - (HI) .9.2 comprobar la eficacia del sistema de agotamiento en tanques de carga adecuados mediante la observación del equipo de monitorización y mediante sondas manuales u otros medios aprobados;
 - (HI) .9.3 verificar después del lavado con crudos, mediante una inspección del interior del tanque, que la instalación y los procedimientos operacionales estipulados en el manual sobre el equipo y las operaciones son satisfactorios;
- (HI) .10 confirmar que cuando se dispone de un sistema de lavado con crudos, se ha instalado un sistema de gas inerte según lo prescrito en el Convenio SOLAS 74/88/2000 (véase (EI) 1.1.4.2, en el Anexo 1);
- (HI) .11 confirmar, según proceda, que los medios para prevenir la contaminación por hidrocarburos en caso de abordaje o varada se ajustan a los planes aprobados (MARPOL 73/78/90/04, Anexo i, reglas 19 a 22);
- (HI) .12 confirmar que los sistemas de tuberías para la descarga de agua de lastre sucia o que contenga hidrocarburos son satisfactorios (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 30);

- (HI) .13 confirmar que los puestos de observación y control de las descargas de agua que contengan hidrocarburos, así como el sistema de comunicación entre ambos puestos una vez sometido a prueba, son satisfactorios (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 30);
- (HI) .14 confirmar que los medios de drenaje de las bombas y conductos de carga, incluido el dispositivo de agotamiento y las conexiones para bombear a los tanques de decantación o de carga, o bien a tierra, son satisfactorios (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 30);
- (HI) .15 confirmar que la instalación del sistema de caudal parcial, cuando exista, es satisfactoria (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 30);
- (HI) .16 confirmar que los dispositivos de cierre instalados en el sistema de trasvase de la carga o en las tuberías de carga, según proceda, son satisfactorios (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 23 y 26);
- (HI) .17 confirmar que, además de lo dispuesto en (HI) 1.1.4.16, los medios de compartimentado y estabilidad para impedir la inundación progresiva son satisfactorios (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 23 y 26);
- (HI) .18 confirmar que se dispone de medios para la protección del doble fondo de la cámara de bombas (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 22).
- (HI) 1.1.5 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, la comprobación de que la documentación se encuentra a bordo de los buques de carga debe consistir en:
 - (HI) .1 confirmar que se dispone de certificados de homologación del equipo filtrador de hidrocarburos y de los hidrocarbúrometros (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 14);
 - (HI) .2 confirmar que se dispone del libro de registro de hidrocarburos (parte I) (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 17).
 - (HI) .3 confirmar que se dispone del plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, o si se trata de petroleros para productos o quimiqueros, el plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 37);
 - (HI) .4 confirmar que se dispone de manuales de funcionamiento y de mantenimiento del separador de sentina de 15 ppm y de la alarma de sentina de 15 ppm.
- (HI) 1.1.6 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, la comprobación de que la documentación se encuentra a bordo de los petroleros debe consistir en:

- (HI) .1 confirmar que, si procede, se dispone de un manual de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 18);
- (HI) .2 confirmar que, si procede, se dispone de un manual sobre el equipo y las operaciones del sistema de lavado con crudos (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 35);
- (HI) .3 confirmar que se dispone de un manual de operaciones del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos junto con el resto de la documentación prescrita en la Resolución² aplicable (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 31);
- (HI) .4 confirmar que se dispone de los certificados de homologación de los hidrocarbúrometros, del sistema de control y monitorización de las descargas de hidrocarburos y de los detectores de la interfaz hidrocarburos/agua (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 31 y 32);
- (HI) .5 confirmar que se dispone del Libro de registro de hidrocarburos (Parte II) (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 36);
- (HI) .6 confirmar que se dispone de instrucciones sobre el funcionamiento del sistema de caudal parcial o que dichas instrucciones figuran en los manuales relativos a la manipulación de la carga y el lastre del buque (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 30.6.5);
- (HI) .7 confirmar que se ha facilitado la información y los datos relativos al compartimentado y la estabilidad del buque con avería (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 28);
- (HI) .8 confirmar que se dispone del plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, o cuando se trata de petroleros para productos o quimiqueros, del plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 37);
- (HI) .9 confirmar la estabilidad sin avería de los buques de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas, entregados después del 1 de febrero de 2002 (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 27);
- (HI) .10 confirmar que se dispone de medios para facilitar el acceso sin demora a los programas de cálculo informatizados, localizados en tierra, para determinar la estabilidad con avería y la resistencia estructural residual (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 37.4);
- (HI) 1.1.7 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:

² Resoluciones A.586(14) o MEPC.108(49), según corresponda.

- (HI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.
- (HA) **1.2 Reconocimientos anuales** - véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2
- (HA) 1.2.1 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (HA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;
- (HA) .2 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
- (HA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
- (HA) .4 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;
- (HA) .5 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias;
- (HA) .6 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;
- (HA) .7 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
- (HA) .8 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
- (HA) .9 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica;
- (HA) .10 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias;
- (HA) .11 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo un ejemplar del Documento de cumplimiento;

- (HA) .12 comprobar, la validez del Certificado internacional de seguridad del buque;
- (HA) .13 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo dispuesto en el Documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88/2000, regla V/14.2);
- (HA) .14 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;
- (HA) .15 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido probado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
- (HA) .16 comprobar los certificados de homologación del equipo filtrador de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90/04), Anexo I, reglas 14 y15);
- (HA) .17 Comprobar, cuando proceda, que se dispone a bordo de los Manuales de instrucciones y mantenimiento de los separadores de sentina de 15ppm y de las alarmas de sentina de 15ppm;
- (HA) .18 Verificar que, si procede, la alarma de sentina de 15ppm ha sido calibrada por el personal autorizado y que se lleva a bordo un certificado válido de dicha calibración³;
- (HA) .19 Comprobar que se han hecho las anotaciones oportunas en la parte I del libro registro de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 17);
- (HA) 1.2.2 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los certificados vigentes y demás registros para petroleros debe consistir además en:
- (HA) .1 confirmar que se dispone a bordo del Manual aprobado de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio y /o del anual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos, según proceda (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas.18 y 35);
- (HA) .2 Confirmar que, si procede, se dispone a bordo de los procedimientos operacionales aprobados para petroleros existentes que tengan instalaciones especiales para el lastre (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 18);
[Nota: Esta prescripción quedará obsoleta a partir de junio de 2008 puesto que dichos tanques se retirarán paulatinamente en virtud de la regla 20]
- (HA) .3 Confirmar que, si procede, se dispone a bordo (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 20.6, 20.7 Y 21.6);

³ Para las instalaciones que deben cumplir las resolución MEPC.107(49).

- (HA) .4 Confirmar que se dispone a bordo del Manual de instrucciones y mantenimiento del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 31);
- (HA) .5 confirmar que se dispone a bordo de un certificado válido de calibración del equipo de monitorización de las descargas de hidrocarburos⁵;
- (HA) .6 comprobar que se han hecho las anotaciones necesarias en la parte II del libro registro de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 36);
- (HA) .7 confirmar, cuando proceda, que se dispone a bordo de la información relativa a la estabilidad en un formulario aprobado (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 37);
- (HA) .8 confirmar que, cuando proceda, se dispone a bordo de un formulario aprobado para registrar los datos relativos al compartimentado y la estabilidad con avería (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 28);
- (HA) .9 confirmar que se encuentra a bordo el plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos o si se trata de petroleros para productos y químicos, el plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 37);
- (HA) .10 verificar los certificados de homologación del equipo de prevención de la contaminación por hidrocarburos, tal como los hidrocarbúrometros y los detectores de la interfaz de hidrocarburos/agua e inspeccionar los registros de los diversos equipos de vigilancia de las descargas de hidrocarburos, según proceda (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 31);
- (HA) .11 comprobar que se ha permitido al buque continuar operando, de conformidad con el plan de supresión progresiva del MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 20);
- (HA) 1.2.3 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el reconocimiento anual debe consistir en:
- (HA) .1 efectuar un examen externo del equipo filtrador de hidrocarburos y confirmar, en la medida de lo posible, que su funcionamiento es satisfactorio, incluyendo, si procede, una prueba del funcionamiento de los medios automáticos provistos para detener la descarga del efluente y del dispositivo de alarma para el equipo filtrador de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 4 y 15);
- (HA) .2 someter a prueba, cuando esté instalado, el equipo filtrador de hidrocarburos prescrito para efectuar descargas en zonas especiales (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 15);

⁵ Para las instalaciones que deben cumplir la resolución MEPC.108 (49).

- (HA) .3 confirmar que los sistemas de combustible líquido y agua de lastre están separados y que no se transportan hidrocarburos en los tanques del pique de proa (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 16);
 - (HA) .4 comprobar que la disposición del tanque para residuos de hidrocarburos (fangos) y de sus medios de descarga es satisfactoria y confirmar, cuando proceda, el funcionamiento satisfactorio de los homogeneizadores, incineradores de fangos u otros medios reconocidos para controlar los fangos (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 12);
 - (HA) .5 confirmar que se ha previsto una conexión universal a tierra (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 13).
- (HA) 1.2.4 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento anual debe consistir en:
- (HA) .1 examinar el sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos y su equipo conexas (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 31) y, en particular:
 - (HA) .1.1 efectuar un examen externo del sistema y el equipo y, si procede, verificar que los instrumentos estén debidamente sellados;
 - (HA) .1.2 confirmar, en la medida de lo posible, el funcionamiento satisfactorio del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos, el hidrocarburoómetro y, cuando proceda, los medios automáticos y manuales provistos para detener la descarga del efluente, así como el sincronizador de arranque;
 - (HA) .1.3 observar que los indicadores y registradores funcionan debidamente y verificar que hay a bordo suficiente material consumible para el funcionamiento de los registradores;
 - (HA) .1.4 someter a prueba, en la medida de lo posible, todas las alarmas acústicas o visuales instaladas en el sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos;
 - (HA) .2 examinar, en la medida de lo posible, los detectores de la interfaz de hidrocarburos/agua (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 32);
 - (HA) .3 confirmar que no se han instalado interconexiones entre el sistema de carga y el sistema de lastre separado (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 18);

- (HA) .4 cuando se haya provisto un carrete desmontable para la descarga de lastre separado, en casos de emergencia, mediante la conexión del sistema de lastre separado a una bomba de carga, confirmar que se han instalado válvulas de retención en las conexiones del sistema de lastre separado y que el carrete está montado en un lugar bien visible de la cámara de bombas con una advertencia permanente para limitar su utilización (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 18);
- (HA) .5 efectuar una inspección visual de los tanques de lastre separado para confirmar que no ha habido contaminación por hidrocarburos (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 18);
- (HA) .6 confirmar, en la medida de lo posible, que la instalación de los tanques dedicados al lastre limpio sigue siendo satisfactoria (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 18);
- (HA) .7 efectuar una inspección visual de los tanques dedicados a lastre limpio para confirmar que no ha habido contaminación por hidrocarburos (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 18);
- (HA) .8 confirmar, en la medida de lo posible, que el sistema de lavado con crudos sigue siendo satisfactorio (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 33) y en particular:
- (HA) .8.1 efectuar un examen externo de las tuberías, bombas y válvulas de lavado con crudos y de las máquinas de lavado montadas en cubierta para detectar posibles fugas y comprobar que todos los dispositivos de sujeción de las tuberías de lavado con crudos están intactos y afianzados;
- (HA) .8.2 confirmar, cuando las unidades de accionamiento no estén integradas en las máquinas de lavado de tanques, que hay a bordo el número de unidades de accionamiento operacionales que prescribe el manual;
- (HA) .8.3 comprobar, cuando estén instalados, que los calentadores de vapor para el lavado con agua se pueden aislar debidamente durante las operaciones de lavado con crudos, ya sea mediante válvulas de cierre doble o mediante obturadores claramente identificables;
- (HA) .8.4 comprobar que funcionan los medios prescritos de comunicación entre el oficial de guardia en cubierta y el puesto de control de la carga;
- (HA) .8.5 confirmar que las bombas de suministro del sistema de lavado con crudos están provistas de un dispositivo contra sobrepresiones (o de otro medio aprobado)
- (HA) .8.6 comprobar que los conductos flexibles para el suministro de crudos a las máquinas de lavado en los tanques de carga combinados son de un tipo aprobado, su estiba es adecuada y están en buen estado;

- (HA) .9 verificar, cuando proceda y en la medida de lo posible, la eficacia del sistema de lavado con crudos (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 33) y, en particular:
- (HA) .9.1 inspeccionar, según proceda, los tanques que contienen agua de lastre de salida y/o de llegada para confirmar la eficacia de las operaciones de limpieza y agotamiento;
- (HA) .9.2 comprobar, en la medida de lo posible, que las máquinas de lavado con crudos están en buen estado y cuando el reconocimiento se efectúe durante las operaciones de lavado con crudos, observar si funcionan adecuadamente mediante indicadores del movimiento y/o las características sonoras u otros métodos aprobados;
- (HA) .9.3 comprobar, en la medida de lo posible, la eficacia del sistema de agotamiento en tanques de carga adecuados mediante la observación del equipo de monitorización y mediante sondas manuales u otros métodos aprobados;
- (HA) .10 confirmar que en los petroleros existentes que funcionan con una instalación especial para el lastre, ésta ha sido aprobada y su estado es satisfactorio (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 18);
- (HA) .11 confirmar, según proceda y en la medida de lo posible, que los medios para prevenir la contaminación por hidrocarburos en caso de abordaje o varada han sido aprobados y que su estado es satisfactorio (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 19 a 22);
- (HA) .12 examinar los sistemas de tuberías para la descarga de agua de lastre sucia o agua que contenga hidrocarburos, incluido el sistema de caudal parcial, si está instalado (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 30);
- (HA) .13 someter a prueba el sistema de comunicación entre los puestos de observación y de control de las descargas (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 30);
- (HA) .14 examinar los medios de drenaje de las bombas y conductos de carga, incluido el dispositivo de agotamiento de la carga y las conexiones para bombear a los tanques de decantación o de carga, o bien a tierra (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 30);
- (HA) .15 confirmar que se dispone de medios para facilitar el acceso sin demora a los programas de cálculo informatizados, localizados en tierra, para determinar la estabilidad con avería y la resistencia estructural residual (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 37.4).
- (HA) 1.2.5 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:

- (HA) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
- (HA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (HIn) **1.3 Reconocimientos intermedios** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.3
- (HIn) 1.3.1 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (HIn) .1 las disposiciones de (HA) 1.2.1.
- (HIn) 1.3.2 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los certificados vigentes y demás registros en los petroleros debe consistir además en:
- (HIn) .1 las disposiciones de (HA) 1.2.2.
- (HIn) 1.3.3 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el reconocimiento intermedio debe consistir en:
- (HIn) .1 las disposiciones de (HA) 1.2.3;
- (HIn) .2 examinar el equipo separador de agua de hidrocarburos, el equipo filtrador de hidrocarburos o la unidad de tratamiento, cuando esté instalada, incluidas las bombas, tuberías y accesorios conexos para detectar si se ha producido desgaste y corrosión (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 14 y 15);
- (HIn) .3 examinar hidrocaburómetro (dispositivo de alarma de 15 ppm y monitor de aguas de sentina) para ver si hay defectos, deterioro o daños evidentes y comprobar el calibrado del hidrocaburómetro de conformidad con lo estipulado en el manual de operaciones e instrucciones del fabricante (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 14).
- (HIn) 1.3.4 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento intermedio debe consistir en:
- (HIn) .1 las disposiciones de (HA) 1.2.4;
- (HIn) .2 examinar el sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos, así como el hidrocaburómetro para ver si hay defectos, deterioro o daños evidentes y comprobar el calibrado del hidrocaburómetro de conformidad con lo estipulado en el manual de

- operaciones e instrucciones del fabricante (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 31);
- (HIn) .3 confirmar que el funcionamiento de los detectores de la interfaz hidrocarburos/agua es satisfactorio (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 32);
- (HIn) .4 en lo que se refiere al sistema de lavado con crudos (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 33):
- (HIn) .4.1 examinar las tuberías de lavado con crudos situadas en el exterior de los tanques de carga. Si al realizar el examen hay dudas en cuanto al estado de las tuberías, tal vez sea necesario someterlas a prueba de presión, calibrado o ambas cosas. Se prestará especial atención a las reparaciones, tales como planchas de refuerzos soldadas;
- (HIn) .4.2 confirmar el funcionamiento satisfactorio de las válvulas de aislamiento de los calentadores de vapor para el agua de lavado, cuando estén instaladas;
- (HIn) .4.3 examinar al menos dos tanques de carga seleccionados, con la finalidad expresa de verificar que los sistemas instalados de lavado con crudos y de agotamiento de la carga siguen siendo eficaces. Si no es posible desgasificar el tanque para que penetre el inspector en condiciones de seguridad, no se deberá efectuar el examen interno. En ese caso, el examen podrá realizarse junto con el examen interno de los tanques de carga prescrito en (CIn) 2.3.3.3, anexo 1;
- (HIn) .5 examinar el accionamiento manual y/o a distancia de cada una de las válvulas de los tanques (u otros dispositivos de cierre similares) que han de mantenerse cerradas durante la travesía (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla y 26).
- (HIn) 1.3.5 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, la conclusión del reconocimiento intermedio debe consistir en:
- (HIn) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
- (HIn) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (HR) **1.4 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5
- (HR) 1.4.1 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

- (HR) .1 las disposiciones de (HA) 1.2.1, salvo en lo que se refiere a la validez del certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos⁶;
- .2 verificar que, si procede, la alarma de sentina de 15 ppm ha sido calibrada por el personal autorizado y que se lleva a bordo un certificado válido de dicha calibración⁶.
- (HR) 1.4.2 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los certificados vigentes y demás registros de los petroleros debe consistir además en:
- (HR) .1 las disposiciones de (HA) 1.2.2⁶;
- (HR) .2 verificar que, si procede, el equipo de vigilancia de las descargas de hidrocarburos se ha calibrado y que se lleva a bordo un certificado válido de calibración⁷.
- (HR) 1.4.3 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (HR) .1 las disposiciones de (HIn) 1.3.3;
- (HR) .2 confirmar, si es necesario mediante una prueba simulada u otro método equivalente, el funcionamiento satisfactorio del equipo separador de agua e hidrocarburos o del equipo filtrador de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I regla 15);
- (HR) .3 confirmar, si es necesario mediante una prueba simulada u otro método equivalente, el funcionamiento satisfactorio del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos, incluido cuando sea factible el funcionamiento de los medios automáticos y manuales provistos para detener la descarga del efluente (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 15);
- (HR) .4 confirmar el funcionamiento satisfactorio de la alarma del sistema filtrador de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 5);
- (HR) .5 confirmar el funcionamiento satisfactorio de los homogeneizadores, incineradores de fangos u otros medios reconocidos para controlar los fangos, cuando el tamaño del tanque para residuos de hidrocarburos (fangos) se haya aprobado sobre la base de dichas instalaciones (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 12).

⁶ Para instalaciones que cumplan lo dispuesto en la resolución MEPC.107(49).

⁷ Para instalaciones que cumplan lo dispuesto en la resolución MEPC.108(49).

- (HR) 1.4.4 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (HR) .1 las disposiciones de (HIn) 1.3.4;
 - (HR) .2 confirmar que la instalación de los tanques de decantación o de los tanques de carga designados como tanques de decantación y sus sistemas de tuberías conexos es satisfactoria (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 29 y 34);
 - (HR) .3 confirmar, si es necesario mediante una prueba simulada u otro medio equivalente, el funcionamiento satisfactorio del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos y su equipo conexo, incluidos los detectores de la interfaz de hidrocarburos/agua (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 31 y 32);
 - (HR) .4 confirmar que la disposición de las bombas, tuberías y válvulas se ajusta a lo prescrito para los sistemas de tanques de lastre separado (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 18);
 - (HR) .5 confirmar que la disposición de las bombas, tuberías y válvulas se ajusta a las especificaciones revisadas para los petroleros con tanques dedicados a lastre limpio (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 18);
 - (HR) .6 confirmar que el sistema de lavado con crudos se ajusta a lo prescrito para tales sistemas (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 33) y, en particular:
 - (HR) .6.1 someter a prueba el sistema de lavado con crudos a la presión de servicio como mínimo;
 - (HR) .6.2 examinar los tanques de carga con la finalidad expresa de verificar que los sistemas con lavado con crudos y de agotamiento de la carga siguen siendo satisfactorios;
 - (HR) .6.3 examinar internamente, cuando se hayan instalado, las válvulas de aislamiento de los calentadores de vapor;
 - (HR) .7 verificar, mediante una inspección del interior del buque u otro procedimiento aceptable para la Administración, la eficacia del sistema de lavado con crudos. Si no es posible desgasificar el tanque para que penetre el inspector en condiciones de seguridad, no se deberá efectuar el examen interno. Una alternativa aceptable sería obtener resultados satisfactorios durante los reconocimientos prescritos en (HA) 1.2.4.9 (MARPOL 73/8/90/04, Anexo I, regla 33);
 - (HR) .8 confirmar que no hay fugas procedentes de los conductos de lastre que atraviesan los tanques de carga ni de los conductos de carga que pasan por los tanques de lastre (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, reglas 18 y 33);

- (HR) .9 confirmar que las bombas, conductos y medios de descarga son satisfactorios (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 30) y, en particular:
- (HR) .9.1 confirmar que los sistemas de tuberías para la descarga de agua de lastre sucia o agua que contenga hidrocarburos son satisfactorios;
- (HR) .9.2 confirmar que los medios de drenaje de las bombas y conductos de carga, incluido el dispositivo de agotamiento y las conexiones para bombear a los tanques de decantación o de carga, o bien a tierra, son satisfactorios;
- (HR) .9.3 confirmar que los medios del sistema del caudal parcial, si los hay, son satisfactorios;
- (HR) .10 confirmar que los dispositivos de cierre instalados en el sistema de trasvase de la carga o en las tuberías de carga, según proceda, son satisfactorios (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 23 y 26);
- (HR) .11 confirmar, según proceda y en la medida de lo posible, que los medios para prevenir la contaminación por hidrocarburos en caso de abordaje o varada son satisfactorios (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 13G 19 a 22);
- (HR) .12 confirmar que se dispone de medios para facilitar el acceso sin demora a los programas de cálculo informatizados, en tierra, para determinar la estabilidad con avería y la resistencia estructural residual, (MARPOL 73/78/90/04, Anexo I, regla 37.4).
- (HR) 1.4.5 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (HR) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos."
- "(N) **2 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN PARA EL TRANSPORTE DE SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS A GRANEL**
- (NI) **2.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1
- (NI) 2.1.1 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el examen de los planos y proyectos (en función de las cargas que el buque vaya a estar autorizado a transportar) debe consistir en:
- (NI) .1 establecer la lista de sustancias nocivas líquidas para cuyo transporte se propone autorizar al buque (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 6);

- (NI) .2 examinar el sistema de bombeo (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 12);
 - (NI) .3 examinar el sistema de agotamiento (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 12);
 - (NI) .4 examinar el sistema y equipo de lavado de tanques (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 14 y apéndice 4);
 - (NI) .5 examinar los medios de descarga sumergidos (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 12);
 - (NI) .6 examinar el equipo de ventilación para la eliminación de residuos (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 13 y apéndice 7);
 - (NI) .7 examinar el sistema de calentamiento prescrito para las sustancias solidificantes y de alta viscosidad (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 14 y apéndice 4);
 - (NI) .8 Examinar el Manual de procedimientos y medios (incluidas las prescripciones de transporte de la carga para cumplir las reglas del Anexo II) (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 14 y apéndice.4);
 - (NI) .9 examinar el plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 17);
 - (NI) .10 examinar, si procede, la construcción y los medios de los buques autorizados a transportar aceites vegetales específicamente identificados en virtud de la exención de las prescripciones relativas al transporte (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 4.3).
- (NI) 2.1.2 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el reconocimiento durante la fase de construcción y al finalizar la instalación (en función de las cargas que el buque vaya a estar autorizado a transportar) debe consistir en:
- (NI) .1 confirmar que los sistemas de bombeo y agotamiento son satisfactorios y que hay a bordo la cantidad suficiente de tubos amovibles o codos, cuando sean necesarios (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 12);
 - (NI) .2 realizar la prueba con agua para medir la cantidad residual de agotamiento (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 12 Apéndice 5);
 - (NI) .3 confirmar que las máquinas de lavado de tanques provistas a bordo funcionan debidamente, son las descritas en el Manual de procedimientos y medios y han sido instaladas de conformidad con los planos aprobados (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 14 y Apéndice 4);

- (NI) .4 confirmar que el sistema de calentamiento del agua de lavado, si se ha prescrito, está instalado de conformidad con los planos aprobados (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 14 y Apéndice 4);
- (NI) .5 confirmar que el número y la posición de las aberturas de lavado de tanques para máquinas portátiles se ajustan a los planos aprobados (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 14 y Apéndice 4);
- (NI) .6 confirmar que las bocas de descarga sumergidas se ajustan a los planos aprobados (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 12);
- (NI) .7 verificar mediante una prueba real que el régimen de descarga de las bombas, cuando se utilice un tipo de régimen variable, puede ser controlado como se estipula en el Manual de procedimientos y medios (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 14 y Apéndice 4);
- (NI) .8 confirmar que el equipo de ventilación para la eliminación de residuos ha sido instalado de conformidad con los planos aprobados y funciona debidamente y que el motor de los ventiladores portátiles puede alcanzar la presión correspondiente a la capacidad prescrita para dichos ventiladores (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 13 y Apéndice 7);
- (NI) .9 confirmar que el sistema de calentamiento para las sustancias solidificantes y de alta viscosidad ha sido instalado de conformidad con el plano aprobado (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 14 y apéndice 4).
- (NI) .10 confirmar, si procede, la construcción y los medios de los buques autorizados a transportar aceites vegetales específicamente identificados en virtud de la exención de las prescripciones relativas al transporte (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 4.3).
- (NI) 2.1.3 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, la comprobación de que se llevan a bordo de los buques de carga los documentos prescritos (en función de las cargas que el buque vaya a estar autorizado a transportar) debe consistir en:
- (NI) .1 confirmar que se ha provisto el Manual de procedimientos y medios (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, reglas 14);
- (NI) .2 confirmar que se ha provisto el Libro registro de carga (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 15);
- (NI) .3 confirmar que se ha provisto el plan de emergencia de abordaje contra la contaminación del mar (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 17).

- (NI) 2.1.4 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:
- (NI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.
- (NA) **2.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2
- (NA) 2.2.1 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (NA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque carga, el certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el certificado de seguridad de construcción para buques de carga o el certificado de seguridad para buque de carga;
- (NA) .2 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
- (NA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
- (NA) .4 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;
- (NA) .5 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
- (NA) .6 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
- (NA) .7 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica;
- (NA) .8 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias;
- (NA) .9 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo un ejemplar del documento de cumplimiento (DC);
- (NA) .10 comprobar la validez del Certificado internacional de protección del buque;
- (NA) .11 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88/2000, regla V/14.2);

- (NA) .12 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de formación;
- (NA) .13 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido comprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
- (NA) .14 confirmar que se lleva a bordo el Manual de procedimientos y medios (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, reglas 14);
- (NA) .15 confirmar que se utiliza correctamente el Libro registro de la carga (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 15);
- (NA) .16 confirmar que en el buque se dispone del plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 17).
- (NA) 2.2.2 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el reconocimiento anual debe consistir en:
- (NA) .1 efectuar un examen externo y confirmar que los sistemas de bombeo y tuberías, incluido el sistema de agotamiento, si está instalado, y el equipo conexo siguen siendo del tipo aprobado (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 12);
- (NA) .2 efectuar un examen externo de las tuberías de lavado de los tanques y confirmar que el tipo, la capacidad, el número y la disposición de las máquinas de lavado de tanques son los aprobados (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 14 y Apéndice 4);
- (NA) .3 efectuar un examen externo del sistema de calentamiento del agua de lavado (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 14 y Apéndice 4);
- (NA) .4 efectuar un examen externo, en la medida de lo posible, de los medios de descarga sumergidos (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 12);
- (NA) .5 confirmar que los medios de control del régimen de descarga de residuos son los aprobados (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 14 y Apéndice 4);
- (NA) .6 confirmar que el equipo de ventilación para la eliminación de residuos es el aprobado (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, Apéndice 7);
- (NA) .7 efectuar un examen externo, en la medida en que resulte accesible, del sistema de calentamiento prescrito para las sustancias solidificantes y de alta viscosidad (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 14 y Apéndice 4);
- (NA) .8 examinar cualquier otra prescripción recogida en el Certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.

- (NA) 2.2.3 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:
- (NA) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
 - (NA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (NIn) **2.3 Reconocimientos intermedios** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.3
- (NIn) 2.3.1 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (NIn) .1 las disposiciones de (NA) 2.2.1.
- (NIn) 2.3.2 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el reconocimiento intermedio debe consistir en:
- (NIn) .1 las disposiciones de (NA) 2.2.2.
 - (NIn) .2 verificar mediante el Libro registro de la carga que los medios de bombeo y de agotamiento han venido vaciando los tanques eficazmente y que todos ellos funcionan debidamente (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, reglas 12 y 15);
 - (NIn) .3 confirmar, si es posible, que las bocas de descarga estén en buen estado (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, normas P y M);
 - (NIn) .4 confirmar que el equipo de ventilación para la eliminación de residuos es satisfactorio y que el motor de los ventiladores portátiles puede alcanzar la presión correspondiente a la capacidad prescrita para dichos ventiladores (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, Apéndice 7).
- (NIn) 2.3.3 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, la conclusión del reconocimiento intermedio debe consistir en:
- (NIn) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
 - (NIn) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

- (NR) **2.4 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.4
- (NR) 2.4.1 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (NR) .1 las disposiciones de (NA) 2.2.1, salvo en lo que se refiere a la validez del certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.
- (NR) 2.4.2 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (NR) .1 las disposiciones de (NIn) 2.3.2;
- (NR) .2 confirmar que los sistemas de bombeo y agotamiento son satisfactorios y que hay a bordo la cantidad suficiente de tubos amovibles o codos cuando sean necesarios (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 12);
- (NR) .3 realizar la prueba con agua para medir la cantidad residual del agotamiento (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 12 y Apéndice 5);
- (NR) .4 confirmar que las máquinas de lavado de tanques provistas a bordo funcionan debidamente, son las descritas en el Manual de procedimientos y medios y han sido instaladas de conformidad con los planos aprobados (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 14 y Apéndice 4);
- (NR) .5 confirmar que el sistema de calentamiento del agua de lavado, si se ha prescrito, está instalado de conformidad con los planos aprobados (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 14 y Apéndice 4);
- (NR) .6 confirmar que el número y la posición de las aberturas de lavado de tanques para máquinas portátiles se ajustan a los planos aprobados (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 14 y Apéndice 4);
- (NR) .7 confirmar que las bocas de descarga sumergidas están en buen estado y se ajustan a los planos aprobados (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, y reglas 12 y 14 y Apéndice 4);
- (NR) .8 confirmar que en las tuberías de descarga comunes se dispone de medios para aislar las aberturas existentes por encima de la línea de flotación (MARPOL 73/78/90, Anexo II);
- (NR) .9 verificar mediante una prueba real que el régimen de descarga de las bombas, cuando se utilice un tipo de régimen variable, puede ser controlado como se estipula en el Manual de procedimientos y medios (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, regla 14 y Apéndice 4);
- (NR) .10 confirmar que el equipo de ventilación para la eliminación de residuos ha sido instalado de conformidad con los planos aprobados y funciona

debidamente (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, reglas 12 y 14 y Apéndice 4);

(NR) .11 confirmar que el sistema de calentamiento para las sustancias solidificantes y de alta viscosidad ha sido instalado de conformidad con el plano aprobado y se encuentra en buen estado (MARPOL 73/78/90/04, Anexo II, reglas 12 y 14 y apéndice 4);

(NR) 2.4.3 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:

(NR) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel."

(S) **3 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS PRESCRITOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR AGUAS SUCIAS**

(SI) **3.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1

(SI) 3.1.1 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por aguas sucias, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:

.1 examinar, según proceda, las disposiciones para la provisión de una instalación de tratamiento de aguas sucias, o de un sistema para desmenuzar y desinfectar las aguas sucias, o un tanque de retención de aguas sucias (MARPOL, Anexo IV, regla 9);

.2 si se dispone de una instalación de tratamiento de aguas sucias, comprobar que sea de un tipo probado por la Administración, de conformidad con la resolución que sea del caso (MARPOL, Anexo IV, regla 9.1);

.3 si hay instalado un sistema para desmenuzar y desinfectar las aguas sucias, comprobar que está aprobado por la Administración y que se han provisto medios para almacenar temporalmente las aguas sucias (MARPOL, Anexo IV, regla 9.2);

.4 si hay instalado un tanque de retención de aguas sucias, comprobar su capacidad en relación con el número de personas a bordo (MARPOL, Anexo IV, regla 9.1.3);

.5 examinar las disposiciones para la provisión de una conexión universal a tierra (MARPOL, Anexo IV, regla 10);

.6 examinar las disposiciones para la provisión de un conducto de descarga acoplable a una instalación receptora (MARPOL, Anexo IV, regla 10);

- (SI) 3.1.2 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por aguas sucias, el reconocimiento, durante la fase de construcción y al finalizar la instalación, debe consistir en:
- .1 efectuar un examen externo de la instalación de tratamiento de aguas sucias o del sistema para desmenuzar y desinfectar las aguas sucias, según proceda y confirmar su funcionamiento (MARPOL, Anexo IV, reglas 4.1.1 y 9);
 - .2 si hay instalado un tanque de retención de aguas sucias, comprobar que su construcción es satisfactoria y que cuenta con medios para indicar visualmente la cantidad de su contenido (MARPOL, Anexo IV, regla 9.1.3).
 - .3 confirmar que se dispone de una conexión universal a tierra (MARPOL, Anexo IV, regla 10);
 - .4 confirmar que se dispone de un conducto de descarga de aguas sucias acoplable a las instalaciones de recepción (MARPOL, Anexo IV, regla 10);
- (SR) **3.2 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5
- (SR) 3.2.1 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por aguas sucias, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buques de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga, el Certificado de seguridad de construcción para buques de carga, el Certificado de seguridad para buques de carga o el Certificado de seguridad para buques de pasaje;
 - .2 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o el Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
 - .3 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
 - .4 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica;
 - .5 comprobar la validez del Certificado internacional de protección del buque;
 - .6 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;

- .7 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;
- .8 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
- .9 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
- .10 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/13b));
- .11 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;
- .12 comprobar, cuando proceda, la validez del certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo un ejemplar del documento de cumplimientos (DC);
- .13 verificar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente.

(SR) 3.2.2 Por lo que respecta a la contaminación por aguas sucias, el reconocimiento de renovación debe consistir en:

- .1 confirmar que no se ha efectuado ningún cambio ni se ha instalado equipo nuevo alguno que afecte la validez del certificado (MARPOL Anexo IV, regla 4.8);
- .2 efectuar un examen externo del sistema de prevención de la contaminación por aguas sucias y confirmar, en la medida de lo posible, que su funcionamiento es satisfactorio;

(SR) 3.2.3 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por aguas sucias, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:

- .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias."

4 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS EN EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EN EL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO_x

- (AI) **4.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1
- (AI) 4.1.1 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación atmosférica, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:
- (AI) 4.1.1.1 examinar la disposición de los sistemas que utilizan sustancias que agotan la capa de ozono (regla 12 del Anexo VI);
- (AI) 4.1.1.2 examinar la disposición de los sistemas de limpieza de los gases de escape para los óxidos de azufre, o de otras tecnologías que puedan emplearse a tal efecto (regla 14 del Anexo VI);
- (AI) 4.1.1.3 examinar la disposición de los sistemas de recogida de vapores, si procede (regla 15 del Anexo VI y MSC/Circ.585);
- (AI) 4.1.1.4 examinar la disposición de los incineradores de a bordo, si procede (regla 16 del Anexo VI);
- (AI) 4.1.2 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación atmosférica, el reconocimiento debe consistir en:
- (AI) 4.1.2.1 Sustancias que agotan la capa de ozono (regla 12 del Anexo VI):
- (AI) 4.1.2.1.1 confirmar que los sistemas que utilizan sustancias que agotan la capa de ozono estén instalados de manera adecuada y funcionen correctamente y que no emitan sustancias que agotan la capa de ozono.
- (AI) 4.1.2.2 Emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diesel (regla 13 del Anexo VI):
- (AI) 4.1.2.2.1 confirmar que todos los motores que deban estar certificados lo estén previamente, de conformidad con lo dispuesto en la sección 2.2 del Código Técnico sobre los NO_x.
- (AI) 4.1.2.2.1.1 *Si se utiliza el método de verificación de los parámetros del motor:*
- (AI) 4.1.2.2.1.1.1 un reconocimiento de verificación a bordo, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.2 del Código Técnico sobre los NO_x.
- (AI) 4.1.2.2.1.2 *Si se utiliza el método simplificado:*
- (AI) 4.1.2.2.1.2.1 un reconocimiento de verificación a bordo, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.3 del Código Técnico sobre los NO_x.

- (AI) 4.1.2.3 Óxidos de azufre (regla 14 del Anexo VI):
- (AI) 4.1.2.3.1 cuando se dispone de tanques para combustibles con contenidos medio y bajo de azufre confirmar que los medios para el cambio de combustible estén bien instalados y funcionen correctamente;
- (AI) 4.1.2.3.2 confirmar que el sistema de limpieza de los gases de escape esté bien instalado y funcione correctamente (si procede);
- (AI) 4.1.2.4 Compuestos orgánicos volátiles (regla 15 del Anexo VI) (si procede):
- (AI) 4.1.2.4.1 confirmar que las tuberías de recogida de vapores están instaladas correctamente;
- (AI) 4.1.2.4.2 confirmar que se dispone de medios adecuados para eliminar la condensación del sistema, tales como desagües en puntos bajos de los extremos de las tuberías, y que éstos funcionan correctamente;
- (AI) 4.1.2.4.3 confirmar que las tuberías están instaladas correctamente a fin de garantizar su continuidad eléctrica, y que están conectadas a masa por el casco;
- (AI) 4.1.2.4.4 confirmar que las válvulas de aislamiento de los colectores de vapores están bien instaladas y funcionan correctamente;
- (AI) 4.1.2.4.5 confirmar que en los extremos de cada tubería hay una marca que las identifica como tuberías de recogida de vapores;
- (AI) 4.1.2.4.6 verificar que los collarines de recogida de vapores se ajustan a lo dispuesto en las directrices de la OMI y en las normas del sector;
- (AI) 4.1.2.4.7 verificar la continuidad eléctrica de las tuberías portátiles de recogida de vapores, si las hay;
- (AI) 4.1.2.4.8 confirmar que el sistema cerrado de mediciones de la zona de control de la carga está bien instalado y funciona correctamente y que los valores son adecuados;
- (AI) 4.1.2.4.9 confirmar que se ha instalado un sistema de control de rebose y que éste funciona correctamente;
- (AI) 4.1.2.4.10 confirmar que se han instalado adecuadamente alarmas acústicas y visuales, que éstas funcionan correctamente, que están claramente marcadas, que funciona la alarma de fallo del suministro eléctrico y que se dispone de medios para verificar el funcionamiento de las alarmas;
- (AI) 4.1.2.4.11 confirmar que todas las tuberías principales de vapor disponen de alarmas de alta y baja presión adecuadas que funcionan correctamente y que se disparan a los valores tarados de presión;

- (AI) 4.1.2.5 Incineradores de a bordo (regla 16 del Anexo VI) (instalados el 1 de enero de 2000, o posteriormente):
 - (AI) 4.1.2.5.1 confirmar que todos los incineradores están adecuadamente instalados y que funcionan correctamente;
 - (AI) 4.1.2.5.2 confirmar que se han colocado correctamente letreros de advertencia e instrucciones en una parte claramente visible del incinerador o en sus proximidades;
 - (AI) 4.1.2.5.3 confirmar que en el incinerador están marcados con medios permanentes el nombre del fabricante, el número/tipo del modelo de incinerador y la potencia en unidades caloríficas por hora;
 - (AI) 4.1.2.5.4 confirmar que las siguientes alarmas y dispositivos de seguridad se encuentran en buen estado y funcionan correctamente;
 - (AI) 4.1.2.5.4.1 alarmas de exceso de temperatura de los gases de combustión y desactivaciones;
 - (AI) 4.1.2.5.4.2 controles de la temperatura de combustión y desactivaciones;
 - (AI) 4.1.2.5.4.3 presión negativa en la cámara de combustión;
 - (AI) 4.1.2.5.4.4 controles, alarmas y desactivaciones de seguridad para proteger de las llamas;
 - (AI) 4.1.2.5.4.5 funcionan todas las alarmas acústicas y visuales e indican la causa del fallo;
 - (AI) 4.1.2.5.4.6 alarmas de pérdida del suministro eléctrico y medios para la desactivación automática;
 - (AI) 4.1.2.5.4.7 medios de carga;
 - (AI) 4.1.2.5.4.8 alarma de baja presión del fueloil/desactivación;
 - (AI) 4.1.2.5.4.9 interruptor de parada de emergencia y medios para el aislamiento eléctrico;
 - (AI) 4.1.2.5.4.10 dispositivos de enclavamiento;
 - (AI) 4.1.2.5.5 confirmar que se han instalado correctamente bandejas de goteo debajo de cada quemador, bomba y filtro.
- (AI) 4.1.3 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación atmosférica, la verificación de que se llevan a bordo los certificados y demás documentos pertinentes debe consistir en:

- (AI) 4.1.3.1 examinar (AA) 3.2.2.2, a excepción de las notas de entrega de combustible y los registros prescritos en (AA) 3.2.2.2.3 y (AA) 3.2.2.2.7.
- (AI) 4.1.4 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación atmosférica, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:
- (AI) 4.1.4.1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, se debe expedir el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica.
- (AA) **4.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2
- (AA) 4.2.1 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación atmosférica, el examen de los certificados válidos y otros registros debe consistir en:
- (AA) 4.2.1.1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga, el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;
- (AA) 4.2.1.2 comprobar la validez del Certificado de gestión de la seguridad y que haya una copia del documento de cumplimiento a bordo, si procede;
- (AA) 4.2.1.3 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
- (AA) 4.2.1.4 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
- (AA) 4.2.1.5 comprobar los certificados de clase, si el buque tiene una cota de clasificación;
- (AA) 4.2.1.6 comprobar, si procede, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;
- (AA) 4.2.1.7 comprobar que la dotación del buque se ajusta a lo prescrito en el Documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/13 b));
- (AA) 4.2.1.8 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros disponen de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;
- (AA) 4.2.1.9 comprobar si se ha instalado equipo nuevo y, en tal caso, confirmar que éste fue aprobado antes de su instalación y que toda modificación figura en el certificado correspondiente;

- (AA) 4.2.2 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación atmosférica, el reconocimiento anual debe consistir en:
- (AA) 4.2.2.1 Generalidades:
- (AA) 4.2.2.1.1 confirmar que no ha habido ninguna modificación ni se ha instalado equipo nuevo que pudiera afectar la validez del certificado;
- (AA) 4.2.2.2 Documentación:
- (AA) 4.2.2.2.1 confirmar que cada motor que deba estar certificado dispone de un Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica para motores, como se describe en el capítulo 2.1 del Código Técnico sobre los NO_x;
- (AA) 4.2.2.2.2 confirmar que se dispone a bordo del expediente técnico de cada motor al que sea necesario expedir un certificado;
- (AA) 4.2.2.2.3 confirmar que las notas de entrega de combustible se conservan a bordo y que las muestras de combustible se guardan bajo el control del buque (regla 18 del Anexo VI);
- (AA) 4.2.2.2.4 confirmar que, para cada sistema de limpieza de los gases de escape - SO_x se dispone de un Certificado de cumplimiento en zonas de control de las emisiones de SO_x para los sistemas de limpieza de los gases de escape - SO_x o de un Manual de vigilancia de a bordo, según proceda, y en cualquier caso, de un plan de cumplimiento de las zonas de control de las emisiones (regla 14 4) b) del Anexo VI);
- (AA) 4.2.2.2.5 confirmar que cada incinerador de a bordo dispone de un certificado de homologación de la OMI (regla 16 2) a) del Anexo VI);
- (AA) 4.2.2.2.6 si se utiliza el método de verificación de los parámetros del motor para comprobar las emisiones de NO_x a bordo, confirmar que se lleva un registro de los parámetros del motor para cada motor que deba aprobarse (párrafo 6.2.3 del Código Técnico sobre los NO_x);
- (AA) 4.2.2.2.7 confirmar que se lleva un registro de los cambios de combustible en un libro registro que prescriba la Administración (regla 14 6) del Anexo VI)*;
- (AA) 4.2.2.2.8 confirmar que se ha previsto un procedimiento de transferencia para el sistema de recogida de COV;
- (AA) 4.2.2.2.9 confirmar que se dispone de un manual de instrucciones para cada incinerador si esto se prescribe (regla 16 7) del Anexo VI);

* Esta información puede consignarse en el libro registro de la cámara de máquinas, el diario de navegación, el diario oficial, el libro registro de hidrocarburos o en un libro registro independiente destinado únicamente a tal efecto.

- (AA) 4.2.2.3 Sustancias que agotan la capa de ozono:
- (AA) 4.2.2.3.1 confirmar que en el buque no se han añadido nuevas instalaciones o equipo después del 19 de mayo de 2005, a excepción de lo dispuesto en (AA) 3.2.2.3.1 (regla 12 1) del Anexo VI);
- (AA) 4.2.2.3.2 comprobar que no se ha añadido ninguna instalación nueva que contenga hidroclorofluorocarbonos (HCFC) después del 1 de enero de 2020;
- (AA) 4.2.2.3.3 realizar un examen externo de toda instalación o equipo, en la medida de lo posible, para garantizar que el mantenimiento es satisfactorio y que no emiten sustancias que agotan la capa de ozono.
- (AA) 4.2.2.4 Emisiones de óxidos de nitrógeno de cada motor diesel:
- (AA) 4.2.2.4.1 *Si se utiliza el método de verificación de los parámetros del motor:*
- (AA) 4.2.2.4.1.1 examinar la documentación del motor que figura en el expediente técnico y en el libro registro de los parámetros del motor a fin de verificar, en la medida de lo posible, la potencia del motor, su régimen y cualquier limitación o restricción consignada en el expediente técnico;
- (AA) 4.2.2.4.1.2 confirmar que, desde el último reconocimiento, no se ha hecho ninguna modificación o ajuste al motor fuera de los ajustes y variantes permitidos en el expediente técnico;
- (AA) 4.2.2.4.1.3 realizar un reconocimiento según se indica en el expediente técnico;
- (AA) 4.2.2.4.2 *Si se utiliza el método simplificado:*
- (AA) 4.2.2.4.2.1 examinar la documentación del motor que figura en el expediente técnico;
- (AA) 4.2.2.4.2.2 confirmar que la Administración ha aprobado los procedimientos de prueba;
- (AA) 4.2.2.4.2.3 confirmar que los analizadores, los sensores del rendimiento del motor, el equipo de medición de las condiciones ambientales, los gases de calibrado y demás equipo de prueba son del tipo correcto y que se han calibrado de conformidad con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO_x;
- (AA) 4.2.2.4.2.4 confirmar que, para las mediciones efectuadas durante las pruebas a bordo, se ha seguido el ciclo correcto de ensayo, según se define en el expediente técnico del motor;
- (AA) 4.2.2.4.2.5 garantizar que durante el ensayo se toma una muestra de combustible y se somete a análisis;

- (AA) 4.2.2.4.2.6 presenciar la prueba y confirmar que, a su término, se presenta una copia del informe del ensayo para su aprobación.
- (AA) 4.2.2.4.3 *Si se utiliza el método de medición y control directo:*
- (AA) 4.2.2.4.3.1 examinar el método de documentación del motor y el expediente técnico y comprobar que la Administración ha aprobado el manual de mediciones y controles directos;
- (AA) 4.2.2.4.3.2 observar los procedimientos de verificación del método de medición y control directo y los datos obtenidos, según se consignan en el manual de control aprobado de a bordo;
- (AA) 4.2.2.5 Óxidos de azufre:
- (AA) 4.2.2.5.1 examinar las notas de entrega de combustible a fin de comprobar que se utiliza un combustible con un contenido de azufre correcto para la zona de operaciones de que se trate;
- (AA) 4.2.2.5.2 cuando se dispone de tanques para combustibles con contenido medio y bajo de azufre confirmar que se instalan medios o se habilitan procedimientos para el cambio de combustible, y que éstos funcionan;
- (AA) 4.2.2.5.3 verificar que, al pasar por una zona de control de las emisiones de SO_x, se lleva un registro del cambio a combustible de bajo contenido de azufre y viceversa;
- (AA) 4.2.2.5.4 como alternativa a lo dispuesto en .2 y .3 *supra*, cuando se instalen sistemas de limpieza de los gases de escape - SO_x, o medios equivalentes, confirmar, siguiendo los procedimientos aprobados para ese equipo, que su funcionamiento es satisfactorio y que se ajusta a lo indicado en la documentación pertinente.
- (AA) 4.2.2.6 Compuestos orgánicos volátiles (COV):
- (AA) 4.2.2.6.1 confirmar que, si se prescribe un sistema de recogida de vapores, éste se aprueba de conformidad con lo dispuesto en la circular MSC/Circ.585 "Normas para los sistemas de control de la emisión de vapores";
- (AA) 4.2.2.6.2 confirmar, mediante un examen general, que las tuberías de recogida de vapores se encuentran en buen estado;
- (AA) 4.2.2.6.3 confirmar que se dispone de medios para eliminar la acumulación de condensación en el sistema, tales como desagües en puntos bajos de los extremos de las tuberías. Tales desagües deben inspeccionarse para garantizar su correcto funcionamiento;
- (AA) 4.2.2.6.4 confirmar que las tuberías están conectadas a masa por el casco y que el aislamiento eléctrico está intacto;

- (AA) 4.2.2.6.5 confirmar el correcto funcionamiento de las válvulas de aislamiento de los colectores de vapor y de los indicadores de posición de tales válvulas;
- (AA) 4.2.2.6.6 confirmar que en los extremos de cada tubería hay marcas que las identifican como tuberías de recogida de vapores;
- (AA) 4.2.2.6.7 confirmar que los collarines para la recogida de vapores se ajustan a lo dispuesto en las directrices de la OMI y en las normas del sector;
- (AA) 4.2.2.6.8 cuando se utilicen tuberías portátiles para vapores, confirmar que se encuentran en buen estado;
- (AA) 4.2.2.6.9 confirmar que el sistema cerrado de mediciones de la zona de control de la carga funciona correctamente y que los valores son adecuados;
- (AA) 4.2.2.6.10 confirmar que se ha instalado un sistema de control de rebose y que éste funciona correctamente;
- (AA) 4.2.2.6.11 confirmar que funciona el sistema de alarma, que las alarmas acústicas y visuales se disparan correctamente, que están claramente marcadas, que funciona la alarma de fallo del suministro eléctrico y que se dispone de medios para verificar el funcionamiento de las alarmas y que éstos funcionan correctamente;
- (AA) 4.2.2.6.12 confirmar que todas las tuberías principales de vapor disponen de alarmas de alta y baja presión adecuadas y que éstas se disparan a los valores tarados de presión;
- (AA) 4.2.2.6.13 confirmar que las alarmas de nivel alto y de llenado excesivo (sobrellenado) funcionan independientemente la una de la otra.
- (AA) 4.2.2.7 Incineradores (instalados el 1 de enero de 2000 o posteriormente):
 - (AA) 4.2.2.7.1 confirmar, mediante un examen externo, que todos los incineradores están en general en buen estado y que no tienen fugas de gas ni de humo;
 - (AA) 4.2.2.7.2 confirmar que los letreros de advertencia e instrucciones son legibles y están colocados en una parte claramente visible del incinerador o en sus proximidades;
 - (AA) 4.2.2.7.3 confirmar que en el incinerador está marcado permanentemente el nombre del fabricante, el número/tipo de modelo de incinerador y la potencia en unidades caloríficas por hora;
 - (AA) 4.2.2.7.4 confirmar que los medios de aislamiento del tambor del incinerador están en buen estado;
 - (AA) 4.2.2.7.5 confirmar, en la medida de lo posible, que las siguientes alarmas y dispositivos de seguridad están en buen estado y funcionan correctamente;

- (AA) 4.2.2.7.5.1 alarmas de exceso de temperatura de los gases de combustión y desactivaciones;
- (AA) 4.2.2.7.5.2 controles de la temperatura de combustión y desactivaciones;
- (AA) 4.2.2.7.5.3 presión negativa en la cámara de combustión;
- (AA) 4.2.2.7.5.4 controles, alarmas y desactivaciones de seguridad para proteger de las llamas;
- (AA) 4.2.2.7.5.5 funcionan todas las alarmas acústicas y visuales e indican la causa del fallo;
- (AA) 4.2.2.7.5.6 alarmas de pérdida del suministro eléctrico y medios para la desactivación automática;
- (AA) 4.2.2.7.5.7 medios de carga;
- (AA) 4.2.2.7.5.8 alarma de baja presión del fueloil/desactivación;
- (AA) 4.2.2.7.5.9 interruptor de parada de emergencia y medios para el aislamiento eléctrico;
- (AA) 4.2.2.7.5.10 dispositivos de enclavamiento;
- (AA) 4.2.2.7.6 confirmar que se han instalado bandejas de goteo debajo de cada quemador, bomba y filtro y que éstas están en buen estado.
- (AA) 4.2.3 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación atmosférica, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:
 - (AA) 4.2.3.1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica;
 - (AA) 4.2.3.2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (AIn) **4.3 Reconocimientos intermedios** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.3
 - (AIn) 4.3.1 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación atmosférica, el examen de los certificados válidos y otros registros debe consistir en:
 - (AIn) 4.3.1.1 las disposiciones de (AA) 3.2.1.
 - (AIn) 4.3.2 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación atmosférica, el reconocimiento intermedio debe consistir en:
 - (AIn) 4.3.2.1 las disposiciones de (AA) 3.2.2.

- (AIn) 4.3.3 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación atmosférica, la conclusión del reconocimiento intermedio debe consistir en:
- (AIn) 4.3.3.1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica;
- (AIn) 4.3.3.2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.4.
- (AR) **4.4 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5
- (AR) 4.4.1 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación atmosférica, el examen de los certificados válidos y otros registros debe consistir en:
- (AR) 4.4.1.1 las disposiciones de (AA) 1.2.1, excepto en lo referente a la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica.
- (AR) 4.4.2 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación atmosférica, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (AR) 4.4.2.1 las disposiciones de (AA) 3.2.2;
- (AR) 4.4.2.2 confirmar, si es necesario mediante un simulacro o ensayo equivalente, que el sistema cerrado de mediciones del sistema de recogida de vapores funciona adecuadamente y que las correspondientes lecturas son correctas;
- (AR) 4.4.2.3 confirmar, si es necesario mediante un simulacro o ensayo equivalente, que el control de rebose y las alarmas acústicas y visuales del sistema de recogida de vapores funcionan correctamente;
- (AR) 4.4.2.4 confirmar, si es necesario mediante un simulacro o ensayo equivalente, que las alarmas de alta y baja presión de cada tubería principal del sistema de recogida de vapores se disparan correctamente;
- (AR) 4.4.2.5 comprobar la continuidad eléctrica de las tuberías del sistema de recogida de vapores;
- (AR) 4.4.2.6 comprobar la continuidad eléctrica de las tuberías portátiles de vapores;
- (AR) 4.4.2.7 confirmar, si es necesario mediante un simulacro o ensayo equivalente, que las siguientes alarmas y dispositivos de seguridad funcionan correctamente:
- (AR) 4.4.2.7.1 alarma de exceso de temperatura de los gases de combustión y desactivaciones;
- (AR) 4.4.2.7.2 controles de la temperatura de combustión y desactivaciones;

- (AR) 4.4.2.7.3 presión negativa en la cámara de combustión;
- (AR) 4.4.2.7.4 controles, alarmas y desactivaciones para proteger de las llamas;
- (AR) 4.4.2.7.5 todas las alarmas acústicas y visuales funcionan e indican la causa del fallo;
- (AR) 4.4.2.7.6 alarmas de fallo del suministro eléctrico y medios de desactivación automática;
- (AR) 4.4.2.7.7 medios de carga;
- (AR) 4.4.2.7.8 alarma de baja presión del fueloil/desactivación;
- (AR) 4.4.2.7.9 interruptor de parada de emergencia y medios de aislamiento eléctrico;
- (AR) 4.4.2.7.10 dispositivos de enclavamiento.
- (AR) 4.4.3 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación atmosférica, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:
 - (AR) 4.4.3.1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento se debe expedir el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica.

ANEXO 4

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD
DE LOS CÓDIGOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

- (Q) 1 **DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANDEL Y EL CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANDEL**
- (QI) 1.1 **Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1
- (QI) 1.1.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el examen de los planos y proyectos de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:
- (QI) .1 determinar los productos que se espera que el buque estará autorizado a transportar y tomar nota de las prescripciones mínimas especiales pertinentes (Código CIQ 83/90/00, cap. 17) y de todas las demás prescripciones especiales (Código CIQ 83/90/00, cap. 15);
- (QI) .2 examinar los planos correspondientes al tipo de buque, emplazamiento de los tanques de carga, contención de la carga, materiales de construcción, control de la temperatura de la carga, sistemas de respiración de los tanques de carga, control ambiental, instalaciones eléctricas, prevención y extinción de incendios, instrumentos y la disponibilidad, especificaciones y estiba del equipo para la protección del personal (Código CIQ 83/90/00, caps. 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10,11,13 y 14);
- (QI) .3 examinar los planos correspondientes al francobordo y la estabilidad sin avería, las descargas por debajo de la cubierta de cierre y la aptitud para conservar la flotabilidad (Código CIQ 83/90/00, cap. 2);
- (QI) .4 examinar los planos correspondientes a la disposición del buque (Código CIQ 83/90/00, cap. 3);
- (QI) .5 examinar los planos para el trasvase de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 5);
- (QI) .6 examinar los planos de la ventilación mecánica en la zona de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 12);
- (QI) .7 las disposiciones de (NI) 2.1.1, en el anexo 3.

- (QI) 1.1.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:
- (QI) .1 confirmar que los tanques que contengan carga o residuos de carga están debidamente segregados de los espacios de alojamiento, de servicio y de máquinas, así como del agua potable y de las provisiones para el consumo humano; que las tuberías de la carga no pasan por ningún espacio de alojamiento, de servicio o de máquinas, salvo que se trate de cámaras de bombas de carga o de cámaras de bombas, y que no se transportan cargas en el pique de proa ni en el de popa (Código CIQ 83/90/00, cap. 3);
- (QI) .2 examinar las tomas de aire y las aberturas que den a espacios de alojamiento, de servicio y de máquinas en relación con los sistemas de trasiego de la carga por tuberías y de respiración de la carga, y sus entradas, las admisiones de aire y las aberturas en relación con la zona de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 3);
- (QI) .3 examinar la disposición de las cámaras de bombas de carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 3);
- (QI) .4 examinar los accesos a los espacios situados en la zona de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap.3);
- (QI) .5 examinar los medios de bombeo de sentina y de lastre y confirmar que las bombas y tuberías tienen las marcas de identificación (Código CIQ 83/90/00, cap. 3);
- (QI) .6 examinar, cuando proceda, los medios de carga y descarga por la proa o por la popa, prestando especial atención a las admisiones de aire y a las entradas de los espacios de alojamiento, de máquinas y de servicio, el equipo eléctrico, los dispositivos contra incendios y los medios de comunicación y someter a prueba el telemando para detener las bombas de carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 3);
- (QI) .7 confirmar que los tipos de tanques de carga están dispuestos e instalados de conformidad con los planos aprobados, examinar el interior de los tanques de carga, de lastre de agua y otros espacios situados en la zona de la carga y someter a prueba de presión los mamparos límite (Código CIQ 83/90/00, cap. 4);
- (QI) .8 examinar los medios para el trasvase de la carga y confirmar que todos los conductos flexibles son aptos para la finalidad a que están destinados y, cuando proceda, que han pasado la prueba de prototipo o que en ellos se indica la fecha de la prueba (Código CIQ 83/90/00, cap. 5);
- (QI) .9 examinar y someter a prueba todos los sistemas de calentamiento o enfriamiento de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 7);

- (QI) .10 confirmar que los sistemas de respiración de los tanques de carga están instalados de conformidad con los planos aprobados (Código CIQ 83/90/00, cap. 8);
- (QI) .11 confirmar que los avisadores de nivel alto, los sistemas de control de reboses o las válvulas de rebose o medios equivalentes provistos para controlar un posible aumento del nivel del líquido en el sistema de aireación funcionan satisfactoriamente (Código CIQ 83/90/00, cap. 8);
- (QI) .12 confirmar que se han tomado medidas adecuadas para el agotamiento de los conductos de respiración y que no se ha instalado ninguna válvula de cierre ni otros medios de detención, incluidas bridas ciegas giratorias o de obturación, en los conductos individuales ni en el colector si los conductos están combinados o se hallan por encima o por debajo de las válvulas aliviadoras de presión/vacío con sistemas de aireación cerrados (Código CIQ 83/90/00, cap. 8);
- (QI) .13 confirmar que se han tomado medidas adecuadas para que los sistemas de respiración controlada de los tanques dispongan de un medio principal y un medio secundario (o medios alternativos) (MSC.102(73) y MEPC.79(43), capítulo 8);
- (QI) .14 examinar el emplazamiento de los respiraderos en relación con la altura por encima de la cubierta de intemperie o de la pasarela proa-popa, desde las tomas de aire o aberturas más próximas a un espacio de alojamiento, de servicio de maquinas, o de una fuente de ignición, y confirmar que las válvulas de respiración de gran velocidad son de un tipo aprobado (Código CIQ 83/90/00, cap. 8);
- (QI) .15 examinar los dispositivos para el control ambiental, incluidos los medios para el almacenamiento o la generación y el secado de un gas inerte (Código CIQ 83/90/00, cap. 9);
- (QI) .16 examinar las instalaciones eléctricas y confirmar que, cuando procedía, se han utilizado materiales especiales y que el equipo eléctrico instalado en emplazamientos potencialmente peligrosos, en las condiciones permitidas, ha sido autorizado por una autoridad reconocida para las cargas que se van a transportar (Código CIQ 83/90/00, cap. 10);
- (QI) .17 confirmar que los tanques de carga independientes están puestos a masa al casco y que todas las uniones con juntas estancas de las tuberías de la carga y las conexiones de los conductos flexibles para la carga están puestas a masa (Código CIQ 83/90/00, cap. 10);
- (QI) .18 examinar los medios de prevención y extinción de incendios (Código CIQ 83/90/00, cap. 11);

- (QI) .19 examinar el sistema fijo de extinción de incendios para la cámara de bombas de carga y confirmar que los ensayos de la instalación se han llevado a cabo de manera satisfactoria y que sus medios de funcionamiento están claramente marcados (Código CIQ 83/90/00, cap. 11);
- (QI) .20 comprobar el sistema a base de espuma instalado en cubierta para la zona de la carga, incluido el abastecimiento de concentrado de espuma, y comprobar que en el colector contraincendios se produce el número mínimo de chorros de agua a la presión necesaria (véase (E1) 1.1.3.1 en el anexo 1) cuando el sistema está en funcionamiento (Código CIQ 83/90/00, cap. 11);
- (QI) .21 confirmar que en la zona de la carga se ha instalado equipo portátil de extinción de incendios adecuado para las cargas que se vayan a transportar (Código CIQ 83/90/00, cap. 11);
- (QI) .22 examinar y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios de la zona de la carga en que se penetre habitualmente durante las operaciones de manipulación de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 12), y comprobar en particular que:
 - (QI) .22.1 se pueden controlar desde el exterior del espacio;
 - (QI) .22.2 se han fijado letreros de aviso relativos a su utilización;
 - (QI) .22.3 son del tipo extractor, con extracción por debajo de las planchas del piso, a menos que se trate de las cámaras de los motores impulsores de las bombas de carga, en cuyo caso deben ser del tipo de presión positiva;
 - (QI) .22.4 los conductos no atraviesan espacios de alojamiento, de servicio o de máquinas y los conductos de salida se encuentran separados de las entradas de ventilación y las aberturas que den a dichos espacios;
 - (QI) .22.5 los motores eléctricos de los ventiladores están instalados fuera de los conductos de ventilación y los ventiladores y conductos de ventilación situados únicamente en la zona en que se encuentren dichos ventiladores están contruidos de modo que no desprendan chispas en emplazamientos potencialmente peligrosos;
- (QI) .23 examinar y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios en que se entre habitualmente aparte de los contemplados en (QI) 1.1.2.21 (Código CIQ 83/90/00, cap. 12);
- (QI) .24 confirmar que los dobles fondos, los coferdanes, las quillas de cajón, los túneles para tuberías, los espacios de bodega y otros espacios en los que se pueda acumular la carga se pueden ventilar adecuadamente para garantizar un medio ambiente sin riesgos cuando sea necesario entrar en ellos y que, cuando proceda, se ha provisto un sistema de ventilación permanente y que

- todos los ventiladores cumplen lo dispuesto en (QI) 1.1.2.22.5 (Código CIQ 83/90/00, cap. 12);
- (QI) .25 examinar los sistemas y circuitos intrínsecamente seguros utilizados para medición, vigilancia, control y comunicación en todos los emplazamientos potencialmente peligrosos (Código CIQ 83/90/00, cap. 13);
- (QI) .26 comprobar que se dispone de equipo para la protección del personal (Código CIQ 83/90/00, cap. 14), y en particular que:
- (QI) .26.1 se dispone de indumentaria protectora adecuada para los tripulantes ocupados en las operaciones de carga y descarga, así como de un lugar apropiado de almacenamiento para la misma;
- (QI) .26.2 se ha provisto, y están adecuadamente estibados, el equipo de seguridad prescrito y los aparatos respiratorios conexos y, cuando proceda, los medios de protección ocular y respiratoria para evacuaciones de emergencia;
- (QI) .26.3 se dispone de un equipo de primeros auxilios, incluidas las parihuelas y el equipo de reanimación de oxígeno;
- (QI) .26.4 se han adoptado medidas para tener a bordo antídotos contra las cargas que se transporten;
- (QI) .26.5 los medios de descontaminación y los lavajos funcionan correctamente;
- (QI) .26.6 se hallan a bordo los instrumentos exigidos para la detección de escapes de gas y se han adoptado medidas para la provisión de los tubos de detección de vapores adecuados;
- (QI) .26.7 la estiba de las muestras de carga es satisfactoria;
- (QI) .27 las disposiciones de (NI) 2.1.2, en el anexo 3.
- (QI) 1.1.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, la comprobación de que todos los documentos prescritos se hallan a bordo del buque debe consistir en:
- (QI) .1 confirmar que se dispone a bordo del cuadernillo de información sobre carga y estabilidad, en el que figuran pormenores de las condiciones típicas de servicio y de lastre, así como datos para evaluar otras condiciones de carga, un resumen de las características que permiten al buque conservar la flotabilidad e información suficiente para asegurar que el buque se carga y se utiliza sin riesgos y según buenas prácticas marineras (Código CIQ 83/90/00, cap.2);

- (QI) .2 confirmar que se ha facilitado información sobre la aptitud del buque para conservar la flotabilidad después de avería basada en la información sobre la carga respecto de todas las condiciones de carga y las variaciones de calado y asiento previstas (Código CIQ 83/90/00, cap. 2);
- (QI) .3 confirmar que se dispone de un cuadro en el que figura la relación de llenado de los tanques de carga según densidades diferentes (Código CIQ 83/90/00, cap. 16);
- (QI) .4 confirmar que se dispone de un ejemplar del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel o de la reglamentación nacional equivalente (Código CIQ 83/90/00, cap. 16);
- (QI) .5 confirmar que se dispone de información sobre las propiedades químicas y físicas de los productos que se van a transportar, así como sobre las medidas que procede adoptar en caso de accidente (Código CIQ 83/90/00, cap. 16);
- (QI) .6 confirmar que se dispone de un manual sobre procedimientos de trasvase de la carga, limpieza de tanques, desgasificación, lastrado, etc. (Código CIQ 83/90/00, cap. 16);
- (QI) .7 las disposiciones de (NI) 2.1.3 en el anexo 3.
- (QI) .8 confirmar que se dispone a bordo de información sobre la compatibilidad del material de construcción, los revestimientos y los recubrimientos protectores. (Código CIQ 83/04, cap. 6);
- (QI) 1.1.4 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:
- (QI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.
- (QA) **1.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2
- (QA) 1.2.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (QA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;

- (QA) .2 comprobar la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;
- (QA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
- (QA) .4 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
- (QA) .5 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los certificados correspondientes;
- (QA) .6 comprobar la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;
- (QA) .7 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias;
- (QA) .8 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica;
- (QA) .9 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/13 b));
- (QA) .10 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;
- (QA) .11 confirmar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
- (QA) .12 confirmar que se dispone a bordo del cuadernillo de información sobre carga y estabilidad, en el que figuran pormenores de las condiciones típicas de servicio y de lastre, así como de datos para evaluar otras condiciones de carga, un resumen de las características que permiten al buque conservar la flotabilidad e información suficiente para asegurar que el buque se carga y se utiliza sin riesgos y según buenas prácticas marineras (Código CIQ 83/90/00, cap. 2) (Sin referencia en el Código CGrQ 85/90/00);
- (QA) .13 confirmar que se ha facilitado información sobre la aptitud del buque para conservar la flotabilidad después de avería basada en la información sobre la carga respecto de todas las condiciones de carga y las variaciones de calado y asiento previstas (Código CIQ 83/90/00, cap. 2) (Sin referencia en el Código CGrQ 85/90/00);

- (QA) .14 confirmar que se dispone de un cuadro en el que figura la relación de llenado de los tanques de carga según densidades diferentes (Código CIQ 83/90/00, cap. 16) (Código CGrQ 85/90/00, cap. III G);
- (QA) .15 confirmar que se dispone de un ejemplar del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel o del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, o bien de la reglamentación nacional equivalente (Código CIQ 83/90/00, cap. 16) (Código CGrQ 85/90/00, cap. V);
- (QA) .16 confirmar que se dispone de información sobre las propiedades químicas y físicas de los productos que se van a transportar, así como sobre las medidas que procede adoptar en caso de accidente (Código CIQ 83/90/00, cap. 16) (Código CGrQ 85/90/00, cap. V);
- (QA) .17 confirmar que se dispone de un manual sobre procedimientos de trasvase de la carga, limpieza de tanques, desgasificación, lastrado, etc. (Código CIQ 83/90/00, cap. 16) (Código CGrQ 85/90/00, cap. V);
- (QA) .18 confirmar que se lleva a bordo el Manual de procedimientos y medios (Código CIQ 83/90/00, cap. 16A) (Código CGrQ 85/90/00, cap. VA);
- (QA) .19 confirmar que el plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar se encuentra a bordo (MARPOL 73/78 – 02, Anexo II, regla 16);
- (QA) .20 confirmar que el Libro registro de la carga se encuentra a bordo y se utiliza correctamente (MARPOL 73/78 - 91/97/02, Anexo II, regla 9).
- (QA) .21 confirmar que se dispone a bordo de información sobre la compatibilidad del material de construcción, los revestimientos y los recubrimientos protectores. (Código CIQ 83/04, cap. 6);
- (QA) 1.2.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el reconocimiento anual de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales deben consistir en:
- (QA) .1 confirmar que las puertas y ventanas de la caseta de gobierno, los portillos y ventanas de la superestructura y los extremos de las casetas situados frente a la zona de la carga están en buen estado (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIC);
- (QA) .2 confirmar que se han eliminado las posibles fuentes de ignición en la cámara de bombas de carga o sus proximidades, tales como equipo suelto, materiales combustibles, etc., que no hay indicios de fugas indebidas y que las escalas de acceso están en buen estado (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIC);

- (QA) .3 confirmar que en la cámara de bombas hay secciones de tuberías desmontables u otro equipo aprobado necesario para la segregación de la carga y que están en buen estado (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIC);
- (QA) .4 examinar todos los mamparos de las cámaras de bombas por si presentan indicios de fugas de la carga o de grietas y, en especial, los medios de obturación de todas las perforaciones practicadas en dichos mamparos (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIC);
- (QA) .5 confirmar que el accionamiento por telemando del sistema de bombeo de sentina que da servicio a la cámara de bombas de carga funciona satisfactoriamente (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIC);
- (QA) .6 examinar los medios de bombeo de sentina y de lastre y confirmar que las bombas y tuberías tienen las marcas de identificación (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (Sin referencia en el Código CGrQ 85/90/00);
- (QA) .7 confirmar, cuando proceda, que los medios de carga y descarga por la proa o por la popa se hallan en buen estado y someter a prueba los medios de comunicación y el telemando para detener las bombas de carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (Sin referencia en el Código CGrQ 85/90/00);
- (QA) .8 examinar los medios para el trasvase de la carga y confirmar que todos los conductos flexibles son aptos para la finalidad a que están destinados y, cuando proceda, que han pasado la prueba de prototipo o que en ellos se indica la fecha de la prueba (Código CIQ 83/90/00, cap. 5) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IID);
- (QA) .9 examinar, cuando proceda, los sistemas de calentamiento o enfriamiento de la carga, incluido cualquier medio de muestreo, y confirmar que los dispositivos para medir la temperatura y los sistemas de alarma conexos funcionan satisfactoriamente (Código CIQ 83/90/00, cap. 7) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIF);
- (QA) .10 examinar, en la medida de lo posible, el sistema de respiración de los tanques de carga, así como las válvulas de presión/vacío, los medios secundarios para impedir las sobrepresiones y subpresiones y los dispositivos para impedir el paso de las llamas (Código CIQ 83/90/00, cap. 8, MSC.102(73) y MEPC.79(43) (Código CGrQ 85/90/00 y MEPC.80(43), cap. IIE);
- (QA) .11 examinar los dispositivos de medición, los avisadores de nivel alto y las válvulas para el control de reboses (Código CIQ 83/90/00, cap. 8) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIE);

- (QA) .12 confirmar que se han adoptado medidas para transportar o producir a bordo gas en cantidad suficiente para compensar las pérdidas normales y que los medios provistos para vigilar los espacios vacíos de los tanques son satisfactorios (Código CIQ 83/90/00, cap. 9) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIH);
- (QA) .13 confirmar que se han adoptado medidas para transportar una cantidad suficiente del medio adecuado cuando se utilicen agentes desecantes en las admisiones de aire de los tanques de carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 9) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIH);
- (QA) .14 confirmar que todo el equipo eléctrico instalado en zonas peligrosas es apto para las mismas, se encuentra en buen estado y se ha sometido a un mantenimiento adecuado (Código CIQ 83/90/00, cap. 10) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIB);
- (QA) .15 examinar el sistema fijo de extinción de incendios de la cámara de bombas de carga y el sistema a base de espuma instalado en cubierta para la zona de la carga y confirmar que su modo de empleo está indicado claramente (Código CIQ 83/90/00, cap. 11) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIE);
- (QA) .16 confirmar que el estado del equipo portátil de extinción de incendios para las cargas que se vayan a transportar en la zona de la carga es satisfactorio (Código CIQ 83/90/00, cap. 11) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIE);
- (QA) .17 examinar, en la medida de lo posible, y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los sistemas de ventilación de los espacios en que se entre habitualmente durante las operaciones de manipulación de la carga y de otros espacios situados en la zona de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 12) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIA);
- (QA) .18 confirmar, en la medida de lo posible, que los sistemas y circuitos intrínsecamente seguros utilizados para medición, vigilancia, control y comunicación en todos los emplazamientos potencialmente peligrosos están sometidos a un mantenimiento adecuado (Código CIQ 83/90/00, cap. 13) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIC);
- (QA) .19 examinar el equipo para la protección del personal (Código CIQ 83/90/00, cap. 14) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIF), y en particular que:
- (QA) .19.1 el estado de la indumentaria protectora para la tripulación ocupada en las operaciones de carga y descarga y su estiba son satisfactorios;
- (QA) .19.2 el equipo de seguridad prescrito y los aparatos respiratorios y de suministro de aire conexos y, cuando proceda, los medios de protección ocular y respiratoria para evacuaciones de emergencia están en buen estado y adecuadamente estibados;

- (QA) .19.3 el equipo de primeros auxilios, incluidas las parihuelas y el equipo de reanimación de oxígeno, está en buen estado;
- (QA) .19.4 se han adoptado medidas para tener a bordo antídotos contra las cargas que se transporten;
- (QA) .19.5 los medios de descontaminación y los lavajos funcionan correctamente;
- (QA) .19.6 se hallan a bordo los instrumentos exigidos para la detección de escapes de gas y se han adoptado medidas para la provisión de los tubos de detección de vapores adecuados;
- (QA) .19.7 los medios de estiba de las muestras de carga son satisfactorios;
- (QA) .20 las disposiciones de (NA) 2.2.2, en el anexo 3.
- (QA) 1.2.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:
 - (QA) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;
 - (QA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (QIn) **1.3 Reconocimientos intermedios** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.3
- (QIn) 1.3.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
 - (QIn) .1 las disposiciones de (QA) 1.2.1.
- (QIn) 1.3.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el reconocimiento intermedio de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:
 - (QIn) .1 las disposiciones de (QA) 1.2.2;

- (QIn) .2 examinar los medios para el agotamiento de los conductos de respiración (Código CIQ 83/90/00, cap. 8) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIE);
- (QIn) .3 confirmar, cuando proceda, que las tuberías y los tanques de carga independientes están puestos a masa al casco (Código CIQ 83/90/00, cap. 10) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIB);
- (QIn) .4 examinar en general el equipo y los cables eléctricos instalados en zonas peligrosas, tales como las cámaras de bombas de carga y zonas adyacentes a los tanques de carga, para verificar si hay algún equipo, accesorio o cable defectuoso. Se someterá a prueba la resistencia de electroaislamiento de los circuitos, aunque en los casos en que se lleve un buen registro de las pruebas efectuadas se podrán aceptar los resultados obtenidos en pruebas recientes (Código CIQ 83/90/00, cap. 10) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIB);
- (QIn) .5 confirmar que se dispone de piezas de repuesto para los ventiladores mecánicos de la zona de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 12) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIA);
- (QIn) .6 las disposiciones de (NIn) 2.3.2, en el anexo 3.
- (QIn) 1.3.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, la conclusión del reconocimiento intermedio debe consistir en:
- (QIn) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;
- (QIn) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (QR) **1.4 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.4
- (QR) 1.4.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (QR) .1 las disposiciones de (QA) 1.2.1, salvo en lo que respecta a la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.

(QR) 1.4.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el reconocimiento de renovación de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:

(QR) .1 las disposiciones de (QIn) 1.3.3;

(QR) .2 las disposiciones de (NR) 2.4.2, en el anexo 3.

(QR) 1.4.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:

(QR) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.

(G) **2 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE GASES LICUADOS A GRANEL**

(GI) **2.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1

(GI) 2.1.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el examen de los planos y proyectos de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:

(GI) .1 determinar los productos que se espera que el buque estará autorizado a transportar y tomar nota de las prescripciones mínimas especiales pertinentes (Código CIG 83/90/00, cap. 19);

(GI) .2 examinar los planos correspondientes al tipo de buque, contención de la carga, control del espacio destinado al vapor dentro de los tanques de carga, detección de vapor, instrumentos de medición, protección del personal, límites de llenado de los tanques de carga y otras prescripciones especiales (Código CIG 83/90/00, caps. 2, 4, 6, 13, 14, 15 y 17);

(GI) .3 examinar los planos correspondientes al francobordo y la estabilidad sin avería, las descargas por debajo de la cubierta de cierre y la aptitud para conservar la flotabilidad (Código CIG 83/90/00, cap. 2);

(GI) .4 examinar los planos correspondientes a la disposición del buque (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

- (GI) .5 examinar los planos correspondientes a los recipientes de elaboración a presión y los sistemas de tuberías para líquidos y vapor y las sometidas a presión (Código CIG 83/90/00, caps. 5 y 6);
 - (GI) .6 examinar los planos correspondientes al control de la presión y de la temperatura de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 7);
 - (GI) .7 examinar los planos correspondientes a los sistemas de respiración de los tanques de carga (Código CIG 83/90/00, cap. 8);
 - (GI) .8 examinar los planos correspondientes al control ambiental (Código CIG 83/90/00, cap. 9);
 - (GI) .9 examinar los planos correspondientes a las instalaciones electricas (Código CIG 83/90/00, cap. 10);
 - (GI) .10 examinar los planos correspondientes a la prevención y extinción de incendios (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
 - (GI) .11 examinar los planos de la ventilación mecánica de la zona de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 12);
 - (GI) .12 examinar los planos de los instrumentos (de medición, de detección de gas) (Código CIG 83/90/00, cap. 13);
 - (GI) .13 examinar, cuando proceda, los planos para el empleo de la carga como combustible (Código CIG 83/90/00, cap. 16).
- (GI) 2.1.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y materiales, debe consistir en:
- (GI) .1 confirmar que la separación en la zona de la carga y la disposición de los espacios de alojamiento, de servicio y de máquinas se ajustan a los planos aprobados (Código CIG 83/90/00, cap.3);
 - (GI) .2 examinar la disposición de las cámaras de bombas y de compresores para la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GI) .3 confirmar que el sistema de parada de emergencia de accionamiento manual y el sistema de parada automática de las bombas y los compresores para la carga se encuentran en buen estado (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GI) .4 examinar la disposición de las cámaras de control de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GI) .5 examinar los accesos a los espacios situados en la zona de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

- (GI) .6 confirmar la disposición de las esclusas neumáticas (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
- (GI) .7 examinar los medios de bombeo de sentina y de lastre y los del combustible líquido (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
- (GI) .8 examinar, cuando proceda, los medios de carga y descarga por la proa y por la popa, prestando especial atención a las admisiones de aire y a las entradas de los espacios de alojamiento, de máquinas y de servicio, el equipo eléctrico, los dispositivos contra incendios y los medios de comunicación entre las cámaras de control de la carga y el puesto pertinente en tierra (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
- (GI) .9 confirmar que los tanques de carga están dispuestos e instalados de conformidad con los planos aprobados, examinar el interior de los tanques de carga, de lastre de agua y otros espacios situados en la zona de la carga, y asegurarse de que se llevan a cabo las pruebas no destructivas y a presión adecuadas (Código CIG 83/90/00, cap. 4);
- (GI) .10 por lo que respecta a los sistemas de contención con barreras secundarias encoladas, confirmar que se ha llevado a cabo una prueba de hermeticidad de conformidad con los procedimientos aprobados del fabricante del sistema antes y después del enfriamiento inicial. Cuando se hayan observado diferencias importantes en los resultados obtenidos antes y después del enfriamiento inicial para cada tanque o entre tanques, confirmar que se ha llevado a cabo una investigación, así como pruebas complementarias, tales como la prueba de presión diferencial, la prueba termográfica y la de emisiones acústicas, según sea necesario (Código CIG 83/90/00 capítulo 4);
- (GI) .11 examinar durante el enfriamiento inicial, el embarque y desembarque de la primera carga, el funcionamiento general del sistema de contención de la carga y confirmar que el sistema cumple los parámetros de proyecto. En el caso de los buques que transportan gas natural licuado, el examen incluye presenciar el funcionamiento satisfactorio de los siguientes sistemas, si se dispone de ellos:
- .1 sistema de detección de gas
 - .2 sistemas de control y de supervisión de la carga, tales como equipo indicador de nivel, sensores de temperatura, manómetros, cámara de bombas de carga y compresores, y el control adecuado de los intercambios térmicos de la carga, si están en funcionamiento;
 - .3 planta de generación de nitrógeno o generador de gas inerte;
 - .4 sistemas de control de la presión del nitrógeno para los espacios de aislamiento, interbarreras y anulares;

- .5 planta de licuefacción;
 - .6 equipo instalado para la combustión de los vapores de la carga, tales como calderas o unidades de combustión de los motores de gas;
 - .7 sistemas de calefacción de los coferdanes;
 - .8 sistemas de tuberías de la carga de cubierta, incluidos los medios de expansión y apoyo;
 - .9 alarmas de alto nivel, presenciando el proceso de relleno de los tanques de carga (Código CIG 83/90/00, capítulo 4).
- (GI) .12 examinar el casco para detectar posibles puntos fríos después del primer viaje en carga (Código CIG 83/90/00, capítulo 4).
- (GI) .13 examinar las tuberías de la carga y para procesos de elaboración, incluidos los medios de dilatación, el aislamiento de la estructura del casco y las válvulas de alivio de presión y de drenaje, y llevar a cabo una prueba de detección de fugas (Código CIG 83/90/00, cap. 5);
- (GI) .14 confirmar que las válvulas del sistema de la carga se ajustan a los planos aprobados (Código CIG 83/90/00, cap. 5);
- (GI) .15 confirmar que todos los conductos flexibles para líquidos y vapor son aptos para la finalidad a que están destinados y, cuando proceda, que han pasado la prueba de prototipo o que en ellos se indica la fecha de la prueba (Código CIG 83/90/00, cap. 5);
- (GI) .16 examinar los medios de control de la presión y de la temperatura de la carga, incluido, cuando lo haya, todo sistema de refrigeración, y confirmar que las alarmas conexas son satisfactorias (Código CIG 83/90/00, cap. 7);
- (GI) .17 confirmar que los sistemas de respiración de los tanques de carga, incluido, cuando proceda, todo sistema aliviador de presión complementario para el control del nivel de líquido y los sistemas de protección por vacío, han sido instalados de conformidad con los planos aprobados (Código CIG 83/90/00, cap. 8);
- (GI) .18 examinar los medios de control ambiental, incluidos los de almacenamiento o producción y secado de gas inerte (Código CIG 83/90/00, cap. 9);
- (GI) .19 examinar las instalaciones eléctricas, prestando atención especial al equipo de tipo certificado como seguro instalado en los espacios y zonas peligrosos a causa del gas (Código CIG 83/90/00, cap. 10);

- (GI) .20 examinar los medios de prevención y extinción de incendios (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GI) .21 examinar el sistema fijo de extinción de incendios de la cámara de bombas de carga y confirmar que los ensayos de la instalación se han llevado a cabo de manera satisfactoria y que los medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GI) .22 examinar el colector contraincendios, prestando atención especial a la disponibilidad de bocas contraincendios y medidas de aislamiento, comprobar que los dos chorros de agua llegan a todas las zonas de la carga y de contención de la carga a la presión prescrita y comprobar el telemando para poner en marcha una bomba contraincendios (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GI) .23 examinar y someter a prueba el sistema de aspersión de agua para enfriamiento, prevención de incendios y protección de la tripulación y confirmar que los medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GI) .24 examinar el sistema de productos químicos en polvo para la extinción de incendios en la zona de la carga, comprobar que las tuberías fijas están correctamente instaladas y sin obstrucciones y confirmar que los medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GI) .25 examinar el sistema de anhídrido carbónico de las cámaras de bombas y de compresores para la carga y confirmar que los ensayos de la instalación se han llevado a cabo de manera satisfactoria y que los medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GI) .26 confirmar que se dispone de equipos de bombero y examinar su disposición (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GI) .27 examinar y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios de la zona de la carga en que se entre habitualmente durante las operaciones de manipulación de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 12), y en particular comprobar que:
 - (GI) .27.1 se pueden controlar desde el exterior del espacio;
 - (GI) .27.2 se han fijado letreros de aviso relativos a su utilización;
 - (GI) .27.3 son fijos y del tipo de presión negativa, permitiendo la extracción desde la parte alta de los espacios, la parte baja o ambas partes, según proceda, en las cámaras de bombas y de compresores para la carga y en las de control de la carga si están consideradas como espacios peligrosos a causa del gas;

- (GI) .27.4 son del tipo de presión positiva para los espacios que contengan los motores eléctricos que accionen los compresores o las bombas de carga y para otros espacios a salvo del gas situados en la zona de la carga, exceptuados los que contengan generadores de gas inerte;
- (GI) .27.5 los conductos de extracción del aire están separados de las tomas de ventilación y las aberturas que den a espacios de alojamiento, espacios de servicio, puestos de control y otros espacios a salvo del gas;
- (GI) .27.6 las tomas de ventilación están dispuestas de modo que se reduzca al mínimo la posibilidad de que los vapores peligrosos sean utilizados de nuevo;
- (GI) .27.7 los conductos de ventilación que arranquen de espacios peligrosos a causa del gas no atraviesan espacios de alojamiento, de servicio o de máquinas ni puestos de control, salvo cuando (GI) 2.1.2.30 sea de aplicación;
- (GI) .27.8 los motores eléctricos de los ventiladores están instalados fuera de los conductos de ventilación si existe el propósito de transportar productos inflamables y que los ventiladores y conductos de ventilación situados únicamente en la zona en que se encuentren dichos ventiladores están contruidos de modo que no desprendan chispas en espacios peligrosos a causa del gas;
- (GI) .28 examinar y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios en que se entre habitualmente, aparte de los contemplados en (GI) 2.1.2.24 (Código CIG 83/90/00, cap. 12);
- (GI) .29 examinar y someter a prueba, según proceda, los indicadores de nivel de líquido, el control de rebose, los manómetros, los dispositivos de alarma contra presiones elevadas y, cuando proceda, contra presiones bajas y los indicadores de temperatura de los tanques de carga (Código CIG 83/90/00, cap. 13);
- (GI) .30 examinar y someter a prueba, según proceda, el equipo detector de gas (Código CIG 83/90/00, cap. 13);
- (GI) .31 confirmar que se dispone de dos juegos amovibles de equipo detector de gas adecuados para las cargas que se vayan a transportar y un instrumento adecuado para medir niveles de oxígeno (Código CIG 83/90/00, cap. 13);
- (GI) .32 comprobar que se dispone de equipo de protección para el personal (Código CIG 83/90/00, cap. 14), y en particular que:
 - (GI) .32.1 se han provisto, y están adecuadamente estibados, dos juegos completos de equipo de seguridad que permitan al personal entrar en un espacio lleno de gas y trabajar en él;

- (GI) .32.2 se dispone de un abastecimiento adecuado de aire comprimido y examinar, cuando proceda, todo compresor de aire especial o sistema de conductos de aire a baja presión;
- (GI) .32.3 se dispone de un equipo de primeros auxilios, incluidas las parihuelas y el equipo de reanimación de oxígeno y los antídotos, si los hubiere, contra los productos que vayan a transportarse;
- (GI) .32.4 se dispone de medios de protección ocular y respiratoria para evacuaciones de emergencia;
- (GI) .32.5 los medios de descontaminación y los lavajos funcionan correctamente;
- (GI) .32.6 el personal está protegido, cuando proceda, contra los efectos de escapes considerables procedentes de la carga mediante un espacio especialmente proyectado y equipado en la zona de alojamiento;
- (GI) .32.7 la cámara de control de la carga, cuando proceda, es un espacio a salvo del gas;
- (GI) .33 examinar, cuando proceda, los medios para utilizar la carga como combustible y comprobar que el suministro de combustible gaseoso al espacio de máquinas se interrumpe si el sistema de ventilación aspirante no funciona correctamente y que la válvula maestra para el combustible gaseoso se puede cerrar por telemando desde el interior del espacio de máquinas (Código CIG 83/90/00, cap. 16).
- (GI) 2.1.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, la comprobación de que toda la documentación prescrita se halla a bordo del buque debe consistir en:
 - (GI) .1 confirmar que se dispone a bordo del cuadernillo de información sobre carga y estabilidad, en el que figuran pormenores de las condiciones típicas de servicio y de lastre, así como datos para evaluar otras condiciones de carga, un resumen de las características que permiten al buque conservar la flotabilidad e información suficiente para asegurar que el buque se carga y se utiliza sin riesgos y según buenas prácticas marineras (Código CIG 83/90/00, cap. 2);
 - (GI) .2 confirmar que se ha facilitado información sobre la aptitud del buque para conservar la flotabilidad después de avería basada en la información sobre la carga respecto de todas las condiciones de carga y las variaciones de calado y asiento previstas (Código CIG 83/90/00, cap. 2);
 - (GI) .3 confirmar que se dispone de la información necesaria para el transporte sin riesgos de los productos que se vayan a transportar (Código CIG 83/90/00, cap. 18);

- (GI) .4 confirmar que se dispone de un ejemplar del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel o de la reglamentación nacional equivalente (Código CIG 83/90/00, cap. 18).
- (GI) 2.1.4 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:
- (GI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.
- (GA) **2.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2
- (GA) 2.2.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (GA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;
- (GA) .2 comprobar la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;
- (GA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
- (GA) .4 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
- (GA) .5 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;
- (GA) .6 comprobar la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
- (GA) .7 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias;
- (GA) 8 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica;
- (GA) .9 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/13 b));
- (GA) .10 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;

- (GA) .11 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
- (GA) .12 confirmar que se dispone a bordo del cuadernillo de información sobre carga y estabilidad, en el que figuran pormenores de las condiciones típicas de servicio y de lastre, así como datos para evaluar otras condiciones de carga, un resumen de las características que permiten al buque conservar la flotabilidad e información suficiente para asegurar que el buque se carga y se utiliza sin riesgos y según buenas prácticas marineras (Código CIG 83/90/00, cap. 2);
- (GA) .13 confirmar que se ha facilitado información sobre la aptitud del buque para conservar la flotabilidad después de avería basada en la información sobre la carga respecto de todas las condiciones de carga y las variaciones de calado y asiento previstas (Código CIG 83/90/00, cap.2);
- (GA) .14 confirmar que se dispone de la información necesaria para el transporte sin riesgos de los productos que se vayan a transportar (Código CIG 83/90/00, cap. 18);
- (GA) .15 confirmar que se dispone de un ejemplar del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel o de la reglamentación nacional equivalente (Código CIG 83/90/00, cap. 18).
- (GA) .16 confirmar que hay registros del funcionamiento del sistema de contención de la carga (Código CIG 83/90/00 cap. 4).
- (GA) 2.2.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el reconocimiento anual de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:
 - (GA) .1 confirmar que los medios especiales para poder resistir ciertas averías están en buen estado (Código CIG 83/90/00, cap. 2);
 - (GA) .2 confirmar que las puertas y ventanas de la caseta de gobierno, los portillos y ventanas de la superestructura y los extremos de las casetas situadas frente a la zona de la carga se encuentran en buen estado (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GA) .3 examinar las cámaras de bombas y de compresores para la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GA) .4 confirmar que el sistema de parada manual de emergencia y el sistema de parada automática de las bombas y compresores para la carga están en buen estado (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

- (GA) .5 examinar la cámara de control de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
- (GA) .6 examinar los medios de detección de gas de las cámaras de control de la carga y las medidas adoptadas para excluir las fuentes de ignición cuando tales espacios no estén a salvo del gas (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
- (GA) .7 confirmar que los medios de las esclusas neumáticas están sometidos a un mantenimiento adecuado (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
- (GA) .8 examinar, en la medida de lo posible, los medios de bombeo de sentina, de lastre y de combustible líquido (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
- (GA) .9 examinar, cuando proceda, los medios de carga y descarga por la proa o por la popa, prestando especial atención al equipo eléctrico, los dispositivos contraincendios y los medios de comunicación entre la cámara de control de la carga y el puesto pertinente en tierra (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
- (GA) .10 confirmar que los medios de cierre hermético de las bóvedas de los tanques de gas son satisfactorios (Código CIG 83/90/00, cap. 4);
- (GA) .11 confirmar que la bandeja de goteo amovible o fija o el aislamiento de la cubierta contra las fugas de la carga están en buen estado (Código CIG 83/90/00, cap. 4);
- (GA) .12 examinar las tuberías de la carga y para procesos de elaboración, incluidos los medios de dilatación, el aislamiento de la estructura del casco y los medios aliviadores de presión y de drenaje (Código CIG 83/90/00, cap. 5);
- (GA) .13 confirmar que las válvulas aliviadoras de presión y de seguridad de los tanques de carga y los espacios interbarreras, incluidos los sistemas de seguridad y las alarmas, se encuentran en estado satisfactorio (Código CIG 83/90/00, cap. 5);
- (GA) .14 confirmar que los conductos flexibles para líquido y vapor son aptos para la finalidad a que están destinados y, cuando proceda, que han pasado la prueba de prototipo o que en ellos se indica la fecha de la prueba (Código CIG 83/90/00, cap. 5);
- (GA) .15 examinar los medios de control de la presión y de la temperatura de la carga, incluido, cuando lo haya, todo sistema de refrigeración, y confirmar que las alarmas conexas son satisfactorias (Código CIG 83/90/00, cap. 7);
- (GA) .16 examinar, en la medida de lo posible, los sistemas de tuberías de carga, combustible, lastre y respiración, incluidos los mástiles de ventilación y las pantallas protectoras (Código CIG 83/90/00, cap. 8);

- (GA) .17 confirmar que hay medios para transportar suficiente gas inerte que compense las pérdidas normales y que se han provisto medios para vigilar los espacios (Código CIG 83/90/00, cap. 9);
- (GA) .18 confirmar que la utilización de gas inerte no ha aumentado por encima de lo necesario para compensar las pérdidas normales, examinando los registros de uso de gas inerte (Código CIG 83/90/00, cap. 9);
- (GA) .19 confirmar que todo sistema secador de aire y todo sistema de gas inerte para la purga de los espacios interbarreras y la bodega son satisfactorios (Código CIG 83/90/00, cap. 9);
- (GA) .20 confirmar que el equipo eléctrico instalado en los espacios y zonas peligrosas a causa del gas se encuentra en buen estado y es objeto de un mantenimiento adecuado (Código CIG 83/90/00, cap. 10);
- (GA) .21 examinar los medios de prevención y extinción de incendios y someter a prueba los medios para poner en marcha a distancia una bomba contraincendios (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GA) .22 examinar el sistema fijo de extinción de incendios de la cámara de bombas de carga y confirmar que sus medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GA) .23 examinar el sistema de aspersión de agua para enfriamiento, prevención de incendios y protección de la tripulación y confirmar que sus medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GA) .24 examinar el sistema de productos químicos en polvo para la extinción de incendios en la zona de la carga y confirmar que sus medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GA) .25 examinar la instalación fija de extinción de incendios destinada a los espacios peligrosos a causa del gas y confirmar que sus medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GA) .26 confirmar que se dispone de equipos de bombero y examinar su estado (Código CIG 83/ 90, cap. 11);
- (GA) .27 examinar, en la medida de lo posible, y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios de la zona de la carga en que se entre habitualmente durante las operaciones de manipulación de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 12);

- (GA) .28 examinar y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios de la zona de la carga en que se entre habitualmente, aparte de los contemplados en (GI) 2.1.2.24 (Código CIG 83/90/00, cap. 12);
- (GA) .29 examinar y someter a prueba, según proceda y en la medida de lo posible, los indicadores de nivel de líquido, el control de rebose, los manómetros, los dispositivos de alarma contra presiones elevadas y, cuando proceda, contra presiones bajas y los indicadores de temperatura de los tanques de carga (Código CIG 83/90/00, cap. 13);
- (GA) .30 examinar y someter a prueba, según proceda, el equipo detector de gas (Código CIG 83/90/00, cap. 13);
- (GA) .31 confirmar que se dispone de los dos juegos amovibles de equipo detector de gas adecuados para las cargas que se vayan a transportar y de un instrumento adecuado para medir los niveles de oxígeno (Código CIG 83/90/00, cap. 13);
- (GA) .32 comprobar que se dispone de equipo para la protección del personal (Código CIG 83/90/00, cap. 14) y, en particular, que:
 - (GA) .32.1 se han provisto, y están bien estibados, dos juegos completos de equipo de seguridad que permitan al personal entrar en un espacio lleno de gas y trabajar en él;
 - (GA) .32.2 se dispone de un abastecimiento adecuado de aire comprimido y examinar, cuando proceda, los medios de todo compresor de aire especial o sistema de conductos de aire a baja presión;
 - (GA) .32.3 se dispone de un equipo de primeros auxilios, incluidas las parihuelas y el equipo de reanimación de oxígeno y los antídotos, si los hubiere, contra los productos que vayan a transportarse;
 - (GA) .32.4 se dispone de medios de protección ocular y respiratoria para evacuaciones de emergencia;
 - (GA) .32.5 los medios de descontaminación y los lavajos funcionan correctamente;
 - (GA) .32.6 el personal está protegido, cuando proceda, contra los efectos de escapes considerables procedentes de la carga mediante un espacio especialmente proyectado y equipado en la zona de alojamiento;
- (GA) .33 examinar, cuando sea aplicable, los medios para utilizar la carga como combustible y comprobar, en la medida de lo posible, que el suministro de combustible gaseoso al espacio de máquinas se interrumpe si el sistema de ventilación aspirante no funciona correctamente y que la válvula maestra para el combustible gaseoso se puede cerrar por telemando desde el interior del espacio de máquinas (Código CIG 83/90/00, cap. 16).

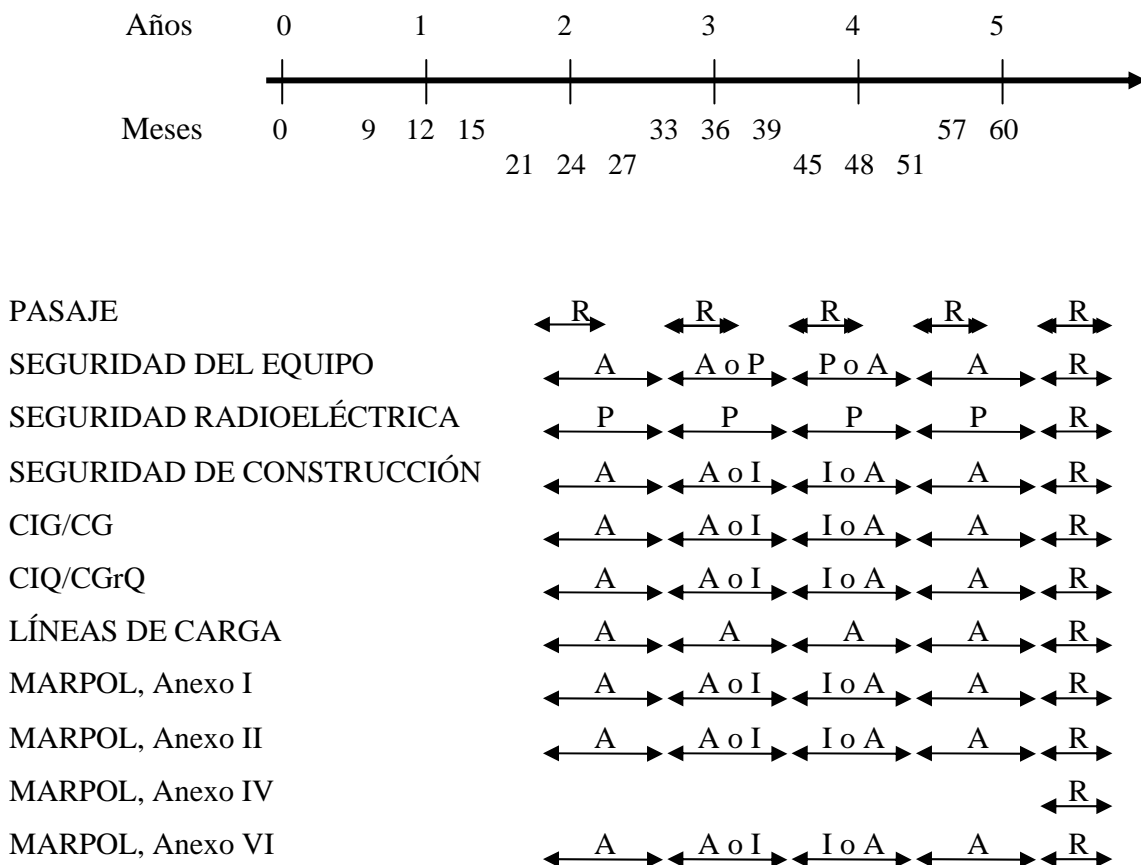
- (GA) 2.2.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:
- (GA) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
 - (GA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (GIn) **2.3 Reconocimientos intermedios** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.3
- (GIn) 2.3.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (GIn) .1 las disposiciones de (GA) 2.2.1.
- (GIn) 2.3.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el reconocimiento intermedio de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:
- (GIn) .1 las disposiciones de (GA) 2.2.2;
 - (GIn) .2 confirmar, cuando proceda, que las tuberías y los tanques de carga independientes están puestos a masa al casco (Código CIG 83/90/00, cap. 10);
 - (GIn) .3 examinar en general el equipo y los cables eléctricos instalados en zonas peligrosas, tales como las cámaras de bombas para la carga y zonas adyacentes a los tanques de carga, para verificar si hay algún equipo, accesorio o cable defectuoso. Se someterá a prueba la resistencia de electroaislamiento de los circuitos, aunque en los casos en que se lleve un buen registro de las pruebas efectuadas se podrán aceptar los resultados obtenidos en pruebas recientes (Código CIG 83/90/00, cap. 10);
 - (GIn) .4 confirmar que se dispone de piezas de respeto para los ventiladores mecánicos de la zona de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 12);
 - (GIn) .5 confirmar, si los hay, que los medios de calentamiento de las estructuras de acero son satisfactorios.

- (GIn) 2.3.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, la conclusión del reconocimiento intermedio debe consistir en:
- (GIn) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
- (GIn) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (GR) **2.4 Reconocimientos de renovación** – Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.4
- (GR) 2.4.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (GR) .1 las disposiciones de (GA) 2.2.1, salvo en lo que respecta a la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.
- (GR) 2.4.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el reconocimiento de renovación de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:
- (GR) .1 las disposiciones de (GIn) 2.3.3;
- (GR) .2 examinar el aislamiento y los medios de apoyo de los tanques de carga y confirmar que la barrera secundaria sigue siendo eficaz (Código CIG 83/90/00, cap. 4).
- (GR) 2.4.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (GR) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.

APÉNDICE 1

SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN

Diagrama



Tipos de reconocimiento:

- R - Renovación
- P - Periódico
- I - Intermedio
- A - Anual

APÉNDICE 2

RESUMEN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO REFLEJADOS EN LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SARC

Las enmiendas a los instrumentos obligatorios indicadas en el anexo 1 se resumen a continuación para facilitar en el futuro la enmienda de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC.

SOLAS 1974	hasta las enmiendas de 2004, inclusive (resolución MSC.170(79) y resolución MSC.194(80))
Protocolo SOLAS 1988	hasta las enmiendas de 2004, inclusive (resolución MSC.171(79))
Líneas de Carga 1966	todavía no han entrado en vigor las enmiendas
Protocolo Líneas de Carga 1988	hasta las enmiendas de 2004, inclusive (resolución MSC.172(79))
MARPOL	hasta las enmiendas de 2005, inclusive (resolución MEPC.132(53) y resolución MEPC.141(54))
Código sobre los NOx	hasta las enmiendas de 2005, inclusive (resolución MEPC.132(53))
Código CIQ	hasta las enmiendas de 2004, inclusive (resolución MSC.176(79) y resolución MEPC.119(52))
Código CIG	hasta las enmiendas de 2004, inclusive (resolución MSC.179(79))
Código CGrQ	hasta las enmiendas de 200, inclusive (resolución MEPC.91(45))

ANEXO 8

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

DIRECTRICES PARA LA PRUEBA ANUAL DEL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA (SIA)

- 1 El Comité de Seguridad Marítima, [en su 83º periodo de sesiones (3 a 12 de octubre de 2007)], aprobó las Directrices para la prueba anual del Sistema de Identificación Automática (SIA), elaboradas por el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento recogidas en el anexo.
- 2 La prueba anual tiene por finalidad determinar si el SIA funciona tal como se indica en las normas de funcionamiento que sean del caso, no inferiores a las adoptadas por la Organización*.
- 3 Para lograr ese objetivo, se recomienda que todos los SIA sean sometidos a prueba, utilizando métodos normalizados de conformidad con las Directrices adjuntas.
- 4 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan las presentes Directrices en conocimiento de las compañías navieras, los propietarios y armadores de buques, los fabricantes de equipos, las organizaciones reconocidas, los capitanes de buques y todas las partes interesadas.

* Véase la recomendación sobre las normas de funcionamiento para el Sistema de Identificación Automática (SIA) universal de abordó (resolución MSC.74(69), anexo 3).

ANEXO

DIRECTRICES PARA LA PRUEBA ANUAL DEL SIA

- 1 La prueba anual del SIA correrá a cargo de un inspector de radiocomunicaciones debidamente cualificado autorizado por la Administración o por una organización reconocida.
- 2 La prueba anual de la instalación del SIA incluirá los siguientes puntos:
 - .1 pormenores de la instalación, incluidos la colocación de la antena, el informe de configuración inicial, diagramas de interconexiones, la provisión de la conexión del piloto y las disposiciones para el suministro de energía;
 - .2 la comprobación de que la información estática del buque se ha programado correctamente;
 - .3 la capacidad del SIA para recibir información dinámica del buque desde los sensores adecuados;
 - .4 la capacidad de introducir correctamente los datos relacionados con el viaje del buque;
 - .5 una prueba de funcionamiento del equipo, incluidas mediciones de las frecuencias radioeléctricas; y
 - .6 una prueba de transmisión para comprobar que la unidad funciona correctamente utilizando, por ejemplo, una estación adecuada de STM o un equipo de prueba adecuado.
- 3 A fin de que la prueba de funcionamiento coincida con el reconocimiento pertinente de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), la prueba anual podrá llevarse a cabo:
 - .1 hasta tres meses antes de la fecha correspondiente al reconocimiento de renovación para buque de pasaje o el reconocimiento de renovación de seguridad del equipo para buque de carga; y
 - .2 tres meses antes o después de la fecha correspondiente al reconocimiento anual o periódico del equipo de seguridad para buque de carga (el periodo máximo entre pruebas consecutivas viene regido por el plazo de gestión relacionado con los reconocimientos posteriores, a menos que se haya prorrogado cualquiera de los dos certificados, lo cual se permite en la regla I/14 del Convenio SOLAS, en cuyo caso la Administración podrá conceder una prórroga similar).
- 4 La prueba anual se registrará en el formulario del informe modelo sobre la prueba que figura en el apéndice. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de dichos idiomas. Se mantendrá a bordo del buque una copia del informe sobre la prueba.

APÉNDICE

INFORME SOBRE LA PRUEBA DEL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA (SIA)

Nombre del buque/distintivo de llamada:	
Número de ISMM:	
Puerto de matrícula:	
Número IMO:	
Arqueo bruto:	
Fecha en que se instaló la quilla:	

1 Pormenores de la instalación		
	Punto	Estado
1.1	Tipo de respondedor del SIA:	
1.2	Certificado de homologación	
1.3	¿Se conserva a bordo un informe de la configuración de la instalación inicial?	
1.4	¿Se presentaron los planos prescritos? (de la colocación de la antena, de la disposición del SIA y del diagrama de bloques)	
1.5	Fuente principal de energía eléctrica	
1.6	Fuente de energía eléctrica de emergencia (generador o batería)	
1.7	Capacidad que deberá verificarse si el SIA está conectado a una batería	
1.8	¿Se dispone de una conexión del piloto cerca de su puesto?	
1.9	¿Existe una clavija de 120 V para CA cerca de la conexión del piloto? (Prescripción para el canal de Panamá y el río San Lorenzo)	

2 Programación del SIA - Información estática		
2.1	Número de ISMM	
2.2	Número IMO	
2.3	Distintivo de llamada radioeléctrica	
2.4	Nombre del buque	
2.5	Tipo de buque	
2.6	Eslora y manga del buque	
2.7	Emplazamiento de la antena del GPS	

3 Programación del SIA - Información dinámica		
3.1	Situación del buque con indicación de su precisión y estado de integridad (fuente: SMNS)	
3.2	Hora en UTC (fuente: SMNS)	
3.3	Rumbo con respecto al fondo (fluctuará en puerto) (fuente: SMNS)	
3.4	Velocidad con respecto al fondo (cero en puerto) (fuente: SMNS)	
3.5	Rumbo (fuente: girocompás)	
3.6	Estado de la navegación	
3.7	Velocidad de giro, cuando se conozca (fuente: girocompás u otro instrumento)	
3.8	Ángulo de escora, de cabeceo y de balance, cuando estén disponibles)	

4	Programación del SIA - Información relacionada con la travesía	
4.1	Calado del buque	
4.2	Tipo de carga	
4.3	Destino y hora estimada de llegada (a discreción del capitán)	
4.4	Plan de navegación (información optativa)	
4.5	Mensajes breves de seguridad	

5	Prueba de funcionamiento utilizando un instrumento de medición	
5.1	Mediciones de frecuencias (canales 1 y 2 del SIA, canal 70 del SMSSM)	
5.2	Mediciones de potencia (canales 1 y 2 del SIA, canal 70 del SMSSM)	
5.3	Información de interrogación secuencial (canal 70)	
5.4	Datos procedentes del SIA	
5.5	Datos enviados al SIA	
5.6	Comprobar la respuesta del SIA a los "buques virtuales"	

6	Prueba de la calidad de la transmisión	
6.1	Comprobar la calidad de la recepción	
6.2	Confirmar la recepción de la propia señal en otros buques/STM	
6.3	Interrogación secuencial por el STM/la instalación en tierra	

¿Se han observado interferencias electromagnéticas procedentes del SIA en otras instalaciones?

Observaciones:

El SIA se ha sometido a prueba de conformidad con lo dispuesto en la circular SN/Circ.227 de la OMI y el anexo 3 de la resolución MSC.74(69)

Inspector de radiocomunicaciones marinas:	Fecha y lugar:	Nombre de la compañía de reconocimiento

ANEXO 9**DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE GRECIA, DENTRO
DEL PUNTO 1 DEL ORDEN DEL DÍA****BUQUE "SEA DIAMOND"**

Grecia quiere informar a este Subcomité acerca de un siniestro marítimo grave, esto es, el hundimiento del buque de cruceros **Sea Diamond** a la altura de la costa de la isla de Santorini, en abril pasado.

A alrededor de las 4 de la tarde del 5 de abril de 2007, el Centro Coordinador de Salvamento Conjunto del Pireo recibió una llamada de socorro del buque de bandera de Grecia **Sea Diamond**, el cual tenía una escora de aproximadamente 12 grados como resultado de haber colisionado con una roca cuando se aproximaba al puerto de la isla de Santorini, habiendo resultado dañado el casco del buque.

Inmediatamente dio comienzo una gran operación de búsqueda y salvamento dado que se encontraban a bordo 1 170 pasajeros y 390 tripulantes. Además de las unidades de rescate aéreas y navales que se mandaron al lugar del siniestro, también participaron todos los buques en las cercanías y se activó el plan local de búsqueda y salvamento de la autoridad portuaria para proceder a una evacuación ordenada de todas las personas a bordo. En unas cuantas horas todos los pasajeros, a excepción de dos acerca de los cuales después se informó desgraciadamente que estaban desaparecidos, fueron transferidos a tierra en condiciones absolutas de seguridad y las autoridades locales les facilitaron ayuda adicional. El buque se hundió tras haber transcurrido 15 horas.

La evacuación de los buques de pasaje de gran tamaño, tal como ya ha sido señalado por los órganos de la OMI, es una operación difícil y estamos muy satisfechos con los exitosos resultados alcanzados.

Son muchas las cuestiones relacionadas con la causa del accidente a las que debe darse respuesta, si bien la causa más probable del accidente pareciese ser el error humano. La cápsula del RDT se ha recuperado y se ha enviado al fabricante, en Florida (EE.UU.), con lo cual se obtendrán respuestas a muchas interrogantes. Se debe tomar nota que esta es la primera vez en la que se ha recuperado una cápsula de este tipo tras el hundimiento de un buque, haciendo uso de un vehículo telemandado.

Grecia, inmediatamente después del siniestro, dio comienzo a una investigación e informará de los resultados a la OMI una vez que se ultime.

Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI

Es de sobra conocido que desde el comienzo Grecia ha apoyado firmemente el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, el cual constituye una iniciativa para mejorar la implantación de los convenios internacionales.

Grecia, como una de las naciones marítimas tradicionales más importantes, que participa activamente en todos los órganos de la OMI y que apoya la labor de la Organización, es uno de los Estados Miembros que se ofreció voluntariamente a ser auditado.

La semana pasada, un equipo de auditores de la OMI visitó, tal como estaba previsto, el Ministerio Helénico de Marina Mercante y realizó una auditoría de conformidad con las disposiciones de las resoluciones A.973(24) y A.974(24).

Los resultados de la auditoría son bastante satisfactorios, probando que Grecia da cumplimiento a las obligaciones resultantes de los convenios internacionales pertinentes en su condición tanto de Estado de abanderamiento, ribereño como de rector de puertos, y que cuenta con una Administración adecuadamente constituida.

Queremos hacer hincapié en la excelente colaboración con los auditores de la OMI y subrayar su profesionalismo al momento de desarrollar sus labores y queremos agradecer a la OMI la auditoría que ha realizado.

ANEXO 10

**PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO
Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 16**

Propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78	Indefinido	MSC 70/23, párrafo 20.12.1; FSI 14/19, sección 4
2	Estadísticas e investigaciones de siniestros	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.16 a 7.24; FSI 14/19, sección 5
3	Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto	Indefinido	MSC 71/23, párrafo 20.16; MSC 80/24, párrafo 21.16; FSI 14/19, sección 7
4	Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento	Indefinido	MSC 68/23, párrafos 7.2 a 7.8; FSI 14/19, sección 3
5	Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI	Indefinido	MSC 69/22, párrafo 20.28; FSI 8/19, párrafo 4.3; FSI 14/19, sección 10
6	Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23))	Indefinido	MSC 72/23, párrafo 21.27; FSI 14/19, sección 11
7	Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS	Indefinido	MSC 78/26, párrafo 22.12; FSI 14/19, sección 14

-
- Notas:**
- 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
 - 2 El texto que se propone suprimir aparece tachado y el que se propone añadir o modificar aparece sombreado.
 - 3 Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del FSI 16.

	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.1 Supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar	2007 2009	MSC 70/23, párrafo 20.12.3; FSI 14/19, sección 8; FSI 15/18, párrafo 10.5
A.2 Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, e implantación de la resolución A.925(22)	2008	MSC 72/23, párrafo 21.28; FSI 10/17, sección 11; MSC 75/24, párrafos 13.11 y 22.25.3; FSI 14/19, sección 15
A.3 Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004	2008	MEPC 52/24, párrafo 2.21.2; FSI 14/19, sección 9
A.4 Examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos	2007	MEPC 79/23, párrafos 20.15 a 20.18; FSI 14/19, sección 6
A.5 Cuestiones relativas a las instalaciones portuarias de recepción	2007 2010	MEPC 53/24, párrafo 9.7; FSI 14/19, sección 3
A.6 Enmiendas al Código IGS relativas a las prescripciones para la representación de la gente de mar en las cuestiones de seguridad	dos periodos de sesiones 2009	MSC 82/24, párrafo 21.24.1
A.7 Código de conducta durante manifestaciones y Campañas contra buques en alta mar (coordinado por el NAV)	dos periodos de sesiones	MSC 82/24, párrafo 21.26

- Notas:**
- 1 "A" significa "punto de alta prioridad" y "B" significa "punto de baja prioridad". No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
 - 2 El texto que se propone suprimir aparece tachado y el que se propone añadir o modificar aparece sombreado.
 - 3 Los puntos impresos en negrita se han seleccionado para el orden del día provisional del FSI 16.

Proyecto de orden del día provisional del FSI 16

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Responsabilidades de los Gobiernos y medidas para fomentar el cumplimiento por el Estado de abanderamiento
 - 4 Informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78
 - 5 Cuestiones relacionadas con las instalaciones portuarias de recepción
 - 6 **Enmiendas al Código IGS relativas a las prescripciones para la representación de la gente de mar en las cuestiones de seguridad**
 - 7 Estadísticas e investigaciones de siniestros
 - 8 Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto
 - 9 Elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004
 - 10 Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar
 - 11 Análisis detallado de las dificultades experimentadas en la implantación de los instrumentos de la OMI
 - 12 Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23))
 - 13 Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS
 - 14 Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, e implantación de la resolución A.925(22)
 - 15 Programa de trabajo y orden del día del FSI 16
 - 16 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2009
 - 17 Otros asuntos
 - 18 Informe para los Comités
-



SUBCOMITÉ DE IMPLANTACIÓN POR
EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO
15º periodo de sesiones
Punto 18 del orden del día

FSI 15/18
18 junio 2007
Original: INGLÉS

INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

Índice

	Página
1 GENERALIDADES	4
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	9
3 RESPONSABILIDADES DE LOS GOBIERNOS Y MEDIDAS PARA FOMENTAR EL CUMPLIMIENTO POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO	10
4 INFORMES OBLIGATORIOS EN VIRTUD DEL MARPOL 73/78	21
5 CUESTIONES RELATIVAS A LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE RECEPCIÓN	24
6 ESTADÍSTICAS E INVESTIGACIONES DE SINIESTROS	28
7 EXAMEN DEL CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS	36
8 ARMONIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO	41
9 ELABORACIÓN DE DIRECTRICES SOBRE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VIRTUD DEL CONVENIO BWM 2004	57
10 DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DE LAS HORAS DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR	57

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.

11	ANÁLISIS DETALLADO DE LAS DIFICULTADES EXPERIMENTADAS EN LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI	58
12	EXAMEN DE LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SARC (RESOLUCIÓN A.948(23))	58
13	EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA IACS	67
14	PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA E IMPLANTACIÓN DE LA RESOLUCIÓN A.925(22)	67
15	PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL FSI 16	71
16	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2008	73
17	OTROS ASUNTOS	73
18	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS	75

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA
ANEXO 2	CODIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS
ANEXO 3	CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS
ANEXO 4	PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO XI-1 DEL CONVENIO SOLAS, ENMENDADO PARA HACER OBLIGATORIO EL CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS
ANEXO 5	PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE EL CÓDIGO DE NORMAS Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS
ANEXO 6	PROYECTO DE CIRCULAR MSC-MEPC.4 SOBRE EL CÓDIGO DE BUENAS PRÁCTICAS

- ANEXO 7 PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA SOBRE LAS DIRECTRICES REVISADAS PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (SARC)
- ANEXO 8 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE LAS DIRECTRICES PARA LA PRUEBA ANUAL DEL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA (SIA)
- ANEXO 9 DECLARACIONES DE GRECIA
- ANEXO 10 PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL FSI 16

1 GENERALIDADES

1.1 El Subcomité celebró su 15º periodo de sesiones del 4 al 8 de junio de 2007, bajo la presidencia de la Sra. T. Krilic (Croacia). También asistió el Vicepresidente, Sr. G.E. Rangel (Venezuela).

1.2 A la reunión asistieron representantes de los siguientes Gobiernos Miembros:

ALEMANIA	JAPÓN
ANGOLA	KENYA
ANTIGUA Y BARBUDA	LETONIA
ARABIA SAUDITA	LIBERIA
ARGELIA	LUXEMBURGO
ARGENTINA	MALASIA
AUSTRALIA	MALTA
BAHAMAS	MARRUECOS
BARBADOS	MÉXICO
BÉLGICA	MONGOLIA
BELICE	NIGERIA
BOLIVIA	NORUEGA
BRASIL	NUEVA ZELANDIA
BULGARIA	PAÍSES BAJOS
CANADÁ	PANAMÁ
CHILE	PAPUA NUEVA GUINEA
CHINA	PERÚ
CHIPRE	POLONIA
CROACIA	PORTUGAL
CUBA	REINO UNIDO
DINAMARCA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
DOMINICA	REPÚBLICA DE COREA
ECUADOR	REPÚBLICA DOMINICANA
EGIPTO	REPÚBLICA POPULAR
ESLOVENIA	DEMOCRÁTICA DE COREA
ESPAÑA	SAN VICENTE Y LAS
ESTADOS UNIDOS	GRANADINAS
ESTONIA	SAINT KITTS Y NEVIS
FEDERACIÓN DE RUSIA	SINGAPUR
FILIPINAS	SUDÁFRICA
FINLANDIA	SUECIA
FRANCIA	SUIZA
GHANA	TAILANDIA
GRECIA	TONGA
INDONESIA	TUVALU
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	TRINIDAD Y TABAGO
IRLANDA	TURQUÍA
ISLAS MARSHALL	UCRANIA
ITALIA	URUGUAY
JAMAICA	VANUATU
	VENEZUELA

representantes de los siguientes Miembros Asociados de la OMI:

HONG KONG (CHINA)
MACAO (CHINA)

y del siguiente Estado no Miembro de la OMI:

ISLAS COOK

representantes del siguiente organismo especializado de las Naciones Unidas:

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES
POR SATÉLITE (IMSO)
COMISIÓN EUROPEA (CE)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO
RECTOR DEL PUERTO DE TOKIO (MEMORANDO DE TOKIO)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DEL MEDITERRÁNEO SOBRE LA
SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (MEMORANDO DEL
MEDITERRÁNEO)
ACUERDO LATINOAMERICANO SOBRE CONTROL DE BUQUES POR EL
ESTADO RECTOR DEL PUERTO (ACUERDO DE VIÑA DEL MAR)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DEL OCÉANO ÍNDICO SOBRE
SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (MEMORANDO IO)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO
RECTOR DEL PUERTO DE LA REGIÓN DEL MAR NEGRO (MEMORANDO
DEL MAR NEGRO)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO
RECTOR DEL PUERTO DE PARÍS (MEMORANDO DE PARÍS)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO
RECTOR DEL PUERTO DE ÁFRICA CENTRAL Y OCCIDENTAL
(MEMORANDO DE ABUJA)
MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DEL CARIBE (MEMORANDO C)

observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
FEDERACIÓN NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES
LIBRES (CIOSL)
COMITÉ INTERNACIONAL RADIOMARÍTIMO (CIRM)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PRÁCTICOS (IMPA)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE INSTITUTOS DE NAVEGACIÓN (IAIN)

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUES (IFSMA)
ASOCIACIÓN DE CONSTRUCTORES Y REPARADORES NAVALES DE EUROPA (AWES)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)
CONCILIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CRUCEROS (CILC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL (ICMA)
FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES NACIONALES DE AGENTES NAVIEROS Y CONSIGNATARIOS DE BUQUES (FONASBA)

y un representante de la:

UNIVERSIDAD MARÍTIMA MUNDIAL (UMM)

Discurso de apertura

1.3 Al dar la bienvenida a los participantes en nombre del Secretario General, el Sr. K. Sekimizu, Director de la División de Seguridad Marítima, hizo hincapié en que el lema correspondiente al Día Marítimo Mundial de este año: "La respuesta de la OMI a los retos ambientales mundiales", constituía una oportunidad para aumentar el grado de concienciación con respecto a las amenazas para el medio ambiente provenientes de las operaciones del transporte marítimo y, mediante la adopción de las medidas apropiadas tanto preventivas como correctivas, mostrar que el sector marítimo está preocupado por el medio ambiente y ya se sitúa en la vanguardia de la respuesta ante tales desafíos. A través de los años los Gobiernos y el sector han adoptado, por medio de la OMI, una amplia gama de medidas para prevenir y controlar la contaminación originada por los buques y para reducir los efectos que el transporte marítimo pueda tener sobre nuestro frágil medio ambiente. En este contexto, tenía gran importancia la contribución del Subcomité a la protección del medio marino, manifestada a través de la elaboración de directrices, códigos y otras medidas encaminadas a fomentar una implantación y cumplimiento eficaces, uniformes y a escala mundial de los instrumentos de la OMI, aporte que debería continuarse.

Entre las muchas cuestiones importantes presentadas al Subcomité en el actual periodo de sesiones, el Director subrayó la labor sobre el análisis de siniestros y sucesos marítimos y recordó la cadena de accidentes sufridos por buques de pasaje el año anterior, entre los que estuvieron los del **Al Salam Boccaccio 98**, **al-Dana**, **Leonida II**, **Senopati Nusantara** y **Tri Star 1**, la mayoría de ellos acaecidos durante travesías de ámbito nacional. Hizo hincapié en que el Subcomité es el órgano principal de la OMI que se ocupa de cuestiones pertinentes al análisis de siniestros, que también incluyen el examen de las investigaciones de siniestros relativas a buques que no se rigen por los instrumentos obligatorios de la OMI. El Director reconoció la importancia de la investigación de siniestros y el valor de las conclusiones alcanzadas en el marco del sistema general de seguridad. Esperaba que el examen del Código para la investigación de los siniestros y sucesos marítimos pudiera ultimarse en el presente periodo de sesiones, con el objetivo de actualizar sus disposiciones y darle carácter obligatorio en todo el mundo.

Con referencia a la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, el Director señaló que era consciente de la magnitud del cometido asignado al

Subcomité y de la importancia de alcanzar resultados tangibles en el actual periodo de sesiones, basándose en lo conseguido en el último periodo de sesiones respecto de la determinación de los elementos básicos y de mayor importancia en el ámbito de la armonización. Además de la elaboración de un código para la realización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, indicó que se esperaba que el Subcomité hiciera avances importantes en la formulación de una metodología para alcanzar y mantener, con el tiempo, la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, que abarque tanto el examen de los procedimientos de supervisión como un análisis en profundidad de los datos de esa supervisión. El reconocimiento de los resultados de las inspecciones a nivel mundial debía ser un objetivo a largo plazo, como se acordó en el FSI 14, y se refirió a la necesidad de elaborar un plan de acción concreto para la labor futura del Subcomité a este respecto, mejorando por tanto la función de la Organización en el proceso mundial de armonización, reforzado de manera significativa por los esfuerzos conjuntos de los Estados Miembros y de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto.

Con respecto al examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (resolución A.948(23)), observó que se esperaba la ultimación del texto refundido de las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos, a efectos de que las examinen y aprueben el MEPC 56 y el MSC 83 y las adopte la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones. En este contexto, el Subcomité tendría que analizar varias cuestiones, tales como la inclusión en las Directrices del proyecto de modelo de informe sobre las pruebas de los sistemas de identificación automática, y de disposiciones apropiadas sobre normas de funcionamiento del equipo de a bordo para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques.

Sobre la cuestión de las responsabilidades de los Gobiernos y de las medidas para fomentar el cumplimiento por los Estados de abanderamiento, señaló que se invitará al Subcomité a que elabore proyectos de enmiendas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (resolución A.973(24)) y a que examine un proyecto de curso modelo para el auditor de los sistemas de gestión de la seguridad, un estudio sobre comparación de la evaluación de los riesgos entre siniestros marítimos y las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, así como las investigaciones en las que se ha determinado la necesidad de fomentar mejores aptitudes para la comunicación en relación con las prácticas laborales de la gente de mar y al fortalecimiento de la implantación y el cumplimiento de las prescripciones del Código IGS.

En cuanto a los aspectos de la labor del Subcomité relacionados con el medio marino, hizo hincapié en que el cometido principal sería ocuparse de las cuestiones relativas a las instalaciones portuarias de recepción. Recordó que el MEPC 55 había aprobado el Plan de acción para las instalaciones portuarias de recepción, a fin de dar respuesta al antiguo problema de sus deficiencias e indicó que, por tanto, el Subcomité examinaría la mejor forma de organizar la puesta en marcha del Plan a fin de mejorar la disponibilidad y utilización de tales instalaciones. Hizo hincapié en la necesidad de que todos los interesados adopten medidas al respecto, en especial porque es obligación de las Partes en el MARPOL 73/78 facilitar instalaciones portuarias de recepción adecuadas y transmitir a la OMI toda la información pertinente haciendo uso de las nuevas facilidades para la notificación del GISIS.

Acerca de la cuestión de los informes anuales obligatorios presentados por las Partes en el MARPOL 73/78 de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC.1/Circ.318, el Director señaló la creciente preocupación por el bajo número de informes presentados por esas Partes. Subrayó nuevamente que, además de que la presentación de informes era una obligación para las

Partes, los datos que figuran en los informes son de utilidad para evaluar la aplicación eficaz del Convenio y fomentar su implantación y pidió al Subcomité que hiciera todo lo posible con este objetivo.

En relación con la pesca ilícita, no regulada y no declarada, el Director informó al Subcomité de que en marzo pasado el Secretario General había hecho uso de la palabra ante el Comité de Pesca de la FAO, en su 27º periodo de sesiones, de forma preliminar a la celebración de la 2ª reunión del Grupo mixto de trabajo FAO/OMI sobre pesca ilícita, no regulada y no declarada y cuestiones conexas, oportunidad que aprovechó para reiterar a los ministros de pesca presentes en el periodo de sesiones sus llamamientos anteriores a todos los países que todavía no habían ratificado ni el Protocolo de Torremolinos de 1993 ni el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (Convenio de Formación para Pescadores) a que lo hicieran cuanto antes y facilitaran así su entrada en vigor, que debía haber tenido lugar hacía tiempo. El Director hizo hincapié, como asunto de la mayor importancia, en que el Subcomité debería examinar las cuestiones que habrían de abordarse durante el 2º periodo de sesiones del Grupo mixto de trabajo FAO/OMI sobre la pesca ilícita, no regulada y no declarada y asuntos conexas, e indicó que la OMI estaría representada por Argentina, Canadá, China, Dinamarca, Liberia, Noruega, la República de Corea y Turquía. En nombre del Secretario General, instó a estos países a que participen de forma activa y presentasen documentos al Grupo mixto de trabajo sobre cualquier cuestión que sea de interés para el Subcomité, tomando en consideración que este 2º periodo de sesiones será una oportunidad única para fomentar, una vez más, la pronta entrada en vigor de los instrumentos de la OMI relativos a los pescadores y a la seguridad de los buques pesqueros.

El Director reconoció que durante el lapso interperiodos el Grupo de trabajo por correspondencia había realizado importantes avances respecto de varias cuestiones de su programa de trabajo y agradeció a los miembros de todos los grupos, especialmente a sus coordinadores, y a todos los Gobiernos y organizaciones participantes, por haber brindado sus conocimientos especializados, tiempo y otros recursos.

Observaciones del Presidente

1.4 En su respuesta, el Presidente dio las gracias al Sr. K. Sekimizu por sus palabras y opiniones y afirmó que tanto éstos como sus peticiones se tendrían debidamente en cuenta durante las deliberaciones del Subcomité y de sus grupos de trabajo.

Declaración de la delegación de Grecia

1.5 La delegación de Grecia aportó al Subcomité información actualizada sobre las actividades de seguimiento tras el hundimiento del buque de crucero **Sea Diamond**, ocurrido el 5 de abril de 2007 y la auditoría llevada a cabo por Grecia en el marco del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI. El texto de las declaraciones, según fueron realizadas por la delegación de Grecia, se recogen en el anexo 9.

Adopción del orden del día

1.6 El Subcomité adoptó el orden del día de su 15º periodo de sesiones (FSI 15/1) y acordó que en su labor se guiaría, en general, por las anotaciones que figuran en el documento FSI 15/1/1. El orden del día adoptado, junto con la lista de documentos considerados en relación con cada uno de sus puntos, figuran en el documento FSI 15/INF.14.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

2.1 El Subcomité tomó nota de las decisiones adoptadas y de las observaciones formuladas en relación con su labor por el MEPC 55, MSC 82, FAL 33, NAV 52, SLF 49, DSC 11, STW 38, FP 51, COMSAR 11, DE 50, FAL 34, BLG 11 y SLF 50, tal como se presentan en los documentos FSI 15/2, FSI 15/2/1, FSI 15/2/2 y FSI 15/2/3, de la Secretaría, y las tuvo en cuenta durante sus deliberaciones sobre los puntos pertinentes del orden del día.

Sistema de asignación de números de la OMI

2.2 El Subcomité tomó nota, en particular, de que el MEPC 55 y el MSC 82 habían aprobado la distribución de la circular N° 1886/Rev.3 sobre la Aplicación de la resolución A.600(15) - Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, mediante la que se formaliza la asignación de números a las nuevas construcciones en la etapa de "encargo" del pedido, y la circular N° 2554/Rev.1 sobre la Implantación del sistema de asignación de un número de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos para su identificación. Tras haber examinado la conveniencia de mejorar los aspectos operativos del sistema de asignación de números, partiendo de la experiencia obtenida, el Comité pidió a la Secretaría que hiciera los ajustes necesarios, en colaboración con el administrador del sistema, para mejorar el servicio que se facilita a los Estados Miembros.

Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI

2.3 En relación con el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, el Subcomité también tomó nota de que el MSC 82 había acordado informar al Consejo en su 98° periodo de sesiones acerca de la propuesta de prestación de asistencia a aquellos Estados Miembros que voluntariamente se ofrezcan para ser objeto de auditoría, así como a los auditores, que necesiten orientación adicional en su labor preparatoria, y recomendar que se señale a la atención de las partes interesadas la existencia de los dos cuestionarios, relativos a las disposiciones del capítulo V del SOLAS en la Norma de auditoría, elaborados por la AISM y la OHI.

Sistema de gestión de la seguridad del buque y plan de protección del buque

2.4 En relación con la aplicación integrada del sistema de gestión de la seguridad y el plan de protección del buque, si bien se reconoció en general que la propuesta de Argentina (FSI 14/3) contenía información útil, el Subcomité también observó que el MSC 82 había acordado que sería prematuro seguir examinando la cuestión en estos momentos.

Medidas para evitar accidentes con botes salvavidas

2.5 En relación con la prevención de accidentes con botes salvavidas, el Subcomité también tomó nota de que el MSC 82, tras reconocer que había dificultades en la implantación de las disposiciones recogidas en la circular MSC.1/Circ.1206 y, al mismo tiempo que manifestó su apoyo por el principio de hacer obligatorias todas o parte de esas disposiciones una vez solucionadas las dificultades notificadas en los documentos que se estaban examinando, había acordado mantener por el momento el carácter no obligatorio de dicha circular. Al mismo tiempo el MSC 82 también acordó remitir esos documentos al Subcomité DE para su examen pormenorizado y para que asesore al respecto, de modo que la decisión definitiva del Comité sobre la cuestión pudiera llevarse a la práctica a más tardar en 2010.

Certificación de los productos navales y planificación previa de los reconocimientos en dique seco

2.6 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 82 había aprobado la circular MSC.1/Circ.1221 sobre la validez del certificado de homologación para productos navales y la circular MSC.1/Circ.1223 sobre Directrices para la planificación previa de los reconocimientos en dique seco de los buques no sujetos al programa mejorado de inspecciones.

Directrices sobre proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios

2.7 Con respecto a la cuestión de las Directrices sobre proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios (circular MSC.1/Circ.1002 y Corr.1), el Subcomité también tomó nota de que el MSC 82 había aprobado los proyectos de enmienda al Certificado de seguridad para buques de pasaje y al Certificado de seguridad para buques de carga, que serán examinadas por el MSC 83 con miras a su adopción.

Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo

2.8 El Subcomité también tomó nota de que el MEPC 55 y el MSC 82 habían aprobado las Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del MSC y del MEPC y de sus órganos auxiliares, que se habían distribuido por medio de circulares MSC-MEPC.1/Circ.1.

3 RESPONSABILIDADES DE LOS GOBIERNOS Y MEDIDAS PARA FOMENTAR EL CUMPLIMIENTO POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

SISTEMA DE ASIGNACIÓN DE UN NÚMERO DE LA OMI A LAS COMPAÑÍAS Y A LOS PROPIETARIOS INSCRITOS PARA SU IDENTIFICACIÓN

3.1 El Subcomité tomó conocimiento de una presentación del gestor del sistema sobre los aspectos técnicos de la implantación del Sistema de asignación de un número de la OMI a las compañías y a los propietarios inscritos para su identificación, efectuada con el propósito de aumentar la familiarización con dicho sistema antes de su entrada en vigor.

ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS DE LA OMI

3.2 El Subcomité recordó que en la resolución A.973(24), sobre el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, se pide al MSC y MEPC que mantengan el Código sometido al examen y que, en coordinación con el Consejo, propongan a la Asamblea enmiendas al mismo.

3.3 En este contexto el Subcomité tomó nota de que el MSC 82 había pedido al Subcomité que, a efectos de referencias futuras, mantuviese las enmiendas propuestas a los anexos al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (resolución A.973(24)), consistentes en trasladar las referencias a las reglas V/4 y V/9 del SOLAS, que figuran en el anexo 1 sobre Obligaciones de los Gobiernos/Partes Contratantes, al anexo 3 sobre Obligaciones específicas de los Estados ribereños.

3.4 Además, el MSC 82 había estimado que era necesario facilitar a los Estados Miembros que fueran a ser auditados, así como a los auditores, una norma de auditoría actualizada; a tal efecto, había remitido el documento MSC 82/23/5 (República de Corea), en el que se proponían

enmiendas adicionales al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, al Subcomité, al actual periodo de sesiones para que elaborase enmiendas al Código e informase al MEPC 56 y al MSC 83.

3.5 En relación con la misma cuestión, el Subcomité examinó el documento FSI 15/3/4 (República de Corea) que recoge las enmiendas propuestas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y, tomando en consideración la decisión que adoptó en su 13º periodo de sesiones sobre la metodología normalizada que se debe seguir para la adopción de enmiendas a las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos, examinó una metodología que se debería aplicar para mantener actualizada la norma de auditoría y adoptar enmiendas al Código de forma periódica.

3.6 El Subcomité pidió al Grupo de trabajo sobre el Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (resolución A.948(23)), constituido en el marco del punto 12 del orden del día sobre el Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (resolución A.948(23)), que:

- .1 ultimara los proyectos de enmiendas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (resolución A.973(24)), junto con el texto del proyecto de resolución de la Asamblea, sirviéndose como punto de partida para ello del documento FSI 15/3/4 y tomando en consideración las instrucciones del MSC 82 respecto de las enmiendas propuestas, consistentes en trasladar las referencias a las reglas V/4 y V/9 del SOLAS, incluidas en el anexo 1 de las obligaciones de los Gobiernos/Partes Contratantes, al anexo 3 sobre las obligaciones específicas de los Estados ribereños, para su aprobación por el MEPC 56 y el MSC 83 con antelación a su presentación a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones para su adopción; y
- .2 facilitara orientaciones sobre enmiendas futuras al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (resolución A.973(24)), incluida la posible solicitud a la Secretaría para que, a reserva de los recursos disponibles, elabore un sistema electrónico de seguimiento de todas las prescripciones nuevas y pendientes de conformidad con los instrumentos obligatorios, preferiblemente a través del GISIS.

Informe del Grupo de trabajo

3.7 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (resolución A.948(23)) (FSI 15/WP.2/Add.1), el Subcomité adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

3.8 El Subcomité analizó la conveniencia de que las enmiendas relativas al sistema de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT) se incluyeran en el Código revisado para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, teniendo en cuenta que el Consejo todavía no había incluido las prescripciones relativas a la protección marítima en el ámbito del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y que las prescripciones sobre el LRIT figuran en el capítulo V del Convenio SOLAS, si bien en principio el sistema se había elaborado en el marco de la seguridad marítima. Las opiniones en el seno del Subcomité

estuvieron divididas y, por consiguiente, se acordó que el Comité adoptara una decisión al respecto.

3.9 Tras agradecer a la República de Corea por el documento presentado sobre las enmiendas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (FSI 15/3/4), el Subcomité refrendó el proyecto revisado de Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y el proyecto de resolución de la Asamblea conexas, tal como figuran en el anexo 1, para que los aprueben el MEPC 56 y el MSC 83 antes de presentarlos al Consejo y a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones para su adopción.

3.10 El Subcomité decidió constituir un grupo de trabajo por correspondencia para seguir elaborando los proyectos de enmienda al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI (véase el párrafo 12.28) y pidió a la Secretaría que recogiera en un documento informativo para el próximo periodo de sesiones del Subcomité todas las enmiendas que no se habían tenido en cuenta.

CUESTIONES RELACIONADAS CON EL CÓDIGO IGS

Revisión de la resolución A.913(22)

3.11 El Subcomité recordó que el MSC 78 y el MEPC 52 habían refrendado la conclusión alcanzada por el Subcomité en su 12º periodo de sesiones de que se contaba con suficiente material para llevar a cabo la revisión de la resolución A.913(22) sobre Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones y de que se debería comenzar con la revisión en el 13º periodo de sesiones del Subcomité. Desde entonces el Subcomité había compilado una lista importante de documentos que deben de examinarse en el contexto de esa revisión, por ejemplo MSC 77/15/1 (Australia), sobre el Código IGS y la investigación de accidentes, FSI 12/4/3 (Reino Unido), sobre la aplicación del Código IGS - Conclusiones extraídas de las investigaciones de accidentes, y FSI 13/10/1, FSI 12/7/1 y FSI 11/7/2 (IACS), sobre la propuesta de revisión del Código IGS y su implantación.

Impacto del Código IGS y eficacia de su implantación

3.12 El Subcomité también recordó que en su 13º periodo de sesiones había tomado nota que el Secretario General había establecido el Grupo de expertos independientes para llevar a cabo un análisis en profundidad del impacto del Código IGS y de su aporte para la consecución de los objetivos fijados, en el entendimiento de que sería necesario contar con el resultado de dicho análisis antes de proseguir la labor a este respecto.

3.13 El Subcomité recordó, además, que el MSC 81 había remitido el informe del Grupo de expertos independientes sobre el impacto del Código IGS y la eficacia de su implantación (MSC 81/17/1) al Grupo de trabajo mixto MSC/MEPC sobre el factor humano, para su examen pormenorizado.

3.14 El Subcomité señaló que el Grupo de trabajo mixto MSC/MEPC sobre el factor humano que se había reunido durante el MSC 82 y había acordado que:

- .1 la resolución A.913(22) sobre las Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones, debería revisarse para hacerla más eficaz y simplificar su uso; y

- .2 deberían elaborarse directrices y la pautas de formación correspondiente para ayudar a las compañías y a la gente de mar a mejorar la implantación del Código.

3.15 En el contexto del examen de los datos sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS, el Subcomité también señaló que el MSC 82 había acordado que esta cuestión debía examinarse en el marco de un estudio adicional e instó a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, a los Estados de abanderamiento y a los Clubes P e I a que facilitaran más datos a la Secretaría para complementar este estudio lo antes posible.

Cumplimiento por determinados buques de carga y buques para fines especiales

3.16 En relación con la aplicación del Código IGS a los buques de carga y los buques para fines especiales, el Subcomité señaló que el MSC 82, tras haber acordado que el arqueo bruto que se tendrá en cuenta para decidir si un buque de carga o un buque para fines especiales dedicado a viajes internacionales está obligado a cumplir las disposiciones del capítulo IX del Convenio SOLAS y el Código IGS será el que se determine de conformidad con las disposiciones del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, había aprobado la circular MSC.1/Circ.1231, sobre el Plan provisional para que determinados buques de carga y buques para fines especiales cumplan las disposiciones relativas a la gestión de la seguridad operacional de los buques, al mismo tiempo que había decidido que la fecha para la implantación del plan sería el 1 de enero de 2010.

Prescripciones para la representación de la gente de mar en las cuestiones de seguridad

3.17 El Subcomité indicó que el MSC 82, sin referirse al cometido más general que supone el examen de la resolución A.913(22) o del Código mismo, había acordado incluir en el orden del día del Subcomité un punto específico de alta prioridad sobre "Enmiendas al Código IGS relativas a las prescripciones para la representación de la gente de mar en las cuestiones de seguridad", tomando en consideración las conclusiones de la labor del Grupo de expertos independientes establecido por el Secretario General para analizar el impacto y eficacia del Código IGS, asignando dos periodos de sesiones para la ultimación del punto, y pidió al Subcomité que incluyese este tema en el orden del día provisional de su 16º periodo de sesiones.

Eficacia de la gestión de la seguridad

3.18 El Subcomité indicó que el MSC 82 había examinado la información facilitada por el Reino Unido en relación con la investigación sobre la eficacia de la gestión de la seguridad (MSC 82/15/3) y había remitido el documento al FSI 15.

3.19 El Subcomité, por consiguiente, examinó el documento MSC 82/15/3 (Estados Unidos) en el que se informa de una investigación llevada a cabo por la Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas del Reino Unido (MCA), sobre la influencia de las estructuras interna (estructuras internas de la compañía y de la gestión del buque) y externas (estructura de sector en su conjunto) de la organización en relación con la eficacia de la gestión de la seguridad.

3.20 Entre los factores y recomendaciones clave previstos para que los examinen las compañías navieras y otras organizaciones que tienen influencia en la gestión de la seguridad, en la investigación antes mencionada se señalaron los siguientes elementos:

- .1 comunicación satisfactoria de las ventajas que ofrece el Código IGS para fomentar una aplicación eficaz y el establecimiento de comités y foros para facilitar el intercambio de buenas prácticas;
- .2 fomentar y desarrollar líneas claras de responsabilidad y de comunicación entre las partes interesadas del sector;
- .3 utilización de sistemas para fomentar la notificación de accidentes y de sucesos, difundir las enseñanzas en el marco de la organización y fomentar una cultura centrada en la seguridad;
- .4 hacer que los departamentos de seguridad se ocupen de manera manifiesta de los casos de cuasiabordajes y demuestren la importancia de notificar estos casos a fin de fomentar el aprendizaje en el marco de la organización;
- .5 análisis más a fondo de las tendencias en los datos sobre accidentes y sobre las deficiencias encontradas durante las inspecciones, para mejorar el aprendizaje dentro del sector;
- .6 desarrollo y fomento de los sistemas que disminuyen la fragmentación del cumplimiento; y
- .7 elaboración de procedimientos que dificulten el cambio de clase, para impedir que una compañía realice un cambio antes de corregir las deficiencias.

Labor futura del Subcomité

3.21 Tras reafirmar su decisión anterior, el Subcomité acordó pedir el refrendo del Comité para que el FSI 16 dé inicio a la revisión de la resolución A.913(22) sobre las Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones, tomando en consideración los resultados de la labor del Grupo de expertos independientes sobre el impacto y la eficacia de la implantación del Código IGS (MSC 81/17/1) y elabore enmiendas al Código IGS, entre otras sobre las prescripciones para la representación de la gente de mar en cuestiones relativas a la seguridad.

CURSO MODELO: AUDITOR DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CÓDIGO IGS)

3.22 El Subcomité recordó que en su 14º periodo de sesiones, al examinar el documento FSI 14/3/1 (Argentina), en el que se proponía que un curso modelo para el auditor del sistema de gestión de la seguridad (Código IGS) se utilice como un curso modelo de la OMI, había recomendado que las partes interesadas trabajasen en el lapso interperiodos para facilitar la presentación ante el FSI 15 de una recomendación bien fundada para la remisión de un curso modelo al Grupo de validación.

3.23 En este contexto, el Subcomité examinó el documento FSI 15/3 (Argentina) sobre el curso modelo: Auditor del sistema de gestión de la seguridad (Código IGS), que contiene un proyecto de curso modelo para impartir los conocimientos necesarios para llevar a cabo unas auditorías que garanticen la evaluación eficaz de los sistemas de gestión de la seguridad de las compañías y de sus buques y para verificar el uso y el cumplimiento de todas las reglas actualmente en vigor que puedan ser de aplicación (legislación nacional, internacional, convenios,

recomendaciones y directrices emanadas de las organizaciones del sector), en cumplimiento de las resoluciones A.741(18) y A.913(22).

3.24 El Subcomité tomó nota de que las Bahamas, Colombia, la República de Corea, Singapur, España, los Estados Unidos y Uruguay también habían contribuido a la elaboración del proyecto revisado de curso modelo.

3.25 Tras convenir en que el curso modelo propuesto podría utilizarse como un curso modelo de la OMI para la formación de los auditores de los sistemas de gestión de la seguridad, el Subcomité acordó solicitar a la Secretaría que remita el proyecto de curso modelo para la formación de los auditores de los sistemas de gestión de la seguridad, anexo al documento FSI 15/3, al Grupo de validación establecido por el MSC.

3.26 En el contexto de la aprobación del curso modelo, el Subcomité hizo hincapié en que, teniendo carácter recomendatorio, el curso debería utilizarse de forma flexible y no ser considerado como la única metodología. Las administraciones marítimas nacionales podrían decidir utilizar otro material de formación.

3.27 Además de la elaboración del curso modelo propuesto, el Subcomité reiteró la recomendación formulada durante su 14º periodo de sesiones en el sentido de que la Organización debería examinar la conveniencia de adoptar iniciativas similares para la formación de otras categorías de inspectores/auditores que no están abarcadas por el material didáctico actual de la OMI.

COMPARACIÓN DE LA EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS ENTRE LOS SINIESTROS MARÍTIMOS Y LAS INSPECCIONES EN EL MARCO DE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Integración de los datos sobre siniestros y los derivados de la supervisión por el Estado rector del puerto

3.28 El Subcomité recordó que, en el contexto de su análisis de los datos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto (FSI 11/6/2), Nueva Zelandia había recomendado que se examinase la conveniencia de integrar los datos sobre siniestros y los relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto, a fin de que la comunidad marítima pueda disponer de una visión general y una historia completa de las actividades de un buque.

3.29 El Subcomité también recordó que en su 14º periodo de sesiones, el Presidente del Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros y supervisión por el Estado rector del puerto había sostenido deliberaciones preliminares sobre la posibilidad de combinar los datos sobre siniestros y de supervisión por el Estado rector del puerto y que se había acordado que debían seguir las deliberaciones al respecto en el presente periodo de sesiones.

3.30 El Subcomité también recordó que en el documento MSC 82/15/3 (Reino Unido) (véase el párrafo 3.20.5) se recomienda un análisis más amplio de las tendencias relativas a los accidentes y de la información sobre las deficiencias encontradas en las inspecciones, a fin de mejorar el aprendizaje dentro del sector.

Análisis de los perfiles de riesgos

3.31 Como resultado de que el MSC 82 le hubiera remitido el documento MSC 82/10/9 (Turquía), el Subcomité examinó el documento FSI 15/3 (Turquía) en el que se facilitan notas

explicativas sobre el primero y se incluye una comparación de la evaluación de los riesgos entre los siniestros marítimos y las inspecciones del Estado rector del puerto en Europa (Memorando de entendimiento de París), durante el periodo 1998 a 2002.

3.32 En este mismo contexto, y como lo había acordado el MSC 82 con miras a ampliar el alcance del examen de esta cuestión a datos más diversos y pormenorizados, el Subcomité también examinó información adicional sobre las probabilidades de detenciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y de siniestros, compilados por la Secretaría (FSI 15/INF.10), que incluían referencias a los tres trabajos académicos siguientes:

- .1 "La econometría de la seguridad marítima"; tesis del Sr. S. Knapp, ERASMUS *Research Institute of Management* (2006), al que se hace referencia en el documento FSI 15/3/2 (Australia y Nueva Zelandia);
- .2 "Análisis econométrico de las deficiencias observadas en las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto" por P. Carriou, M. Mejía, F-C. Wolf, recogido en *Maritime Policy & Management* (2007); y
- .3 "La eficacia de las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto", por P. Carriou, M. Mejía, F-C. Wolf, recogido en *Transportation Research Part E., Logistics and Transportation Review* (2007).

3.33 En el estudio recogido en el documento FSI 15/3/3 se analizan los perfiles de riesgos basándose en las listas elaboradas por algunos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y se sugiere que un criterio armonizado para los objetivos de las inspecciones debería basarse en los datos disponibles a partir de siniestros marítimos e historiales de propietarios de buques y armadores, además de las inspecciones por el Estado rector del puerto.

3.34 Dado que se han presentado observaciones sobre el documento FSI 15/3/3, el Subcomité examinó el documento FSI 15/3/1 (Nueva Zelandia), en el que se apoya la sugerencia de Turquía respecto de la incorporación de datos sobre siniestros en los análisis y la evaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento y de unos criterios armonizados para la determinación de los objetivos de las inspecciones, en los que se incluyan datos sobre siniestros además de todos los datos actuales disponibles obtenidos a través de las inspecciones llevadas a cabo en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto por todos los regímenes de supervisión, a fin de contar con unos criterios amplios y equilibrados para centrar las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto.

3.35 No obstante, el Subcomité tomó nota de las opiniones manifestadas en el documento FSI 15/3/1 en apoyo de la eficacia de las listas negras/grises/blancas utilizadas por los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, como fiel reflejo del comportamiento de los Estados de abanderamiento y para la determinación de los buques deficientes y en el que se recomienda el apoyo para la elaboración de unos criterios armonizados para las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto para todos los Memorandos de entendimiento regionales, lo que también brindaría a la OMI la posibilidad de realizar un análisis mundial de los datos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto, como instrumento de medida de la actuación de los Estados de abanderamiento, según se recomienda en el documento FSI 11/6/2.

3.36 La delegación de Malta señaló que, si bien estaba de acuerdo con las opiniones de Nueva Zelandia expuestas en el párrafo 7.3 del documento FSI 15/3/1 respecto de nuevos estudios

estadísticos, disienta con la idea de incluir los datos sobre siniestros marítimos como factor contributivo para la supervisión por el Estado rector del puerto, teniendo presente que, según su parecer y a semejanza de lo que sucede con el clima, los seres humanos no podían evitar o controlar por completo los siniestros.

La econometría de la seguridad marítima

3.37 El Subcomité examinó el documento FSI 15/3/2 (Australia y Nueva Zelandia) sobre la econometría de la seguridad marítima, en el que también se presenta una tesis de la Universidad Erasmus (Rotterdam) basada en los datos correspondientes a 183 819 inspecciones realizadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto en seis regímenes diferentes (Memorandos de entendimiento del Caribe, océano Índico y París, Acuerdo de Viña del Mar, Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos y la Autoridad de Seguridad Marítima de Australia) (no se facilitaron los datos correspondientes al Memorando de entendimiento de Tokio) y a 11 701 siniestros, durante el periodo de 1999 a 2004.

3.38 El Subcomité consideró que la tesis, en la que se combinan datos sobre la supervisión por el Estado rector del puerto procedentes de diversos regímenes y datos sobre siniestros procedentes de otras fuentes que abarcan el mismo periodo, constituía un primer intento de estudio a escala mundial de la supervisión que ejercen los Estados rectores de puertos, midiendo el efecto de las inspecciones respecto de la probabilidad de que se produzcan siniestros, mediante la identificación de las esferas en las que pueden introducirse mejoras.

3.39 Con respecto a la cuestión de las inspecciones múltiples, el Subcomité tomó nota de que en la tesis se señalaba que un determinado grupo de buques (alrededor del 7% de los que pueden ser supervisados por el Estado rector del puerto) es objeto de demasiadas inspecciones y que se debe tratar de reorientar las actividades de inspección hacia los grupos de buques que pueden beneficiarse con una inspección y que, según los cálculos, ascienden a aproximadamente el 14% de todos los buques que pueden ser objeto de supervisión por el Estado rector del puerto durante el periodo de tiempo considerado.

3.40 En relación con el efecto de las inspecciones del Estado rector del puerto sobre las probabilidades de que ocurran siniestros, el Subcomité tomó nota de que en la tesis se demostraba que los efectos eran claramente más acusados para los siniestros muy graves, y de muy débiles a no existentes o positivos para los siniestros graves o menos graves. Dependiendo del perfil de riesgo general de un buque, cada una de las inspecciones realizadas por los Estados rectores de puerto podrían reducir en aproximadamente un 5% las probabilidades de que ocurra un siniestro muy grave.

3.41 Con respecto a los criterios para seleccionar el objeto de la supervisión por el Estado rector del puerto, en la tesis se confirma que las variables clásicas tales como el tipo de buque, edad, dimensiones, pabellón, sociedad de clasificación, deficiencias encontradas en inspecciones anteriores y detenciones, son todas ellas válidas para la selección de buques deficientes. El pabellón sólo es una de las muchas variables que pueden emplearse para seleccionar buques deficientes. La edad sólo sería importante con respecto a los siniestros muy graves y conforme aumenta la edad del buque, la probabilidad de sufrir un siniestro muy grave se incrementaría en un 12% durante un periodo de 35 años, lo que supondría un 0,35% por año.

3.42 Con respecto a la comparación entre los efectos de una inspección que lleve a una detención en contraposición con la inspección sin detención, en la tesis se muestra que, por lo que respecta a las posibilidades de sufrir un siniestro, los efectos de una detención no parecen ser

más importantes que los de una inspección sin detención. Esto no significa necesariamente que las detenciones no sean importantes, sino que la inspección ya podría haber permitido que se subsanaran las deficiencias, sin tener que añadir la detención.

3.43 En cuanto a las probabilidades de detención, los aspectos que serían de mayor importancia en el ámbito de las inspecciones por el Estado rector del puerto serían los certificados, las operaciones del buque y de la carga, el Código IGS y los dispositivos de seguridad y de lucha contra incendios, mientras que las máquinas y el equipo son los factores que menos cuentan. En relación con las probabilidades de siniestros, un mayor rigor en las inspecciones y un seguimiento de las medidas para subsanar las deficiencias relativas al Código IGS, las operaciones del buque y las relacionadas con la carga, la maquinaria y el equipo serían las que tendrían mayores efectos en cuanto a la disminución de esas probabilidades.

3.44 Se podrían introducir mejoras respecto de la selección de buques deficientes, añadiendo la variable indicativa de quién es el propietario de la compañía a la que se le expidió el Documento de cumplimiento para un buque y ciertos datos del historial del mismo, como el cambio de clase, el retiro de clase y los cambios de propietario a través del tiempo, o dónde fue construido originalmente el buque, dado que todos éstos son parámetros que han demostrado tener un efecto positivo o negativo en la probabilidad de siniestros. Otra posibilidad sería incluir la información correspondiente si uno de los regímenes de supervisión ha inspeccionado al buque o si éste ha recibido una certificación de la *Greenaward Foundation*.

3.45 Nueva Zelanda indicó que era desafortunado que hubiera limitaciones en los conjuntos de datos puestos a disposición del estudio e invitó a todos los regímenes de supervisión a que fuesen abiertos y transparentes, permitiendo el acceso a todos los conjuntos de datos.

Análisis econométrico de deficiencias

3.46 El Subcomité examinó el artículo "Análisis econométrico de las deficiencias observadas en las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto" elaborado por P. Carriou, M. Mejía, F-C Wolf, que apareció en la publicación *Maritime Policy & Management* (2007), basado en un análisis de 4 080 inspecciones notificadas a la Administración Marítima Sueca, llevadas a cabo durante el periodo 1996-2001. En el artículo se trata de determinar los factores que se han de tener en consideración al seleccionar qué buques deben ser objeto de las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto.

3.47 Los resultados del estudio sugerirían que serían tres los factores determinantes principales en relación con el número de deficiencias notificadas, a saber, la edad en el momento de la inspección, el pabellón y el tipo de buque; y se señala que quizá el factor más importante en relación con diversas deficiencias observadas sería la edad en el momento de la inspección (36,8%), seguido del pabellón (33,7%) y, por último, el tipo de buque (28,3%).

Eficacia de las inspecciones por el Estado rector del puerto

3.48 El Subcomité examinó un artículo sobre "La eficacia de la supervisión por el Estado rector del puerto" que se basa en el análisis del mismo conjunto de datos señalados en el artículo anterior, esto es, 4 080 inspecciones del Estado rector del puerto notificadas a la Administración Marítima Sueca en relación con el periodo 1996-2001, con el fin de investigar si un buque que ha sido objeto de una inspección en un momento determinado acusaría un menor número de deficiencias durante la subsiguiente inspección. En el estudio se sugiere que existiría una

relación directa entre el número de deficiencias detectadas en un buque y el número de inspecciones del que ha sido objeto.

3.49 Los resultados principales del análisis, basados en una posible conexión entre la inspección inicial y las subsiguientes llevadas a cabo a bordo de un determinado buque, señalarían un cierto grado de eficacia del régimen de inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, independientemente de la edad del buque en el momento de las inspecciones. Una de las conclusiones más importantes de este estudio es el alto porcentaje (más del 63%) de buques en los que se constató, entre la primera y las subsiguientes inspecciones, una reducción del número total de deficiencias notificadas.

3.50 El Subcomité observó, al examinar los dos artículos anteriores, "Análisis econométrico de las deficiencias observadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto" y "La eficacia de la supervisión por el Estado rector del puerto" a los que se hace referencia en el documento FSI 15/INF.10, que la Universidad Marítima Mundial había manifestado su deseo de contribuir en la investigación de las dos cuestiones principales relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto: la importancia de los diversos factores de selección utilizados por los diferentes Memorandos de entendimiento y la eficacia del régimen de supervisión por el Estado rector del puerto en lo tocante a la reducción del número de deficiencias detectadas y/o del número de siniestros.

3.51 El Director de la División de Seguridad Marítima declaró que el Subcomité, al examinar esta cuestión, iniciaba una nueva e importante labor, que podría brindar posibilidades futuras para mejorar las actividades de la Organización. Señaló que los órganos de la OMI no eran de naturaleza teórica, sino que tenían carácter reglamentario y que, por consiguiente, deberían seguirse procedimientos adecuados respecto de todo compromiso con universidades o centros de investigación. Además, en el caso de la UMM, podría haber repercusiones financieras.

3.52 Con respecto a la situación y función de la UMM, el Director señaló sus amplias actividades académicas y de investigación, que permitirían a esta institución realizar una contribución importante a la labor del Subcomité. Sin embargo, indicó que una participación de ese tipo debería cumplir con determinadas prescripciones sobre procedimiento que no contempla la Carta de la UMM. Por tanto la Organización debía decidir cómo podría hacer uso de la capacidad de investigación de la UMM y sugirió que el Subcomité tratara de obtener el refrendo de los Comités, así como un aprobación del Consejo, en caso de que esa asociación exigiera financiación.

3.53 En cuanto a la disponibilidad de los estudios a los que se hace referencia en el documento FSI 15/INF.10, se informó al Subcomité de que ambos estarían a disposición de los Miembros de la OMI en IMODOCS*.

3.54 El Subcomité tomó nota de que todas las intervenciones habían transmitido un mensaje muy positivo acerca del potencial de los estudios que se habían presentado o a los que se había hecho referencia al examinar esta cuestión. En este contexto, apoyó por unanimidad el examen de la correlación entre los datos sobre siniestros y la supervisión por el Estado rector del puerto.

3.55 Sin embargo, el Subcomité también señaló que se habían manifestado opiniones divergentes y apoyó la utilización de listas negras, grises, blancas, aunque se pronunció a favor

* El texto de los tres estudios puede encontrarse en IMODOCS como adiciones al documento FSI 15/INF.10.

de un planteamiento regional para centrarse en determinados blancos. También recalcó que el principio de no atribuir culpas, que la Organización ha alentado en el contexto de las investigaciones sobre siniestros, podría verse afectada si se utilizan las conclusiones de las investigaciones sobre siniestros a efectos de la supervisión por el Estado rector del puerto.

3.56 El Subcomité tomó nota asimismo de la opinión de que la selección de determinados blancos como objetivo, y el análisis de los riesgos como metodología, no eran planteamientos opuestos sino complementarios y que los objetivos determinados, posiblemente a escala regional, tendrían consecuencias importantes para la determinación de objetivos. Se expresaron otras opiniones a favor de la armonización de los criterios para fijar los objetivos, de modo que se pueda reducir el número de buques sometidos a una cantidad excesiva de inspecciones, al mismo tiempo que se centra la atención en los buques deficientes.

3.57 El Subcomité coincidió con la opinión de que los estudios que se estaban examinando ofrecían la posibilidad de efectuar un análisis de la supervisión por el Estado rector del puerto y los datos sobre siniestros a escala mundial, lo que permitiría identificar factores de riesgo comunes que los regímenes sobre supervisión por el Estado rector del puerto podrían tener libertad para utilizar individualmente, según estimen oportuno.

3.58 El Subcomité acordó fomentar el análisis y publicación por la Organización, a escala mundial, de los datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y, en este contexto, subrayó la necesidad de garantizar que todos los regímenes de supervisión estén dispuestos a facilitar los datos necesarios para realizar este estudio.

3.59 El Subcomité se hizo eco de las palabras de cautela, identificando claramente los aspectos en los que habría que profundizar la labor y esferas en las que no debería entrarse en el ámbito de estos estudios y, en particular, en los puntos principales para establecer un sistema armonizado para definir los objetivos y sustituir los criterios existentes por otros totalmente basados en los siniestros.

3.60 El Subcomité convino en que no deseaba desaprovechar la oportunidad de seguir avanzando al ritmo alcanzado, pero necesitaba adoptar una decisión clara sobre la dirección que habría de seguirse.

3.61 A fin de adoptar tal decisión, el Subcomité estableció un grupo de redacción encargado de preparar un mandato claro para un grupo de trabajo por correspondencia, que se constituiría en el periodo de sesiones en curso, y que, tras celebrar consultas con los autores de los cuatro estudios que se habían examinado, definiría los objetivos, el marco, los mecanismos y la metodología de estudio para combinar datos sobre siniestros y sobre supervisión por el Estado rector del puerto, que el FSI 16 quizás decidiera recomendar al MSC y al MEPC.

3.62 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (FSI 15/WP.5), y después de introducir enmiendas de fondo, el Subcomité decidió constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la viabilidad de combinar los datos sobre siniestros y los datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto, bajo la coordinación de Francia*, con el siguiente mandato y teniendo en cuenta las investigaciones en curso disponibles:

- .1 determinar las ventajas e inconvenientes de la combinación de los datos sobre siniestros con los datos sobre la supervisión por el Estado rector del puerto;
- .2 formular recomendaciones al FSI 16 para su examen más a fondo, que deberían incluir indicaciones sobre el posible alcance, dentro del mandato de la Organización, el marco y la metodología;
- .3 recomendar los expertos o grupos de expertos adecuados para realizar el estudio, con la coordinación de la Organización; y
- .4 presentar un informe al FSI 16.

SITUACIÓN DE LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, 1982 (CONVEMAR)

3.63 El Subcomité examinó la información facilitada por la Secretaría en el documento FSI 15/INF.9 sobre la situación de la CONVEMAR y pidió a la Secretaría que le presente información actualizada en su 16º periodo de sesiones.

4 INFORMES OBLIGATORIOS EN VIRTUD DEL MARPOL 73/78

4.1 El Subcomité examinó el documento FSI 15/4 (Secretaría) en el que se recoge un resumen de los informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78 correspondientes a 2005, presentados por 30 Partes en el Convenio MARPOL 73/78 y por un Miembro Asociado, de conformidad con la circular MEPC/Circ.318.

4.2 Tras examinar el documento FSI 15/4, el Subcomité tomó nota de que:

- .1 se presentaron 14 informes sobre derrames accidentales de 50 o más toneladas. En la mayoría de los casos, las sustancias derramadas fueron hidrocarburos;
- .2 se presentaron 277 informes sobre derrames accidentales de menos de 50 toneladas. En la mayoría de los casos, las sustancias derramadas fueron hidrocarburos;

* **Coordinador:**
Sr. B. Faist
Coordinador PSC
Dirección General de la Mar y Transporte
3, Place de Fontenoy
75700 París SP
Francia
Teléfono: +33 1 44 49 86 31
Facsímil: +33 1 44 49 86 14
Correo electrónico: benoit.faist@equipment.gouv.fr

- .3 se presentaron 87 informes sobre presuntas transgresiones de las disposiciones sobre descargas. En la mayoría de los casos, las sustancias derramadas fueron hidrocarburos. En un caso, se recibió una respuesta referida a las medidas adoptadas por el Estado de abanderamiento, incluidos los trámites oficiales;
- .4 tres Partes (Dinamarca, Islas Marshall y Suecia), en calidad de Estados de abanderamiento, presentaron a los Estados rectores de puertos pertinentes 15 informes sobre presuntas deficiencias de las instalaciones de recepción;
- .5 una Parte (Australia) presentó, en tanto que Estado rector del puerto, un informe sobre las medidas que había adoptado respecto de las presuntas deficiencias de las instalaciones de recepción que se le habían comunicado;
- .6 el número total de buques visitados en 2005 en el marco de la supervisión por el Estado rector de puerto, según se desprende de los informes recibidos, fue de 44 383, mientras que el número total de buques detenidos en puerto o a los que se negó la entrada fue de 576, lo cual representa el 1,3% de los buques visitados; y
- .7 se informó de que 68 buques carecían del Certificado IOPP o de uno equivalente, 723 buques poseían dicho Certificado o uno equivalente, pero con anomalías, 205 buques carecían del Libro registro de hidrocarburos o de uno equivalente, 2 228 poseían dicho Libro o uno equivalente, pero con anomalías, 126 buques no tenían a bordo el equipo de prevención de la contaminación prescrito y 1 966 buques poseían dicho equipo, pero éste no funcionaba.

4.3 En su 14º periodo de sesiones, el Subcomité tomó nota del documento FSI 14/4/1 que contiene información, en forma de cuadros, sobre las Partes que han presentado informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78 durante los últimos cinco años, y sobre las que no lo han hecho. A este respecto, se pidió a la Secretaría que en las futuras versiones del cuadro especifique la fecha en que cada Estado se constituyó en Parte en el MARPOL.

4.4 El documento FSI 15/4 combina información que en años anteriores se había recogido en dos documentos separados. Además de los informes obligatorios presentados en virtud del MARPOL, incluye en el anexo 1 una lista, en forma de cuadro, en la que se indica la fecha en que cada Estado se constituyó en Parte del MARPOL, así como las Partes que han presentado informes obligatorios en virtud del MARPOL 73/78, de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.318, en los últimos cinco años, y las Partes que no lo han hecho.

4.5 Por lo que respecta al grado de cumplimiento con las prescripciones sobre notificación de la circular MEPC/Circ.318, el Subcomité tomó nota de que:

- .1 el porcentaje de notificación de las Partes de conformidad con lo prescrito en la circular MEPC/Circ.318 para el año 2005 seguía siendo bajo (22,4%);
- .2 en varios informes recibidos, faltaba parte de los impresos de notificación, a pesar de que, conforme a lo dispuesto en el párrafo 5 de la circular MEPC/Circ.318: "es necesario que las Partes también confirmen que no ha habido "nada" que notificar desde el punto de vista de los Estados rectores de puerto, Estados ribereños o Estados de abanderamiento"; y

- .3 varios informes se presentaron pasado el plazo (30 de septiembre de cada año) estipulado en el párrafo 5 de la circular MEPC/Circ.318.

4.6 También se recordó al Subcomité que se estaba elaborando un módulo de GISIS sobre supervisión por el Estado rector del puerto, que en el futuro permitirá acceder a informes estadísticos sobre los resultados de la supervisión por el Estado rector del puerto, lo que simplificará las prescripciones de notificación obligatorias de las Partes en el MARPOL. Se pidió a la Secretaría que proporcione información más detallada en el próximo periodo de sesiones del Subcomité.

4.7 El Subcomité coincidió en que el porcentaje de notificación seguía siendo muy bajo, como se desprendía de la información recogida en el documento FSI 15/4, aspecto que se reconoce también en cada periodo de sesiones del Subcomité desde el FSI 10.

4.8 En este contexto, el Subcomité recordó que, en su 13º periodo de sesiones, había examinado y aprobado una circular FSI (FSI/Circ.12): "Cumplimiento de las prescripciones sobre notificación en virtud del MARPOL 73/78", en la que se pide encarecidamente a todas las Partes que tengan a bien satisfacer sus obligaciones contractuales y cumplir plenamente las prescripciones sobre notificación, y que señalen al Subcomité cualquier dificultad que encuentren en la aplicación de las prescripciones sobre notificación.

4.9 El Subcomité invitó a todas las Partes en el MARPOL 73/78 a que presentaran informes obligatorios, de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.318, y observó que la fecha límite para recibir los correspondientes al año 2006 era el 30 de septiembre de 2007.

4.10 Se informó al Subcomité de que Croacia y Ucrania habían presentado sus informes anuales para 2005, pero que se habían recibido demasiado tarde para incluirlos en el documento FSI 15/4.

4.11 Tras deliberar sobre las razones que pueden explicar el bajo porcentaje de notificaciones, el Subcomité convino en tomar las siguientes medidas:

- .1 que en el futuro, en el cuadro del anexo 1 del documento FSI 15/4, que contiene información sobre las Partes que han presentado informes en los últimos cinco años, también se incluya información sobre las Partes que han presentado informes fuera de los plazos establecidos;
- .2 teniendo en cuenta que el bajo porcentaje de notificaciones puede deberse a dificultades derivadas al formato y/o contenido de la información especificada en la circular MEPC/Circ.318, se invitó a los Miembros a que presentaran información en el próximo periodo de sesiones del Subcomité para identificar cualquier problema que plantee la circular MEPC/Circ.318 y proponer los cambios pertinentes a la circular;
- .3 se pidió a la Secretaría que en el próximo periodo de sesiones del Subcomité presente más información sobre la posibilidad de extraer de los correspondientes módulos de GISIS los datos prescritos en la circular MEPC/Circ.318, lo que simplificaría el cumplimiento con las prescripciones sobre notificación obligatoria por las Partes en el MARPOL.

4.12 El Subcomité consideró también que el aumento de las auditorías en virtud del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios (resolución A.973(24)) podría traducirse en un porcentaje más alto de notificaciones de informes obligatorios con arreglo al MARPOL 73/78, habida cuenta de que las prescripciones del artículo 11 del MARPOL (Comunicación de información) ya se han incluido en el anexo 1 del Código (Obligaciones de los Gobiernos/Partes Contratantes).

4.13 El Subcomité pidió a la Secretaría que actualizara los datos y la lista que figuran en el anexo del documento FSI 15/4, y que los presentara al FSI 16 para su examen.

5 CUESTIONES RELATIVAS A LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE RECEPCIÓN

5.1 El Comité señaló que, habida cuenta de la necesidad de abordar el ya antiguo problema de las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción, el MEPC 52 había invitado a que se presentaran documentos sobre el particular a fin de determinar los aspectos que plantean problemas y elaborar un plan de acción futuro. El FSI 14, basándose en los resultados del MEPC 53 en relación con el documento presentado por el "Foro del sector de instalaciones portuarias de recepción", había elaborado un proyecto de plan de acción, en el que se identificaban varias tareas, y en relación con cada una de ellas se incluía información general, prioridad, fecha prevista de ultimación y órgano de la OMI encargado de llevarlas a cabo.

5.2 El Subcomité recordó asimismo que el MEPC 55 había aprobado el Plan de acción y había invitado al Subcomité a que avanzara en las tareas descritas en el plan, a excepción de la tarea "5.1 -Aspectos reglamentarios- Elaboración de Directrices para el establecimiento de acuerdos regionales sobre las instalaciones portuarias de recepción". En relación con esta tarea, en la que se propone elaborar directrices para establecer acuerdos regionales y una resolución MEPC en la que se reconozcan estos acuerdos, el MEPC 55, a la luz de lo dispuesto en la resolución MEPC.83(44), acordó que no resultaba oportuno adoptar una nueva resolución MEPC para reconocer que dichos acuerdos permiten cumplir las obligaciones estipuladas en el MARPOL de facilitar instalaciones portuarias de recepción adecuadas, dado que las reglas pertinentes del Convenio exigen que cada Parte provea instalaciones de recepción y los acuerdos regionales pueden infringir las prescripciones actuales del MARPOL. Sin embargo, tras reconocer la ventaja de contar con tales acuerdos regionales, el Comité convino en reconocer los acuerdos como medio para proveer instalaciones receptoras de desechos a la luz de las prescripciones del Convenio MARPOL y pidió a los Estados Miembros que, en periodos de sesiones futuros, den su parecer sobre cuál sería el mejor modo de institucionalizar estos acuerdos regionales.

5.3 El Subcomité acordó examinar en primer lugar los documentos presentados bajo este punto del orden del día, y a continuación centrarse en las deliberaciones sobre el mejor modo de organizar la ejecución del Plan de acción. Se habían presentado cuatro documentos, a saber, FSI 15/5 y FSI 15/5/1 (Secretaría), FSI 15/5/2 (ICS y otras ONG del sector) y FSI 15/5/3 (los 27 países de la Unión Europea y la Comisión Europea).

5.4 Al presentar el documento FSI 15/5, la Secretaría señaló que el Plan de acción, enmendado y aprobado por el MEPC 55, figuraba en el anexo de dicho documento. Este plan incluye 13 tareas agrupadas en cinco categorías. En relación con cada tarea se facilita información general sobre el trabajo que supone, se establece un grado de prioridad y un plazo de ultimación, y se identifica el órgano de la OMI responsable de llevarla a cabo. Según los plazos

de ultimación previstos en el Plan de acción, una tarea debe ultimarse en 2007, ocho en 2008, otra tarea en 2009 y las tres restantes en 2010.

5.5 Al presentar el documento FSI 15/5/1, relativo a la tarea 2.1 del Plan de acción (Supervisión, evaluación y adaptación de la base de datos sobre las instalaciones portuarias de recepción (PRFD)), la Secretaría facilitó un informe sobre los avances realizados, según la petición del FSI 14, respecto del volumen de datos de las distintas categorías registradas en la base de datos sobre las instalaciones portuarias de recepción.

5.6 Se informó al Subcomité de que, desde que se adoptó la decisión de sustituir el sistema de notificación escrita por una actualización electrónica, sólo un número reducido de Estados Miembros había introducido datos sobre las instalaciones portuarias de recepción en el sistema GISIS, y de que por el momento se disponía de escasa información sobre determinadas categorías de instalaciones portuarias de recepción y puntos de contacto dentro de las Administraciones. Como muestra representativa, se invitó al Subcomité a que tomara nota de las siguientes estadísticas de la base de datos que, al 27 de febrero de 2007 contenía:

- puntos de contacto de 10 Estados de abanderamiento (seis Estados de abanderamiento en mayo de 2006);
- puntos de contacto de cinco Estados rectores de puerto (tres Estados de puerto en mayo de 2006);
- 184 instalaciones de recepción de basuras en nueve países (140 instalaciones en cinco países en mayo de 2006);
- 130 instalaciones de recepción de aguas sucias en siete países (102 instalaciones en cuatro países en mayo de 2006);
- 11 instalaciones de recepción de sustancias que agotan la capa de ozono en dos países (10 instalaciones en un país en mayo de 2006); y
- 22 instalaciones de recepción entre los residuos de sistemas de limpieza de los gases de escape en dos países (igual que en mayo de 2006).

5.7 Se señaló que el número limitado de notificaciones nuevas presentadas a GISIS podría deberse a que sólo recientemente se había acordado compilar datos sobre las instalaciones de recepción de basuras, aguas sucias, sustancias que agotan la capa de ozono y residuos de los sistemas de limpieza de los gases de escape, y sobre los puntos de contacto de las autoridades nacionales responsables de tramitar las notificaciones sobre supuestas deficiencias de las instalaciones de recepción. No obstante, se reconoció que para que la base de datos pueda mejorar realmente la situación de insuficiencia de instalaciones de recepción, el sector debe poder utilizarla de manera habitual, y para que eso resulte posible, dicha base debe contener gran cantidad de información sobre las instalaciones de recepción en todo el mundo y facilitar, si es posible, los puntos de contacto de las Administraciones en los Estados de abanderamiento y Estados rectores del puerto.

5.8 El Subcomité recordó que el FSI 14 había observado que, a raíz de la entrada en vigor el 1 de enero de 2007 del Anexo II revisado del MARPOL, debían volver a clasificarse las instalaciones de recepción de sustancias nocivas líquidas que figuran en la base de datos, a fin de reflejar las nuevas categorías de contaminación del Anexo II del MARPOL (X, Y y Z), en lugar

de las antiguas categorías (A, B, C o D). El FSI 14 encargó a la Secretaría que investigara esta cuestión, si fuera necesario la transmitiera al BLG 11, y presentara un informe al FSI 15.

5.9 En el documento FSI 15/5/1 se exponen los resultados de la investigación de la Secretaría sobre las distintas maneras posibles de llevar a la práctica esta reclasificación de las nuevas categorías de contaminación y las razones para adoptar definitivamente la codificación "instalación de recepción del Anexo II" para las instalaciones de recepción de sustancias nocivas líquidas en la base de datos. Esta solución se considera práctica y coherente, y se puso en práctica sin problemas a finales de diciembre de 2006.

5.10 Se informó al Subcomité de que, en las deliberaciones del BLG 11 sobre este tema, se había señalado que otra consecuencia de la introducción de las nuevas categorías de sustancias nocivas líquidas a raíz de la entrada en vigor del Anexo II revisado del MARPOL era que habría que revisar la circular MEPC/Circ.469, que recoge el formulario para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción, ya que aún hace referencia a las categorías de sustancias nocivas líquidas A, B, C y D.

5.11 Al presentar el documento FSI 15/5/2 en nombre de las ONG que copatrocinaban ese documento, INTERTANKO observó que el sector estaba respondiendo a la invitación del Subcomité de que presentara documentos sobre la tarea 1.1 del Plan de acción, con propuestas relativas a: a) un proyecto de impreso de notificación previa normalizado, y b) un proyecto de recibo de entrega de desechos normalizado. Los formatos propuestos emplean la terminología y las categorías de contaminación ya establecidas en los correspondientes Anexos del MARPOL. En particular, ambos se basan en el modelo de la circular MEPC/Circ.469, que se adoptó para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones de recepción.

5.12 Respecto del documento FSI 15/5/3, Alemania, en nombre de los países de la Unión Europea y de la Comisión Europea, observó que en él se aborda la tarea 1.1 del Plan de acción y se propone un proyecto normalizado de impreso de notificación previa. El impreso propuesto incluye toda la información esencial necesaria para dar cumplimiento a las correspondientes prescripciones del MARPOL, como ya se dispone en la Directiva 2000/59/EC de la Comunidad Europea sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga.

5.13 Al presentar el documento FSI 15/5/3, Alemania, en nombre de la Unión Europea y de la Comisión Europea, invitó asimismo al Subcomité a que examinara la conveniencia de establecer un grupo de trabajo por correspondencia para abordar cada uno de los puntos de trabajo del Plan de acción.

5.14 Varias delegaciones reconocieron la aportación valiosa de los cuatro documentos presentados en el marco de este punto del orden del día. INTERTANKO destacó en particular el potencial de la base de datos de instalaciones portuarias de recepción para identificar y reducir deficiencias, siempre que en dicha base de datos se registren un gran número de instalaciones de recepción y los puntos de contacto de las Administraciones de los Estados de abanderamiento y, lo que es más importante, de los Estados rectores de puertos. INTERTANKO señaló que, de acuerdo con el análisis incluido en el documento FSI 15/5/1, sólo cinco Estados rectores de puertos habían facilitado puntos de contacto y únicamente cinco Estados habían realizado cambios o incorporado adiciones en sus registros de instalaciones portuarias de recepción el año pasado. Por consiguiente, INTERTANKO instó a que se facilitara al FSI 16 otro análisis de la Secretaría sobre los niveles de las distintas categorías de registros incluidos en la base de datos.

5.15 El Subcomité tomó nota de la información presentada por la Secretaría en el documento FSI 15/5/1, y en particular del nivel relativamente escaso de datos sobre instalaciones portuarias de recepción en el GISIS, y acordó que era necesario que esta base de datos facilitase información mucho más completa sobre instalaciones de recepción y puntos de contacto de las Administraciones de los Estados de abanderamiento y Estados rectores del puerto. El Subcomité pidió a la Secretaría que presentara al FSI 16 un informe sobre los avances conseguidos en cuanto al volumen de datos de las distintas categorías recogidas en la base de datos sobre instalaciones portuarias de recepción.

5.16 El Subcomité también pidió a la Secretaría que introdujera las pequeñas enmiendas necesarias en el Formulario para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones de recepción, que figura en la circular MEPC/Circ.469. Esto comportaría la supresión de las cuatro entradas que tratan de los desechos contemplados en el Anexo II del MARPOL en la sección 3.1 del anexo de la circular MEPC/Circ.469 y su sustitución por tres entradas relativas a las nuevas categorías X, Y y Z. El Subcomité acordó también pedir al MEPC que aprobara y volviera a publicar esta circular con la signatura MEPC/Circ.469/Rev.1.

5.17 El Subcomité convino asimismo en que un grupo de trabajo por correspondencia sería un vehículo eficaz para agilizar los puntos de trabajo del Plan de acción, y decidió constituir un grupo de trabajo por correspondencia interperiodos para avanzar en todos los puntos cuyo plazo de ultimación sea 2008, encargándole que presentara un informe en el FSI 16. Portugal expresó su voluntad de coordinar esta labor, y el Subcomité agradeció y aceptó este ofrecimiento.*

5.18 Al examinar la propuesta de impreso de notificación previa normalizado, el Reino Unido sugirió que la información adicional estipulada en la propuesta del documento FSI 15/5/3 ayudaría a garantizar la implantación uniforme del Convenio MARPOL. Además, en lo que respecta al recibo de entrega de desechos normalizado, propuesto en el punto de trabajo 1.1, el Reino Unido, sin formular en principio objeciones, anticipó dificultades prácticas, dado que la provisión de un recibo para desechos no es obligatoria en virtud del MARPOL. Se propuso que el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos examinara ambos impresos normalizados.

5.19 El Subcomité acordó que el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos siguiera examinando los dos impresos normalizados estipulados en el punto de trabajo 1.1. En el seno del Subcomité se expresaron opiniones distintas sobre si el Convenio MARPOL estipula o no un recibo de entrega de desechos. También se expresó otra inquietud por cuanto las autoridades portuarias no son las que facilitan las instalaciones de recepción en todos los casos, lo cual complica la cuestión del recibo de entrega de desechos normalizado.

* **Coordinador:**
Sr. Jorge Semedo
Ministério das Obras Publicas
Transportes e Comunicações
Edifício Vasco da Gama,
Rua General Gomes Araújo, 1399-005 LISBOA
Teléfono: +351 213914560
Correo electrónico: jorge.semedo@imarpor.pt

Mandato del Grupo de trabajo por correspondencia

5.20 El Subcomité acordó el siguiente mandato para el Grupo de trabajo por correspondencia coordinado por Portugal:

Teniendo en cuenta las observaciones y decisiones del Pleno y los documentos FSI 15/5, FSI 15/5/1, FSI 15/5/2 y FSI 15/5/3, se encomienda al Grupo de trabajo por correspondencia:

- .1 avanzar en la labor relativa a los puntos 1.1, 2.1, 2.3, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2 y 5.3 del Plan de acción; y
- .2 presentar un informe por escrito al FSI 16.

5.21 En respuesta a una petición de Sudáfrica, el Subcomité acordó pedir al MEPC 56 que enmendara el Plan de acción de modo que el plazo previsto para la ultimación de los trabajos relativos al punto 6.1, "Elaboración de un programa de asistencia y formación", se adelantara de 2010 a 2009.

5.22 Basándose en el Plan de acción aprobado, el Subcomité acordó solicitar al MEPC 56 que ampliara el plazo para la ultimación de este punto en el programa de trabajo del Subcomité, de 2007 a 2010, que es el plazo previsto para completar los últimos puntos de trabajo del Plan de acción.

6 ESTADÍSTICAS E INVESTIGACIONES DE SINIESTROS

Decisiones sobre siniestros adoptadas por otros órganos de la OMI

6.1 El Subcomité recordó que el FSI 14 había acordado aplazar el examen de las decisiones sobre siniestros adoptadas por otros órganos de la OMI hasta su próximo periodo de sesiones. Concretamente, se trataba de la decisión del MEPC 53 de remitir al Subcomité, a efectos de información, el documento MEPC 53/INF.7, que contiene un estudio de la Administración sueca sobre abordajes y varadas en los que la fatiga/el sueño ha sido uno de los principales factores contributivos. Esas decisiones también incluyen el examen preliminar de la propuesta presentada por Venezuela en el MSC 81 sobre la posible necesidad de armonizar la terminología utilizada en las distintas circulares de la OMI, en particular, en las relativas a siniestros y sucesos marítimos.

6.2 Por lo que respecta a los resultados de la labor de otros órganos de la OMI en relación con los siniestros, de los que la Secretaría ha informado en los documentos elaborados para el actual periodo de sesiones del Subcomité bajo el punto 2 del orden del día, el Subcomité observó que el MSC 82 le había encargado que preparara enmiendas a la circular MSC-MEPC.3/Circ.1, habida cuenta de que el SLF 49 había ultimado la revisión de la ficha de avería.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE ANÁLISIS DE SINIESTROS

6.3 Tras tomar nota de que el análisis de los informes de investigaciones de siniestros que realiza el Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros se había visto agilizado al poder valerse extensamente del módulo sobre siniestros del Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS), el Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FSI 15/6) presentado por el Reino Unido y el documento

FSI 15/6/1 (Secretaría), que contiene una lista de los informes de investigaciones de siniestros analizados para el actual periodo de sesiones del Subcomité.

6.4 Por lo que respecta a la panorámica de las conclusiones extraídas, que figura en el anexo 2 del documento FSI 15/6, el Subcomité señaló que puede contener información valiosa para el sector marítimo, en particular para las Administraciones marítimas, y examinó la posibilidad de publicarla una vez aprobada por el Subcomité, mediante una circular MSC-MEPC.3.

EXPLOSIONES A BORDO DE QUIMIQUEROS Y PETROLEROS PARA PRODUCTOS

6.5 El Subcomité recordó que el MSC 81, al analizar el estudio llevado a cabo por el Grupo de trabajo intersectorial (IIWG), establecido a fin de examinar los casos de explosiones a bordo de quimiqueros y petroleros para productos (MSC 81/8/1 y MSC 81/INF.8), había decidido remitir ambos documentos al Grupo mixto de trabajo MSC/MEPC sobre el factor humano y al BLG 11, DE 50, FP 51, FSI 14 y STW 38 para su examen, y que en especial había acordado someter las cuestiones relativas a la disponibilidad de datos sobre siniestros al FSI 14, para que éste las examinase y presentase un informe al respecto al MSC 83.

6.6 El Subcomité recordó asimismo que en el FSI 14 había encargado al Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros que examinara a fondo el estudio del Grupo de trabajo intersectorial y la recomendación de transmitir al Subcomité BLG el informe correspondiente a la investigación sobre el siniestro del **Chassiron**.

6.7 El Subcomité observó que el MSC 82 había examinado el informe del Grupo de trabajo intersectorial y del Grupo de tareas sobre el factor humano (HFTG), y había llegado a la conclusión de que era difícil hacer un análisis definitivo de los informes sobre siniestros existentes debido a la falta de una adecuada consideración del factor humano en estas investigaciones, así como de que los Estados Miembros deberían facilitar sin demora informes sobre investigaciones de siniestros al Subcomité FSI, de modo que se pueda realizar un análisis sistemático y uniforme que garantice que este tipo de accidentes y sucesos no se reproducen.

6.8 Por lo que respecta al informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FSI 15/6), el Subcomité observó que el Grupo había recomendado que se consideraran posibles medidas para alentar a los Estados Miembros a que aumenten la capacidad de sus investigadores de siniestros marítimos para la investigación del factor humano, teniendo en cuenta posibles orientaciones existentes, como las de la resolución A.884(21), en la que se recogen las Directrices para la investigación del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos, y el curso modelo 3.11 de la OMI sobre investigación de accidentes y sucesos marítimos, y que se remitiera el informe de la investigación sobre el siniestro del **Chassiron** al Subcomité BLG.

6.9 El Subcomité examinó los resultados pertinentes del FP 51, DE 50 y BLG 11 (FSI 15/2/1, FSI 15/2/2 y FSI 15/2/3) y tomó nota en particular de que, en relación con la aplicación del gas inerte a los petroleros nuevos de menos de 20 000 toneladas de peso muerto y a los quimiqueros nuevos, el FP 51 había analizado detenidamente la mejor manera de avanzar en esta cuestión y tras reconocer que, habida cuenta de la complejidad del tema, se requeriría un examen detallado que incluyera los inconvenientes (por ejemplo, la fijación) y las posibles ventajas (por ejemplo, reducción del riesgo de explosión) de la aplicación de los sistemas de gas inerte y las consecuencias prácticas desde el punto de vista de la seguridad para las operaciones de los quimiqueros y de los petroleros para productos de menos de 20 000 toneladas de peso muerto, había acordado recomendar al MSC que incluyera en el programa de trabajo del Subcomité un nuevo punto titulado "Medidas para evitar explosiones en petroleros y quimiqueros que transporten cargas con punto de inflamación bajo", asignando un plazo de dos periodos de sesiones para su ultimación en colaboración con los Subcomités BLG y DE. En relación con el punto del programa de trabajo propuesto, el FP 51 también acordó que examinaría en primer lugar las medidas aplicables a los buques nuevos y, en función de los resultados de ese examen, podría considerar las medidas adecuadas para los petroleros y quimiqueros existentes que transporten cargas con punto de inflamación bajo. El DE 50 respaldó estas recomendaciones del FP 51.

6.10 En el mismo contexto, el Subcomité observó que en el FP 51 y en el BLG 11 se había opinado que los sistemas de gas inerte reducirían el riesgo de explosión, y que por tanto convendría prescribirlos, aunque también tomó nota de la opinión de que no se debía subestimar la eficacia de las medidas operacionales, teniendo en cuenta que el factor contributivo más importante en los siniestros estudiados por el Grupo de trabajo intersectorial era que no se observaban o no se entendían las Directrices y procedimientos para realizar las operaciones de carga (no sólo a bordo, sino también en el ámbito de la gestión del buque).

6.11 Además, el FP 51 examinó propuestas para elaborar reglas más fáciles de poner en práctica para inertizar los tanques de los buques tanque nuevos y existentes que transporten o manipulen productos químicos o derivados del petróleo con un punto de inflamación bajo, y las observaciones presentadas sobre estas propuestas, en particular la recomendación de que la aplicación de sistemas de gas inerte a los buques tanque existentes debería considerarse únicamente una vez que se haya completado un estudio minucioso de evaluación formal de la seguridad (EFS), y la opinión de que toda solución debía abarcar el problema en su conjunto y tener presentes los costes que conllevan todos los tipos de daños causados al buque y al medio ambiente.

6.12 El BLG 11 señaló las inquietudes expresadas sobre una serie de accidentes similares acaecidos en el pasado a bordo de quimiqueros y petroleros para productos de menos de 20 000 toneladas de peso muerto en el sentido de que éstos podrían deberse al hecho de que esos buques tanque no están sujetos a prescripciones que obliguen a instalar sistemas de gas inerte. El BLG 11 instó a los Estados Miembros a que presentaran con prontitud a la Organización informes sobre siniestros en casos de accidente, de modo que puedan evaluarse para determinar las causas de los accidentes y las conclusiones que cabe extraer de ellos. En este contexto, el BLG 11 también señaló que sería necesario analizar lo antes posible los informes sobre siniestros.

6.13 En relación con la propuesta del Grupo de trabajo intersectorial de elaborar normas internacionales de seguridad sobre el proyecto y funcionamiento de las bombas de los tanques, el DE 50, tras tomar nota de que la IACS había expresado su intención de elaborar una prescripción

unificada al respecto, acordó recomendar al MSC que examinara esta cuestión una vez que la IACS hubiera ultimado su labor, e invitó a la IACS a que presentara sus resultados al Comité.

6.14 El Subcomité respaldó el llamamiento del BLG 11 a los Estados Miembros para que presenten los informes sobre siniestros con prontitud a la Organización, de manera que el Subcomité FSI pueda contribuir en mayor medida a determinar las causas de los accidentes y las conclusiones que cabe extraer de ellos.

6.15 Tras coincidir con las recomendaciones formuladas por el FP 51 y examinadas por el BLG 11 y el DE 50 para que el MSC incluya un nuevo punto titulado "Medidas para evitar explosiones en los petroleros y quimiqueros que transporten cargas con un punto de inflamación bajo" en el programa de trabajo del Subcomité FP, asignando un plazo de dos periodos de sesiones para su ultimación, en colaboración con el Subcomité DE, el Subcomité acordó no examinar detenidamente el estudio realizado por el Grupo de trabajo intersectorial (IIWG) (MSC 81/8/1 y MSC 81/INF.8) y, en su lugar, encargó al Grupo de trabajo que se centrara en las cuestiones relativas a la capacidad de los investigadores en relación con el factor humano y la notificación de los cuasiaccidentes.

6.16 En ese mismo orden de cosas, el Subcomité acordó encargar además al Grupo de trabajo que concluyera el examen del informe de la investigación del siniestro sufrido por el **Chassiron**, así como otros informes de investigaciones, por ejemplo los correspondientes al **Panam Serena** y al **Bow Mariner**, con miras a recomendar al MSC que decida a qué órganos de la OMI se debería pedir que examinaran esos informes de investigaciones en el marco de su labor sobre los casos de explosiones a bordo de quimiqueros y petroleros para productos.

Recopilación y utilización de datos sobre cuasiaccidentes en las investigaciones de accidentes y sucesos

6.17 Según se había anunciado en el MSC 82, Suecia efectuó una presentación ante el Subcomité sobre "INSJÖ", una base de datos elaborada por la Administración marítima de ese país, en colaboración con la Asociación de Armadores Suecos, los sindicatos, otras partes interesadas y una empresa privada, que permite que determinadas personas de las compañías navieras notifiquen de manera anónima los casos de cuasiaccidentes.

ESCORA DE LA MOTONAVE COUGAR ACE

6.18 El Subcomité examinó el documento FSI 15/6/2 (Singapur) sobre el siniestro del **Cougar Ace**, buque que sufrió una escora pronunciada mientras estaba llevando a cabo operaciones de cambio de agua de lastre, en el que se propone publicar una circular que recuerde a los buques que es necesario cumplir los criterios mínimos de estabilidad estipulados en el Código de Estabilidad con Avería, y remitir a la resolución A.868(20): Directrices para el control de la gestión del agua de lastre de los buques, a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos y a la resolución MEPC.124(53)), sobre Directrices para el cambio del agua de lastre (D6).

6.19 En este contexto, el Subcomité recordó que en 2004 el MSC 79 había aprobado la circular MSC.1/Circ.1145: Consejos sobre las precauciones que deben tomar los capitanes al efectuar el cambio del agua de lastre, que deberían, en su momento, incluirse en las Directrices sobre cambio de agua de lastre que está elaborando la Organización.

6.20 Tras reconocer que aunque la existencia de suficientes orientaciones para las operaciones de cambio del agua de lastre hacen innecesaria la publicación de una circular MSC-MEPC que recuerde a las partes interesadas que deben hacer uso de ellas, quizás sea necesario sacar conclusiones del siniestro sufrido por el **Cougar Ace**, por lo que el Subcomité acordó invitar a los Comités que pidan al Subcomité STW que examine esta cuestión en el marco de las prescripciones sobre formación para efectuar el cambio del agua de lastre.

COMBINACIÓN DE LOS DATOS RELACIONADOS CON SINIESTROS Y SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

6.21 En cuanto a la posibilidad de establecer una comparación de la evaluación de riesgos entre los siniestros marítimos y la supervisión por el Estado rector del puerto, considerada en relación con el punto 3 del orden del día (véanse los párrafos 3.28 a 3.62), el Subcomité decidió encomendar el examen pormenorizado de esta cuestión al Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros.

RECORDATORIO SOBRE LA PRESENTACIÓN DE DATOS RELACIONADOS CON SINIESTROS

6.22 El Subcomité acordó recordar a los Estados Miembros que tengan a bien:

- .1 asegurarse de que facilitan a la Secretaría los datos de los informes sobre siniestros y sucesos marítimos, de conformidad con las prescripciones de notificación, en el formato revisado que figura en el anexo de la circular MSC-MEPC.3/Circ.1 enmendada, teniendo en cuenta que los Estados Miembros pueden presentar esta información directamente en el GISIS, sistema que ofrece también la posibilidad de adjuntar la versión electrónica del informe completo sobre la investigación;
- .2 facilitar información sobre si el factor humano ha sido una causa subyacente del accidente o de lesiones;
- .3 facilitar a la Secretaría información sobre el número de buques pesqueros, de pescadores, de pérdidas totales y muertes, de manera que en las correspondientes circulares pueda incorporarse información actualizada;
- .4 facilitar a la Secretaría información preliminar sobre siniestros, obtenida de los RCC, de conformidad con lo dispuesto en la circular MSC/Circ.802-MEPC/Circ.332, si es posible mediante la elaboración de protocolos para la transmisión electrónica de datos que permitan que la Organización facilite a los Estados Miembros, sin demora, información precisa sobre los siniestros; y
- .5 indicar en los informes de las investigaciones sobre siniestros si se han descubierto certificados fraudulentos.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO

6.23 El Subcomité acordó constituir el Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros y examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, realizara la siguiente labor:

- .1 ratificar o no las conclusiones del Grupo de trabajo por correspondencia basadas en el análisis de distintos informes sobre investigaciones de siniestros (FSI 15/6/1 y GISIS) a fin de que el Subcomité las apruebe y autorice su presentación al público en el sistema GISIS (FSI 15/6, párrafo 15.1);
- .2 ratificar o no el proyecto de texto sobre las enseñanzas obtenidas para su presentación a la gente de mar (FSI 15/6, anexo 3), a fin de que el Subcomité lo apruebe y autorice su publicación en el sitio de la OMI en la Red , de conformidad con el procedimiento acordado (FSI 15/6, párrafo 15.1);
- .3 examinar la panorámica de las conclusiones extraídas (FSI 15/6, anexo 2) a fin de determinar las partes que deben remitirse a los órganos pertinentes de la OMI, a título informativo y para la adopción de las medidas oportunas, y que deben adjuntarse al informe del Subcomité;
- .4 examinar el estudio realizado por el Grupo de trabajo intersectorial (IIWG) (MSC 81/8/1 y MSC 81/INF.8), en el que se abordan las cuestiones de la pericias de los investigadores del factor humano y la notificación de cuasiaccidentes (FSI 15/6, párrafo 15.3); y
- .5 ultimar el examen del informe de la investigación sobre el siniestro del **Chassiron**, así como de otros informes de investigaciones pertinentes, por ejemplo los relativos al **Panam Serena** y al **Bow Mariner**, a fin de recomendar al MSC para que decida a qué órganos de la OMI se debería invitar a examinar dichos informes de investigación en el contexto de su labor sobre sucesos relacionados con explosiones a bordo de quimiqueros y petroleros para productos (FSI 15/6, párrafo 15.4);
- .6 examinar las decisiones sobre siniestros de otros órganos de la OMI, incluidas la elaboración de enmiendas a la circular MSC-MEPC.3/Circ.1 a partir de la revisión de la ficha de avería de la OMI efectuada por el SLF 49; el documento MEPC 53/INF.7, remitido por el MEPC 53 a efectos de información; y la posible necesidad de armonización de la terminología utilizada en las circulares de la OMI en cuanto a siniestros y sucesos marítimos; y
- .7 asesorar sobre la conveniencia de restablecer del Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros y, en caso de una decisión positiva a ese respecto, elaborar el mandato para dicho Grupo.

6.24 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros y examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (FSI 15/WP.1/Add.2), el Subcomité tomó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

ESTADÍSTICAS E INVESTIGACIONES DE SINIESTROS

Generalidades

6.25 El Subcomité tomó nota de que, habida cuenta del tiempo limitado de que disponía para sus deliberaciones y las proporciones de la labor que se le había encargado, el Grupo no había podido ultimar todas las tareas incluidas en su mandato (véase el párrafo 6.23 *supra*).

Resumen de los análisis de siniestros

6.26 Tras tomar nota de que no se disponía de un resumen de los análisis de siniestros, que en periodos de sesiones anteriores se había facilitado como anexo del informe del Grupo de trabajo por correspondencia para su examen, y teniendo en cuenta lo limitado del tiempo disponible para que el Grupo analizara los análisis de los informes sobre siniestros, el Subcomité decidió que dichos análisis se examinaran en el próximo periodo de sesiones, y al mismo tiempo pidió a la Secretaría que, además de los informes mencionados, con la copia de los análisis correspondientes y del acceso a todos los análisis a través del GISIS, facilitara al Grupo una recopilación impresa de tales análisis.

6.27 Tras tomar nota de las opiniones de la delegación de Bahamas, de que el Subcomité debería examinar el tratamiento que se da actualmente a los informes de investigaciones sobre siniestros una vez que los recibe la Secretaría, el Subcomité invitó a los Miembros a que presenten propuestas para el próximo periodo de sesiones.

Lecciones extraídas para su presentación a la gente de mar

6.28 Al examinar el proyecto de texto de las lecciones extraídas para su presentación a la gente de mar (FSI 15/6, anexo 3) que había elaborado el Grupo de trabajo por correspondencia, y recordando que no se disponía de un resumen de los análisis sobre siniestros para su examen por el Grupo (véase el párrafo 6.26 *supra*), el Subcomité acordó que el proyecto de texto de las lecciones extraídas para su presentación a la gente de mar se examinara en el periodo de sesiones siguiente.

Panorámica de las conclusiones extraídas

6.29 Al examinar la panorámica de las conclusiones extraídas (anexo 2 del documento FSI 15/6) preparada por el Grupo de trabajo por correspondencia, teniendo presentes los debates previos mantenidos en el Pleno, el Subcomité decidió que, con la excepción de las conclusiones extraídas nuevas o que tuvieran una importancia excepcional, la panorámica tenía un valor limitado y no debería remitirse como rutina a otros órganos de la OMI. Teniendo presente lo antedicho, el Subcomité decidió que no era necesario que el Grupo de trabajo por correspondencia preparara habitualmente una panorámica.

Cable de puesta a masa de continuidad eléctrica buque-tierra

6.30 Tras tomar nota de la panorámica de conclusiones extraídas y del texto de las lecciones extraídas para su presentación a la gente de mar (FSI 15/6, anexos 2 y 3) en relación con el tema de la conexión del cable de puesta a masa de continuidad eléctrica buque-tierra, el observador del OCIMF señaló que la 5ª edición de la Guía internacional de seguridad para petroleros y terminales (ISGOTT) de la ICS/OCIMF contiene orientaciones específicas sobre el uso de bridas de aislamiento y de cables de conexión para dirigir el flujo de energía eléctrica en los dispositivos de tuberías de conducción y los sistemas de mangueras flexibles entre el buque y tierra, concretamente, en la sección 17.5. Añadió que es importante señalar que estos sistemas están concebidos para evitar el chisporroteo que pueda ocasionar incendios en el colector de carga durante la conexión y desconexión de la manguera en tierra o del brazo de carga. También señaló que, mientras que algunas reglamentaciones nacionales y locales pueden prescribir la conexión obligatoria de un cable de puesta a masa, en las Recomendaciones revisadas sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias (MSC.1/Circ.1216) se insta a las autoridades portuarias a desalentar el uso de los cables de

puesta a masa buque/tierra y a adoptar las recomendaciones relativas a la utilización de una brida aislante o un segmento simple en la manguera no conductora según se describe en 17.5.2 de ISGOTT. Finalizó señalando que el tema de las corrientes eléctricas buque-tierra es bastante diferente del de la electricidad estática, y que en el capítulo 3 de ISGOTT se describen los peligros relacionados con la generación de electricidad estática durante el embarco y desembarco de carga y durante las operaciones de limpieza, decapado, llenado y muestreo y que la precaución principal de los buques tanque respecto de los riesgos electrostáticos consiste en realizar las operaciones con los tanques de cargo protegidos con gas inerte.

Grupo de trabajo intersectorial (IIWG)

6.31 Al examinar el estudio que llevó a cabo el Grupo de trabajo intersectorial (IIWG) (MSC 81/8/1 y MSC 81/INF.8), centrándose en las cuestiones relacionadas con la capacidad de los investigadores en cuanto al factor humano y la notificación de los casos de cuasiaccidente (FSI 15/6, párrafo 15.3), y tras tomar nota de las observaciones del Grupo de trabajo por correspondencia con respecto a la investigación del factor humano en los accidentes marítimos, el Subcomité acordó pedir a los Comités que inviten a los Gobiernos Miembros a aumentar los conocimientos técnicos de sus investigadores de siniestros marítimos para la investigación del factor humano.

Casos de explosiones en quimiqueros y petroleros para productos

6.32 Al examinar los problemas relacionados con las explosiones del **Chassiron, Panam Serena** y **Bow Mariner**, el Subcomité acordó recomendar al MSC 83 que los informes sobre esos siniestros se remitan a los órganos pertinentes de la OMI para que éstos los examinen y adopten las medidas oportunas.

Decisiones de otros órganos de la OMI relacionadas con los siniestros

6.33 Al examinar las decisiones relacionadas con los siniestros adoptadas por otros órganos de la OMI, así como la preparación de enmiendas a la circular MSC-MEPC.3/Circ.1 a partir de la revisión de la ficha de avería de la OMI por el SLF 49; el documento MEPC 53/INF.7, remitido al Subcomité por el MEPC 53 a efectos de información; y la posible necesidad de armonizar la terminología utilizada en las circulares de la OMI relativas a los siniestros y sucesos marítimos, y tras tomar nota de que el Grupo no dispuso de tiempo suficiente para estudiar este punto de su mandato, el Subcomité acordó que debería examinarse en su próximo periodo de sesiones.

MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA

6.34 Teniendo en cuenta la labor realizada en el periodo de sesiones actual, el Subcomité volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre análisis de siniestros, coordinado por Noruega *, a fin de que continúe su labor en el lapso interperiodos con el siguiente mandato:

- .1 a partir de la información recibida de los Miembros respecto de investigaciones sobre siniestros, y teniendo en cuenta las conclusiones de los debates conexos o las decisiones de otros órganos de la OMI, llevar a cabo un examen de los informes sobre siniestros pertinentes que le remita la Secretaría;
- .2 determinar las cuestiones relativas a la seguridad que exigen un examen más a fondo; y
- .3 presentar un informe al FSI 16.

ATMÓSFERA PELIGROSA EN LOS BUQUES

6.35 La delegación de Suecia declaró que, durante los últimos años, en los puertos de Suecia habían ocurrido varios accidentes fatales a bordo de buques suecos debidos a la existencia de atmósferas peligrosas. El último accidente había ocurrido el 23 de mayo del presente año, cuando dos marineros sufrieron intoxicación por los elevados niveles de monóxido de carbono y fallecieron a causa de ello. Señaló que estos accidentes fatales se habían producido debido a la ausencia de oxígeno y/o a los elevados niveles de monóxido de carbono. La delegación de Suecia invitó a los Gobiernos Miembros a que utilicen los datos de los contactos ** en caso de que tengan alguna información sobre casos semejantes para comunicar.

7 EXAMEN DEL CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS

7.1 El Subcomité examinó el documento FSI 15/7 (Australia) en el que se recoge el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos.

* **Coordinador :**
Sr. Bjørn Egil Pedersen
Dirección de Asuntos Marítimos de Noruega
P.O. Box 2222
5528 Haugesund
Noruega
Teléfono: + 475 2745000
Facsímil: + 475 2745001
Correo electrónico: BEP@sjofartsdir.no

** jorgen.zachau@sjofartsverket.se
bjorn.molin@sjofartsverket.se

7.2 En este contexto, el Subcomité señaló que en el informe se habían planteado una serie de problemas relacionados con los siguientes elementos:

- .1 título del proyecto de Código. El Grupo había sugerido que se cambiase el título por el de "Normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación sobre seguridad con respecto a un siniestro o suceso marítimo" (FSI 15/7, párrafo 32);
- .2 estructura del proyecto de Código. El proyecto de Código está dividido en tres partes, a saber, la parte I sobre Disposiciones generales, la parte II sobre Normas obligatorias y la parte III sobre Prácticas recomendadas. En el informe se había sugerido la posibilidad de que todos los apartados que tratan de la misma cuestión estuvieran en un mismo lugar y que se señalara cuáles son obligatorios y cuáles tienen solamente carácter de recomendación (FSI 15/7, párrafos 6 a 8);
- .3 introducción. En el informe se habían propuesto dos versiones (FSI 15/7, párrafo 9);
- .4 los siniestros que deben investigarse (incluidas las investigaciones en virtud de la regla I/21 del Convenio SOLAS, los siniestros marítimos y sucesos marítimos que no sean siniestros muy graves, accidentes laborales y lesiones graves) (FSI 15/7, párrafos 10 y 12 a 15);
- .5 referencias al GISIS y a la circular MSC-MEPC.3/Circ.1. En el informe se habían planteado las cuestiones de la importancia de las referencias para las herramientas de notificación que podrían ser enmendadas con más facilidad, y la necesidad de enmendar las definiciones que figuran en la circular (FSI 15/7, párrafo 11);
- .6 trato justo de la gente de mar. El Grupo había elaborado el proyecto de texto sobre la cuestión específica de la obtención de testimonios de la gente de mar (capítulo 12) (FSI 15/7, párrafos 16 y 17);
- .7 tipos de informe. El Grupo había examinado la necesidad de hacer referencia a informes sobre investigaciones completas y señaló la necesidad, en el caso de que el Estado investigador opte por no llevar a cabo una investigación sistemática, de presentar razones para proceder así (FSI 15/7, párrafos 18 y 19);
- .8 principios de una investigación. El Grupo había examinado las cuestiones relativas a la realización de una investigación por varios Estados, el concepto de "no imputación de responsabilidad" y el principio centrado en la seguridad (FSI 15/7, párrafos 20 a 22 y 25 a 27);
- .9 copias de los proyectos de informes para las partes interesadas: El Grupo había examinado la carga que supone la tarea de distribuir copias (FSI 15/7, párrafo 23);
- .10 facilitación de la cooperación y limitación de las disputas: El Grupo había elaborado un texto al respecto (FSI 15/7, párrafo 24);
- .11 doble matriculación. El Grupo había examinado una solicitud para que se abordara la cuestión de los buques con doble matriculación (FSI 15/7, párrafo 28); y

- .12 enmiendas al Convenio SOLAS. El Grupo había propuesto el proyecto de texto de una nueva regla del Convenio SOLAS que debía añadirse al capítulo XI-1 sobre "Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima" titulada: "Prescripciones adicionales para la investigación de siniestros y sucesos marítimos" (FSI 15/7, párrafos 29 a 33).

7.3 El Subcomité también examinó los documentos FSI 15/7/1 y FSI 15/INF.13 (Dinamarca) en los que se formulan observaciones sobre el documento FSI 15/7 y, en particular, sobre los siguientes elementos:

- .1 en cuanto a la cuestión de los accidentes laborales, Dinamarca hizo hincapié en que el Código actual no sería lo suficientemente claro sobre si abarca los accidentes de la gente de mar y en que el nuevo Código debería indicar expresamente que sí lo hace. En el documento FSI 15/INF.13 se hacía referencia a un estudio sobre seguridad publicado por la Administración Marítima de Dinamarca titulado "Accidentes relacionados con las operaciones de amarre a bordo de buques mercantes 1997-2006";
- .2 por lo que respecta a la investigación de accidentes relacionados con buques pesqueros, Dinamarca hizo hincapié en que el Código actual no indica con suficiente claridad si abarca los accidentes de los buques pesqueros y en que el nuevo Código debería señalar claramente que sí lo hace; y
- .3 las prescripciones de notificación deberían basarse en la circular MSC-MEPC.3/Circ.1 que Dinamarca considera adecuadas, a saber, con respecto a siniestros muy graves, la información especificada en los anexos de la circular y un informe de investigación completo en todos los casos; y con respecto a siniestros graves, la información indicada en los anexos y un informe de investigación completo solamente en los casos en que se desprendan lecciones importantes en relación con las reglas de la OMI. El Código debería indicar claramente cuándo es obligatorio efectuar las notificaciones a través de la base de datos GISIS, o por otro medio.

7.4 El Subcomité examinó además el documento FSI 15/7/2 (Austria y otros), en el que también se formulan observaciones sobre el documento FSI 15/7 y, en particular, sobre las siguientes cuestiones:

- .1 si el proyecto de Código introduciría prescripciones sobre la investigación de siniestros y la notificación de las conclusiones que serían menos rigurosas que las del Código existente;
- .2 si el proyecto de Código indica la rigurosidad y la calidad de la investigación que debe llevarse a cabo. El proyecto de Código dejaría bastante indefinido el grado de rigurosidad de la investigación y de todo informe consiguiente, y no se prescribiría expresamente que se determinen los factores causales de los siniestros muy graves; y
- .3 para investigar los factores causales, en el proyecto de Código se contemplaría la aplicación de un "enfoque sistémico". Dicho enfoque es tan sólo una técnica de investigación, cuando son muchos los modelos de accidentes que pueden

utilizarse. Según se indica en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, puede hacerse una posible interpretación mediante una simple referencia a una disposición de la resolución A.884(21), que no es jurídicamente vinculante. Sin una definición vinculante, la expresión se prestará a interpretaciones subjetivas sobre el grado de rigor y la calidad de la investigación. Los coautores opinan que, en la medida de lo posible, y al menos para los siniestros muy graves, convendría establecer los factores causales y adoptar un enfoque más sistemático en las investigaciones, y que debería indicarse que las facultades de los investigadores son importantes para garantizar la eficacia y calidad de la investigación.

REMISIÓN AL GRUPO DE TRABAJO

7.5 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros y examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, ultimara:

- .1 el proyecto de Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos y la resolución conexas de la Asamblea, basándose en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (FSI 15/7) y los documentos en los que se formulan observaciones al respecto (FSI 15/7/1, FSI 15/7/2 y FSI 15/INF.13); y
- .2 el proyecto de enmiendas a los instrumentos pertinentes que deben examinar el MEPC 56 y el MSC 83, según proceda.

7.6 Tras haber recibido el informe del Grupo de trabajo sobre análisis de siniestros y examen del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (FSI 15/WP.1, Add.1 y Add.2), el Subcomité adoptó las medidas que se indican en los párrafos que figuran a continuación.

CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS

Siniestros que deben investigarse

7.7 El Subcomité tomó nota de la opinión del Grupo de que los accidentes de la gente de mar ya se contemplaban en el Código, a través de la definición de siniestro marítimo, siempre que el accidente estuviera directamente relacionado con la explotación de un buque, y de que la definición de siniestro marítimo no implica que el buque haya sufrido algún tipo de daño o accidente.

Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) y circular MSC-MEPC.3/Circ.1

7.8 Al analizar la importancia del GISIS y de la circular MSC-MEPC.3/Circ.1 por lo que respecta a la notificación de los pormenores de las conclusiones de las investigaciones, y tras tomar en consideración el tipo de siniestro/suceso marítimo y su gravedad, el hecho de que el Código revisado debe adquirir carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS y que el GISIS y la circular mencionada pueden modificarse periódicamente, el Subcomité tomó nota de la decisión del Grupo de no hacer referencia al GISIS ni a la circular MSC-MEPC.3/Circ.1 en el proyecto de Código revisado.

Doble matriculación

7.9 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había examinado la manera en que el proyecto de Código revisado aborda la cuestión de los buques con doble matriculación, y en su opinión la primera matrícula sólo se tiene en cuenta a efectos de hipoteca y la segunda está relacionada con aspectos operacionales; el Estado cuyo pabellón puede enarbolar el buque es responsable de la seguridad de este último.

Revisión del Código que adquirirá carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS

7.10 El Subcomité recordó que el MSC y el MEPC le habían encomendado la revisión del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (Resolución A.849(20), en su forma enmendada) a más tardar en 2007.

7.11 El Subcomité también recordó que el FSI 13 había formulado las consideraciones siguientes, que debían examinar el MSC 80 y el MEPC 53, respecto de los posibles métodos para hacer que el Código tenga carácter jurídicamente vinculante:

- .1 sería necesario tratar de armonizar todos los instrumentos que recojan disposiciones sobre los accidentes y la investigación de sucesos (por ejemplo, la regla I/21 del SOLAS, el artículo 12 del MARPOL, el artículo 23 del Convenio de Líneas de Carga, el artículo 94.7 de la CONVEMAR);
- .2 el precedente del Código IGS, al que sólo se dio carácter obligatorio a través del Convenio SOLAS, teniendo en cuenta que también abarca cuestiones relativas al medio ambiente; sin embargo, es posible que este antecedente no sea totalmente pertinente tratándose de dar carácter obligatorio al Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos;
- .3 entre las posibles opciones para hacer obligatorio este último, podrían incluirse:
 - .3.1 incorporar una nueva regla en el capítulo XI-1 del SOLAS;
 - .3.2 elaborar un nuevo capítulo XIII del SOLAS;
 - .3.3 enmendar la actual regla 1/21 del SOLAS mediante el procedimiento de aceptación expresa; o
 - .3.4 elaborar un nuevo Convenio sobre este tema.

Proyecto de Código sobre normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos (Código de investigación de siniestros)

7.12 Tras analizar las opciones precedentes, el Subcomité estuvo de acuerdo respecto de la introducción de una nueva regla del capítulo XI-1 del Convenio SOLAS.

7.13 El Subcomité opinó que una resolución de la Asamblea no era el instrumento adecuado para adoptar un código que habría de incluir disposiciones sobre normas obligatorias y que el medio más idóneo para adoptar el Código revisado sería una resolución del MSC.

7.14 Por lo tanto, el Subcomité aprobó:

- .1 el Proyecto de Código sobre normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos, junto con una resolución MSC conexas, según figuran en los anexos 2 y 3, a efectos de su presentación al MSC 83 para su aprobación y posterior adopción por el MSC 84;
- .2 el proyecto de enmiendas al capítulo XI-1 del Convenio SOLAS 1974, enmendado, por el que se asigna carácter obligatorio al Código, según figura en el anexo 4, a efectos de presentarlo al MSC 83 para su aprobación y posterior adopción por el MSC 84; y
- .3 el proyecto de circular MSC-MEPC.3, sobre el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos, a fin de permitir que el Código se implante con carácter voluntario antes de la fecha efectiva de su entrada en vigor, según figura en el anexo 5, para su presentación al MSC 83 y al MEPC 57 para su aprobación.

7.15 El Subcomité también acordó invitar al MEPC a que analice si, una vez que el Código tenga carácter obligatorio de conformidad con el SOLAS, podría elaborarse una enmienda al MARPOL bajo la forma, por ejemplo, de una nota a pie de página correspondiente al artículo 12(1).

7.16 La delegación de Argentina señaló que consideraba que la adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos podría afectar a algunos instrumentos de la OMI, tales como el Convenio SOLAS, así como a la CONVEMAR. Teniendo presente también que el Código incluiría disposiciones de carácter obligatorio, la delegación opinó que el proyecto de Código revisado, elaborado por el Subcomité, debería enviarse a los Comités para obtener su respaldo antes de remitirlos al Comité Jurídico para su examen.

Directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código revisado

7.17 Tras reconocer la importancia de las Directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código (resolución A.849(20), anexo, apéndice), el Subcomité acordó examinar en el futuro una revisión de las Directrices con miras a su inclusión como apéndice del Código tras la adopción del Código para la Investigación de Siniestros, en el marco del punto de su programa de trabajo titulado "Estadísticas e investigaciones de siniestros".

8 ARMONIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Marco para el examen del punto

8.1 El Subcomité recordó que, en sus dos periodos de sesiones anteriores, había reconocido, en el marco de este punto del orden del día, la necesidad de examinar un gran volumen de documentos de carácter técnico y las consiguientes limitaciones de tiempo para hacerlo en el Pleno, la importancia de contar en ese proceso con una representación eficaz de los regímenes de

supervisión por el Estado rector del puerto, y los beneficios de una interacción constructiva entre los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puertos.

8.2 El Subcomité agradeció que el FSI 14 hubiese realizado importantes avances mediante la constitución de un grupo de trabajo, en particular en lo que respecta a las siguientes cuestiones:

- .1 el marco sobre la armonización a escala mundial de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto;
- .2 las conclusiones y recomendaciones del cursillo previo de la OMI para secretarios de los Memorandos de entendimiento/acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y los directores de los centros de información, así como la estructura y el orden del día del próximo cursillo;
- .3 la situación del módulo del GISIS sobre supervisión por el Estado rector del puerto;
- .4 el examen de la resolución A.787(19), enmendada por la resolución A.882(21); y
- .5 la elaboración de un proyecto de circular MSC sobre la validez del Certificado de homologación para productos navales, que se distribuyó con la signatura MSC.1/Circ.1221, tras su aprobación por el MSC 82.

8.3 El Subcomité recordó asimismo que, por lo que respecta a las transmisiones incorrectas del SIA y tras haber examinado el documento MSC 82/21/10 (Egipto) en el que se propone elaborar un método para reducir al mínimo los mensajes incorrectos transmitidos por el equipo SIA del buque, el Subcomité había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité NAV, un punto de prioridad alta titulado "Medidas para reducir al mínimo las transmisiones de datos incorrectos por el equipo SIA", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación, en colaboración con el Subcomité FSI (en lo que respecta a la supervisión por el Estado rector del puerto y cuestiones conexas).

8.4 Habida cuenta de que el Grupo de trabajo por correspondencia no había presentado un informe para su examen en el periodo de sesiones en curso, el Subcomité decidió que este punto del orden del día se abordara según la secuencia de los elementos más importantes de armonización acordados en el último periodo de sesiones y utilizó la información que figura en el documento FSI 15/WP.4 (Secretaría) como guía para las deliberaciones:

- .1 ratificación por todos los Estados Miembros de los instrumentos de la OMI y de otros convenios pertinentes (por ejemplo, los Convenios de la OIT), en virtud de los cuales el Subcomité recibe información sobre instrumentos jurídicos;
- .2 unificación, en cuanto a la comprensión e implantación de lo dispuesto en los convenios, códigos y directrices (procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto, código de buenas prácticas, y procedimiento de revisión), en relación con los cuales el Subcomité examinó las cuestiones sobre el código de buenas prácticas, la Conferencia ministerial de los Memorandos de entendimiento de París y Tokio y el primer periodo de sesiones conjunto de los Memorandos de entendimiento del Mar Negro y del Mediterráneo;

- .3 compatibilidad de los procedimientos, sistemas de notificación y formatos normalizados en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto (sistemas de codificación, terminología, estadísticas, notificaciones, derecho de apelación, etc.), en relación con los cuales el Subcomité examinó las cuestiones de la notificación por los Estados de abanderamiento y la armonización del sistema de codificación;
- .4 la transparencia de la información y las estadísticas sobre los resultados de la inspección, en relación con los cuales el Subcomité examinó la información sobre Equasis y los resultados de la campaña intensiva de inspecciones (CII) sobre el SMSSM del Memorando de entendimiento de París;
- .5 cooperación e intercambio eficaz de información entre los Estados Miembros y los Memorandos de entendimiento, en relación con los cuales el Subcomité examinó la presentación de Chipre sobre las medidas para mejorar el control por los Estados de abanderamiento de las normas de seguridad de los buques;
- .6 intercambio mutuo de información, bajo la forma de datos sobre supervisión entre los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto e inclusión de todos los datos disponibles en los procedimientos de selección de un régimen de supervisión en particular, en relación con los cuales el Subcomité examinó las cuestiones relativas a los Estados de abanderamiento que abarcan el Memorando de entendimiento de París, el Memorando de Tokio y el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos; y
- .7 análisis de las actividades, prácticas y estadísticas en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto, en relación con el cual el Subcomité examinó los diversos informes anuales presentados por los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto.

8.5 Los dos elementos restantes acordados por el FSI 14, es decir, la formación de profesionales cualificados como funcionarios de supervisión y un buen entendimiento de los procesos, normas, códigos y prácticas por parte de todos los que intervienen en este ámbito de actividad y la revisión del material formativo disponible, tal como el curso modelo de la OMI 3.09 sobre supervisión por el Estado rector del puerto y elaboración de material formativo armonizado a nivel mundial, no se abordaron en el periodo de sesiones en curso debido a que no se había presentado material al respecto.

8.6 Asimismo, el Subcomité continuó con el análisis del mandato del Grupo de trabajo por correspondencia constituido en el FSI 14 para el examen de los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19)), enmendada, y del GISIS, para ultimar el examen de este punto sobre la cuestión de la base de datos sobre la flota mundial.

RATIFICACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES PERTINENTES

8.7 Se informó al Subcomité sobre el estado jurídico de los instrumentos de la OMI y acerca de las disposiciones pertinentes que figuran en la resolución A.787(19), enmendadas por la resolución A.882(21).

8.8 A este respecto, se invitó al Memorando de entendimiento del Caribe y a los Estados Unidos a que informaran al Subcomité sobre los procedimientos de supervisión por el Estado

rector del puerto aplicables a los buques no regidos por los Convenios en la región del Caribe, basándose en el acuerdo entre los dos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto.

8.9 Los Estados Unidos indicaron que, desde el inicio de su programa oficial de supervisión por el Estado rector del puerto, el objetivo principal ha sido la eliminación de los buques deficientes. Rápidamente establecieron que, dada la proximidad de numerosos países con los Estados Unidos y las rutas comerciales existentes entre ellos, había una serie de buques de carga pequeños no cubiertos por el régimen reglamentario internacional. Estos buques, de arqueado bruto inferior a 500, efectuaban escalas en sus puertos con regularidad, con frecuencia en un estado que representaba un riesgo considerable para el medio marino. Pero, lo que es más importante, el estado del buque no garantizaba de manera adecuada la seguridad de su dotación.

8.10 Dado que no existía ningún marco reglamentario internacional para dichos buques, los Estados Unidos utilizaron en principio sus reglamentos nacionales para los buques de este tamaño. Sin embargo, percibieron que la creación de un acuerdo internacional entre los Estados Unidos y los distintos países involucrados beneficiaría a todo el mundo. En su opinión, la creación de un acuerdo internacional aumentaría la transparencia de las prescripciones para todos los buques afectados. En consecuencia, los Estados Unidos elaboraron una lista de comprobaciones básica para examinar dichos buques, que sirvió como punto de partida para la elaboración de un código.

8.11 Al mismo tiempo que se elaboraba la lista de comprobaciones, el Memorando de entendimiento del Caribe sobre la supervisión por el Estado rector del puerto empezó a asumir un papel activo en esta esfera. Un grupo de trabajo formado por los países signatarios del Memorando de entendimiento del Caribe redactó, con la ayuda de la OMI, el Código de seguridad para los buques de carga del Caribe. El Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos examinó el Código y opinó que, una vez introducidas algunas modificaciones y adiciones, podría aplicarse para el examen de dichos buques no regidos por el Convenio SOLAS. En enero de 1997, el Memorando de entendimiento del Caribe aceptó las modificaciones recomendadas y, en julio de 1997, los Estados Unidos aceptaron el nuevo Código como instrumento básicamente equivalente a sus reglamentos nacionales.

8.12 La utilización del Código por todas las Partes para el examen de los buques de carga extranjeros de arqueado bruto inferior a 500 que navegan en la región del Caribe representó un avance significativo hacia la armonización de las normas sobre el examen de buques y la mejora de las normas aplicables a los buques que navegan en la región.

8.13 Desde 1997, muchos signatarios del Memorando de entendimiento del Caribe han adoptado el Código de seguridad para buques de carga en el Caribe y lo han incorporado a su ordenamiento jurídico nacional. En opinión de los Estados Unidos, en la última década el Código ha resultado útil, puesto que puede observarse un considerable descenso en el porcentaje de buques deficientes que hacen escala en sus puertos.

8.14 Los Estados Unidos llegaron a la conclusión de que el Código podría servir como modelo para otros Estados Miembros de la OMI y regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto que se encuentren en situaciones similares. Para que el Subcomité pueda tener una visión más completa de este tema, Estados Unidos señaló que presentaría un documento al FSI 16, posiblemente en colaboración con el Memorando de entendimiento del Caribe, en el que expondría los antecedentes y, lo que es más importante, las conclusiones extraídas de la implantación y aplicación de este Código.

8.15 El observador del Memorando de entendimiento del Caribe respaldó las opiniones expresadas por Estados Unidos y añadió que, para que el Código de seguridad para buques de carga del Caribe pueda adquirir carácter obligatorio, todos los Estados Miembros del Memorando de entendimiento del Caribe sobre supervisión por el Estado rector del puerto deben incorporarlo a su legislación nacional. El Memorando está avanzando para lograrlo, ya que considera es que se debe luchar contra los buques deficientes y cualquier buque que constituya una amenaza para la seguridad de la navegación, la protección y/o el medio marino debe recibir el mismo trato, independientemente de su clase o tamaño.

8.16 A tal efecto, el Memorando de entendimiento del Caribe está empeñado en implantar plenamente este Código y está firmemente decidido a habilitar todos los mecanismos a su alcance para garantizar que cada Estado Miembro lo cumple plenamente. El observador se hizo eco de las opiniones de Estados Unidos sobre esta cuestión y alentó a otros Estados Miembros de la OMI y regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a utilizar este Código como modelo, según sea oportuno. El Memorando de entendimiento del Caribe presentará al FSI 16, un documento en colaboración con los Estados Unidos.

8.17 El observador indicó asimismo que en la región del Caribe existe un Código para buques comerciales pequeños aplicables a buques de menos de 24 metros de eslora, y que el Memorando de entendimiento del Caribe también presentará un documento a este respecto al FSI 16.

UNIFICACIÓN, EN CUANTO A LA COMPRESIÓN Y A LA IMPLANTACIÓN (AUTORIDADES Y FUNCIONARIOS DE SUPERVISIÓN), DE LO DISPUESTO EN LOS CONVENIOS, CÓDIGOS Y DIRECTRICES (PROCEDIMIENTOS DE SUPERVISIÓN Y CÓDIGO DE BUENAS PRÁCTICAS Y EL PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN)

Código de buenas prácticas

8.18 Teniendo presente que en los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19)), enmendados, figura una sección 2.6 con "Directrices generales sobre procedimientos para los funcionarios de supervisión", el Subcomité señaló que el MEPC 55 y el MSC 82 habían respaldado la decisión del Subcomité, basándose en las recomendaciones del tercer cursillo de la OMI sobre supervisión por el Estado rector del puerto, de empezar a elaborar en el FSI 15 un Código de conducta para las actividades relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto.

8.19 Tras la Segunda Conferencia ministerial conjunta de los Memorandos de entendimiento de París y de Tokio sobre supervisión por el Estado rector del puerto, en la que los ministros expresaron su determinación de "animar a ambos Memorandos a que elaboren un Código de buenas prácticas para funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto y, teniendo en cuenta la función rectora de estos Memorandos en otras partes del mundo, fomentar activamente el Código a escala mundial, el Subcomité examinó el documento FSI 15/8/6 (Memorando de entendimiento de París) sobre el Código de buenas prácticas que ya había adoptado.

8.20 A la espera de la ultimación prevista de un proyecto de resolución de la Asamblea sobre procedimientos revisados de supervisión por el Estado rector del puerto que revoque las resoluciones A.787(19) y A.882(21), el Subcomité acordó establecer un grupo de redacción para elaborar un proyecto de código de conducta en relación con las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno y otros códigos existentes de buenas prácticas, elaborados por los Memorandos de entendimiento del

Mar Negro, del Caribe y de Tokio y por el Acuerdo de Viña del Mar, en forma de una circular MSC-MEPC.4 y basándose en el documento FSI 15/8/6 (Memorando de entendimiento de París).

8.21 Tras recibir el informe del Grupo de redacción sobre el Código de buenas prácticas para funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del Puerto (FSI 15/WP.6), el Subcomité adoptó las medidas señaladas en los párrafos siguientes.

8.22 El Subcomité acordó el texto del proyecto de circular MSC-MEPC.4 sobre el Código de buenas prácticas, que figura en el anexo 6, que se someterá a la aprobación del MEPC 56 y del MSC 83, y en que se debería invitar a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que elaboren y adopten un código semejante, si corresponde, para ayudar a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto a llevar a cabo sus inspecciones con la mayor profesionalidad posible.

Conferencia ministerial y reunión conjunta de trabajo

8.23 El Subcomité tomó nota de las novedades en cuanto a las medidas resultantes de la Segunda Conferencia ministerial conjunta sobre supervisión por el Estado rector del puerto (FSI 15/INF.8).

8.24 Asimismo, el Subcomité tomó nota de la información sobre la primera Reunión de trabajo conjunta de los Memorandos de entendimiento del Mar Negro y del Mediterráneo sobre supervisión por el Estado rector del puerto (MSC 82/23/2) e invitó a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a seguir facilitando información al Subcomité sobre sus iniciativas conjuntas y el seguimiento de las mismas.

COMPATIBILIDAD DE LOS PROCEDIMIENTOS, SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN Y FORMATOS NORMALIZADOS EN EL ÁMBITO DE LA SUPERVISIÓN (SISTEMA DE CODIFICACIÓN, TERMINOLOGÍA, ESTADÍSTICAS, NOTIFICACIONES, DERECHO DE APELACIÓN, ETC.)

Notificación por los Estados de abanderamiento

8.25 El Subcomité examinó el documento FSI 15/INF.11 (Estados Unidos) en el que se presentan nuevos procedimientos que entrarán en vigor el 1 de enero de 2008, para notificar a un Estado de abanderamiento la detención, en un puerto de los Estados Unidos, de un buque que enarbole su pabellón e invitó a los Estados Miembros a que actualizaran sus datos de contacto que figuran en la lista de la OMI sobre los puntos de contacto nacionales para las cuestiones de seguridad, prevención de la contaminación y lucha contra la contaminación (MSC-MEPC.6/Circ.2).

8.26 A este mismo respecto, la Secretaría informó al Subcomité acerca de la situación actual de la lista de la OMI de puntos de contacto de los Estados de abanderamiento para la supervisión por el Estado rector del puerto que se está elaborando en forma de un módulo del GISIS, al que podrán acceder directamente los Estados Miembros para fines de actualización.

Armonización del sistema de codificación

8.27 El representante de la Federación de Rusia ofreció información que actualiza el documento FSI 14/7/10 sobre principios básicos de armonización del sistema de codificación.

8.28 El Subcomité señaló que durante la reunión se habían establecido nuevos contactos entre los miembros del Grupo de trabajo mixto de los Memorandos de entendimiento de París y de Tokio, con la participación de un experto de la OMI, lo que permitió analizar más a fondo los principios básicos para revisar el sistema de codificación.

8.29 Una vez que el grupo acuerde los principios básicos, se llevará a cabo un examen técnico de los códigos existentes y de las modificaciones consiguientes, garantizando la participación de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto de los países en desarrollo según proceda, con miras a facilitar la futura adopción de un sistema único de codificación armonizado para la supervisión por el Estado rector del puerto, que se pondrá en conocimiento de los seminarios de la OMI sobre los Memorandos de entendimiento/acuerdos de supervisión por el Estado rector del puerto, secretarios y directores de los centros de información, y de la Organización.

8.30 Tras tomar nota de que la Secretaría había contratado a un consultor internacional para llevar a cabo un estudio técnico sobre la armonización de sistemas de codificación para la supervisión por el Estado rector del puerto conjuntamente con el Grupo mixto de trabajo de los Memorandos de entendimiento de París y Tokio anteriormente mencionados y para informar de sus conclusiones al cursillo de la OMI para los secretarios y directores de los centros de información de los acuerdos y memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto, el Subcomité examinó el documento FSI 15/12/1 (Secretaría), en el que se recoge la lista de las nuevas prescripciones que se han adoptado desde el último periodo de sesiones, que deberán utilizarse para elaborar cuadros de referencias relativas a nuevas prescripciones impuestas en los convenios que son de importancia para las actividades en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto.

8.31 Tras recibir información acerca de los adelantos conseguidos por el Grupo mixto de trabajo de los Memorandos de entendimiento de Tokio y de París, el Subcomité tomó nota con satisfacción del importante avance en el campo de la armonización que supone la decisión del Grupo de recomendar la utilización de los códigos de denominación de lugares de las Naciones Unidas (UNLOCODES).

TRANSPARENCIA DE LA INFORMACIÓN Y LAS ESTADÍSTICAS SOBRE RESULTADOS DE LAS INSPECCIONES

Novedades relativas al sistema de información Equasis

8.32 El Subcomité consideró el documento FSI 15/8/7 (Secretaría) sobre las novedades relativas al sistema de información Equasis y examinó con carácter preliminar el posible papel de Equasis en el contexto de la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto y la posible interrelación entre el GISIS y Equasis en lo que respecta al intercambio mundial de datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto.

8.33 A fin de proseguir el examen de estas cuestiones de forma eficaz, el Subcomité acordó invitar a un representante de Equasis a que asista al próximo periodo de sesiones del Subcomité, en calidad de experto, de conformidad con el artículo 45 del Reglamento interior.

8.34 Con independencia de la decisión de invitar a un representante de Equasis a su próxima reunión, el Subcomité encargó a la Secretaría que solicitara a Equasis que aclarara las cuestiones que se habían planteado durante las deliberaciones, en particular en relación con las estadísticas que habían preparado en colaboración con la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA)

la integración prevista de datos de otros regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto así como sobre los criterios aplicables.

8.35 Se informó al Subcomité de que el Memorando de entendimiento del Mediterráneo había iniciado recientemente el proceso de análisis para convertirse en proveedor de datos.

Informe del Memorando de entendimiento de París correspondiente a 2005 sobre la campaña intensiva de inspecciones (CII) relativa al SMSSM

8.36 El Subcomité examinó el documento FSI 15/INF.6 (Memorando de entendimiento de París) sobre el informe del Memorando de entendimiento de París correspondiente a 2005 sobre la campaña intensiva de inspecciones (CII) relativa al SMSSM, que se llevó a cabo del 1 de septiembre al 30 de noviembre de 2005 y que dio como resultado 4 794 inspecciones CII, produciéndose detenciones en 29 de ellas (un 0,6%) en relación con el cuestionario de 15 entradas y otras cinco detenciones relacionadas con el equipo: falta de personas calificadas, falta de familiarización con el equipo.

8.37 A este respecto, el Subcomité señaló los siguientes aspectos que podrían ser motivo de preocupación, mencionados en los informes sobre el terreno de los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto:

- .1 casos de procedimientos deficientes por lo que respecta a la familiarización con la utilización del equipo de abordaje, incluida la fuente de energía eléctrica de emergencia y la configuración de la antena;
- .2 incumplimiento de los procedimientos correctos para someter a prueba el equipo en el mar o antes de la salida con radioestaciones costeras o validando debidamente dichos ensayos, mediante la conservación de copias impresas u otros acuses de recibo;
- .3 delegación por algunos oficiales de puente superiores de su responsabilidad en cuanto a las operaciones radioeléctricas a un oficial de puente inferior; capitanes que no prestan la debida atención a las prescripciones radioeléctricas y se limitan simplemente a firmar el registro radioeléctrico; y
- .4 notificación de contaminación acústica en las transmisiones radioeléctricas, durante periodos críticos de la guardia, que afectan la concentración del encargado de la guardia en el puente o del personal del puente.

8.38 El Subcomité decidió que las conclusiones mencionadas *supra* deberían remitirse al Subcomité STW, a título informativo, junto con las recomendaciones del Memorando de entendimiento de París de que se aliente a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto a que sigan ejerciendo la supervisión con arreglo al artículo X y la regla I/4, según corresponda, del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978, enmendado, y con especial referencia a las prescripciones de la regla I/14 (Responsabilidad de las compañías), párrafo 1.4, y la sección A.1/14, párrafo 2 de dicho Convenio.

8.39 Para concluir con respecto a la cuestión de las CII, el Subcomité invitó a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a seguir facilitando al Subcomité tal información, preferentemente llevando a cabo las campañas en cooperación con otros regímenes de

supervisión por el Estado rector del puerto y a brindar recomendaciones, junto con el material de apoyo, que puedan distribuirse a los órganos pertinentes de la OMI para su examen más a fondo.

COOPERACIÓN E INTERCAMBIO EFICAZ DE INFORMACIÓN ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS Y LOS MEMORANDOS DE ENTENDIMIENTO

8.40 El Subcomité recordó que en el párrafo 1.3.2 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada) se establece que:

"Los siguientes procedimientos de supervisión deberán considerarse complementarios de las medidas de ámbito nacional que adopten las Administraciones de los Estados de abanderamiento en sus respectivos países y en el exterior, y su objeto es ayudar a las Administraciones de los Estados de abanderamiento en su misión de lograr que se cumplan las disposiciones de los respectivos convenios para salvaguardar la seguridad de la tripulación, los pasajeros y los buques, y garantizar asimismo la prevención de la contaminación."

8.41 A este respecto, el Subcomité examinó el documento FSI 15/8/2 (Chipre) titulado "Medidas para mejorar el control por el Estado de abanderamiento de las normas de seguridad de los buques que enarbolan el pabellón chipriota", en el que se describen las tres categorías más importantes de medidas adoptadas por el Ministerio de la Marina Mercante de Chipre cuya principal finalidad es mejorar el control de los buques que enarbolan el pabellón chipriota, las compañías que gestionan estos buques y la organizaciones reconocidas, utilizando la información resultante de las inspecciones de los buques que enarbolan el pabellón chipriota en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto.

8.42 El Subcomité reconoció el valor de la información suministrada, si bien tomó nota de que las medidas puestas en práctica por Chipre podrían no ser tan eficaces cuando las implanten otros Estados de abanderamiento.

8.43 El Subcomité invitó a los Estados Miembros a presentar documentos voluntariamente al FSI 16, a fin de contribuir al proceso del intercambio de información útil sobre la mejora de la actuación del Estado de abanderamiento, la reducción de sus índices de detenciones y los esfuerzos que hayan realizado y que hayan producido o debido producir tales resultados positivos.

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN BAJO LA FORMA DE DATOS SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO ENTRE DISTINTOS RÉGIMENES, E INCLUSIÓN DE TODOS LOS DATOS DISPONIBLES EN LOS PROCEDIMIENTOS DE SELECCIÓN DE CADA RÉGIMEN DE SUPERVISIÓN

Estados de abanderamiento en los cuales se centran los Memorandos de entendimiento de París y Tokio y el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos

8.44 El Subcomité examinó el documento FSI 15/INF.3 (Memorandos de entendimiento de París y Tokio) sobre los Estados de abanderamiento en los cuales se centran los Memorandos de entendimiento de París y Tokio y el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos. Tras tomar nota de los ejemplos positivos de Estados de abanderamiento que, en colaboración con los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, habían mejorado su actuación trasladándose así a mejores secciones de la lista negra/gris/blanca, el Subcomité coincidió con la opinión de que la evaluación de la actuación, basada exclusivamente en los avances registrados a

través de dichas listas, no debería impedir que se observen las condiciones reales de los buques y de las tripulaciones.

8.45 El Subcomité invitó a los regímenes de supervisión a seguir presentando tal información y a contemplar al mismo tiempo la posibilidad de ampliar el número de regímenes de supervisión que efectúan un aporte, a condición de que apliquen sistemas de objetivos específicos semejantes. El Subcomité tomó nota del ofrecimiento del Memorando de entendimiento de París para colaborar con los Estados de abanderamiento que deseen mejorar su actuación para corregir una mala clasificación en el sistema de la lista negra/gris/blanca y prestarles ayuda.

Territorios dependientes y nomenclatura de las Naciones Unidas

8.46 La delegación de España declaró, en relación con el empleo del término "Gibraltar" en el anexo del documento FSI 15/INF.3, que no consideraba a Gibraltar como Estado de abanderamiento, y pidió que en documentos futuros se utilizara otra terminología, como "Gibraltar (Reino Unido)" o "Pabellón británico de Gibraltar".

8.47 La delegación del Reino Unido confirmó que la observación de la delegación de España era correcta y se declaró favorable al empleo de expresiones tales como "pabellón" o "Administración del pabellón" para describir la lista de ocasiones en que era probable que apareciera "Gibraltar".

8.48 Respecto del uso de la expresión "Gibraltar (Reino Unido)", la Secretaría se remitió a la aprobación del MSC y el MEPC de la decisión del Subcomité de considerar la cuestión de una presentación estadística agrupada en los informes anuales de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, de las inspecciones de los buques que enarbolan el pabellón de un Estado de abanderamiento y de sus territorios dependientes, en el supuesto de que la cuestión sería examinada en el próximo periodo de sesiones. También señaló que en los documentos elaborados por la Secretaría se han incluido las expresiones "pabellón" o "Administración del pabellón", precisamente para evitar casos como el que plantea la delegación de España. Por último, la Secretaría subrayó la importancia de garantizar que todos los sistemas de datos e información y, en especial, los sistemas de datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto, usan la Nomenclatura de las Naciones Unidas y UNLOCODES, y que los informes elaborados a partir de tales datos son reflejo de la terminología acordada internacionalmente.

Procedimientos aplicables a los nuevos miembros

8.49 El Subcomité examinó el documento (FSI 15/INF.7) sobre Procedimientos aplicables a los nuevos miembros, en particular con respecto a los criterios para conceder el carácter de miembro cooperativo por un máximo de tres años, seguido de un ejercicio de autoevaluación, de la intervención de un equipo de supervisión y de la concesión del carácter de miembro de pleno derecho, y acordó aplazar el examen de la cuestión, al mismo tiempo que invitó a otros regímenes de supervisión a presentar información semejante a efectos de armonización.

ANÁLISIS DE ACTIVIDADES, PRÁCTICAS Y ESTADÍSTICAS EN EL MARCO DE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

8.50 El Subcomité recordó que el FSI 12 había recomendado llevar a cabo análisis pormenorizados de los informes anuales sobre actividades relacionadas con la supervisión por el Estado rector del puerto y que, por falta de tiempo, el FSI 14 no había podido examinar la cuestión de los objetivos y de la metodología para la recopilación de los distintos conjuntos de

datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto, ni el tema de la metodología para el análisis periódico de las prácticas sobre supervisión, como así tampoco el documento FSI 13/6/6 (Secretaría) relativo al análisis pormenorizado de los informes anuales sobre supervisión por el Estado rector del puerto.

8.51 El Subcomité examinó los informes anuales que se indican a continuación, presentados por los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto:

- .1 informe estadístico anual de 2005 del Acuerdo de Viña del Mar (FSI 15/8 y FSI 15/INF.2);
- .2 informe anual del Memorando de entendimiento del Océano Índico correspondiente a 2006 (FSI 15/8/1);
- .3 informes anuales del Memorando de entendimiento de Tokio correspondientes a 2005 y 2006 (FSI 15/8/3 y FSI 15/8/4, respectivamente);
- .4 informe anual del Memorando de entendimiento de París correspondiente a 2005 (FSI 15/8/5 y Corr.1 y FSI 15/INF.5);
- .5 informe (anual) de supervisión por el Estado rector del puerto de los Estados Unidos correspondiente a 2006 (FSI 15/INF.2); y
- .6 informe anual del Memorando de entendimiento del Caribe correspondiente a 2006.

8.52 El Subcomité invitó a los representantes de otros regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto que no presentaron ningún documento para el periodo de sesiones en curso, a que facilitaran la información sobre sus últimas novedades.

8.53 El observador del Memorando de entendimiento del Mediterráneo informó de que su sistema computerizado había empezado oficialmente a recopilar datos de los Estados Miembros el 7 de marzo de 2005. Por consiguiente, el Informe anual correspondiente a 2006 constituía la segunda edición del informe anual sobre supervisión por el Estado rector del puerto en la región del Mediterráneo; una copia del informe, que se presentó al Presidente del Subcomité al inicio del periodo de sesiones, puede encontrarse en www.medmou.org. Tomando como base la declaración efectuada por el primer periodo de sesiones conjunto de los comités del Memorando de entendimiento del Mar Negro y del Memorando de entendimiento del Mediterráneo sobre supervisión por el Estado rector del puerto, este régimen tiene por objetivo establecer acuerdos de cooperación con otros Memorandos de entendimiento, por ejemplo, el de París y el del Mar Negro.

8.54 El observador del Memorando de entendimiento del Mar Negro informó al Subcomité de que durante el periodo de sesiones, se había puesto a disposición de los participantes una copia de su informe anual correspondiente a 2006, adoptado en abril del presente año. Informó al Subcomité de que el Memorando del Mar Negro se uniría a los memorandos de París y de Tokio y a otros acuerdos/memorandos regionales para llevar a cabo una CII sobre el Código IGS durante 2007. También se han establecido programas de intercambio regionales para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto con los Memorandos de entendimiento del Mediterráneo y de París, que se iniciaron en 2006.

8.55 El observador del Memorando de entendimiento de Abuja informó al Subcomité sobre la situación de este régimen, que no resultaba alentadora debido a la falta de compromiso de las Autoridades Miembros para implantar el régimen de supervisión; de que lamentablemente las reuniones anuales del Comité no habían sido regulares, y de que seguía siendo escasa la participación en los seminarios y programas de formación que se habían organizado. Informó de que, en la región, sólo el Congo, Nigeria y Sudáfrica realizan actividades de supervisión por el Estado rector del puerto. Finalmente, el observador apeló a la OMI y a todos los interesados, para que se hagan presentes en la región del Memorando de entendimiento de Abuja a fin de analizar la situación y tratar de encontrar soluciones para que el Memorando de entendimiento de Abuja alcance un nivel de eficacia comparable al de otros regímenes de supervisión.

8.56 El Subcomité examinó asimismo el documento FSI 15/INF.4 (Secretaría), que contiene un informe sobre los avances de los acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto, y encargó a la Secretaría que presentara información actualizada en el FSI 16.

8.57 El Subcomité invitó a los acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto y al Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos a que siguieran presentando sus informes anuales al Subcomité, preferiblemente en un formato normalizado que indique el año al que se refieren las estadísticas que contiene el informe.

8.58 Durante las deliberaciones, el observador del Memorando de París manifestó su inquietud respecto de la información proporcionada por los regímenes regionales de supervisión por el Estado rector. Señaló que el Memorando de entendimiento de París había venido proporcionando esta información durante varios años y que los otros Memorandos de entendimiento estaban presentando ahora sus informes anuales. Tras señalar que el Subcomité había estado examinando con gran atención la eficacia, exigencias y armonización de los acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto, el observador señaló que, puesto que varios Estados de abanderamiento parecían no estar en condiciones de cumplir con sus obligaciones convencionales, el Subcomité también debería tratar este tema a fin de mejorar sus pertinentes actividades de supervisión.

8.59 El representante de Belice estuvo de acuerdo con la propuesta del observador del Memorando de entendimiento de París y opinó que esas deliberaciones y análisis también podrían llevarse a cabo caso por caso entre las regiones. Señaló asimismo que Belice está adoptando medidas preactivas para ubicarse en la lista blanca de todos los Memorandos de entendimiento antes de 2009.

EXAMEN DEL MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA CONSTITUIDO EN EL FSI 14

Elaboración de los procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto

8.60 El Subcomité examinó el camino a seguir para la elaboración de los Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto, tal como se propuso en el FSI 14.

8.61 En este contexto, analizó la posibilidad de constituir un grupo de trabajo por correspondencia que tenga como único objetivo elaborar unos Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787(19), enmendada por la resolución A.882(21)), tomando en consideración todas las enmiendas previamente aprobadas, y proponer un procedimiento simplificado para su enmienda.

Establecimiento de un Grupo de trabajo por correspondencia sobre la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto

8.62 El Subcomité constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto coordinado por Polonia *, al que asignó el siguiente mandato:

- .1 actualizar los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, recogidos en la resolución A.787(19), enmendada mediante la resolución A.882(21), y al mismo tiempo elaborar un proyecto de texto refundido de los Procedimientos revisados para la supervisión por el Estado rector del puerto;
- .2 en el contexto del examen de los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, tener en cuenta las enmiendas a los instrumentos de la OMI que han entrado en vigor, incluidas las enmiendas a los Anexos I, II, IV y VI del MARPOL, considerando también los proyectos de enmiendas que figuran en los anexos 2 y 4 del documento FSI 14/WP.3;
- .3 elaborar propuestas sobre una metodología simplificada para mantener actualizados los Procedimientos, y analizar la posibilidad de introducir en ellos nuevos instrumentos, tales como:
 - .3.1 el Convenio internacional para el control de la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (BWM); y
 - .3.2 el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001.

*

Coordinador a:

Sra. Anna Wypych-Namiołko
PSC Co-ordinator
Polish Maritime Administration.
Dirección:
Maritime Office Gdynia
PSC inspectorate
2, Polska Str.
81-339, Gdynia
POLONIA
Teléfono: +48 58 621 66 36 y 620 69 11 Ext. 360
Facsímil: +48 58 621 66 36
Correo electrónico: awn@umgdy.gov.pl

Para esta tarea el Grupo también podrá tener en cuenta los siguientes documentos, que están relacionados con el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)):

FSI 15/12/1	Secretaría	Lista de nuevas prescripciones adoptadas desde el último periodo de sesiones
FSI 14/11/3	Secretaría	Lista de nuevas prescripciones adoptadas desde el último periodo de sesiones
FSI 13/12/1	Secretaría	Lista de nuevas prescripciones adoptadas desde 2000

- .4 considerar la posibilidad de incluir en los Procedimientos revisados el Código de buenas prácticas para funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto (FSI 15/WP.6); y
- .5 presentar un informe al FSI 16.

8.63 Si bien el Subcomité acordó incluir en el mandato del grupo de trabajo por correspondencia el punto sobre el análisis de la posibilidad de introducir las Directrices sobre los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto para los Convenios BWM y AFS en los Procedimientos revisados, algunas delegaciones opinaron que los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto en el marco de ambos convenios debían ser examinados por el grupo.

Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS)

8.64 El Subcomité examinó la información recogida en el documento FSI 15/WP.3, elaborado por la Secretaría, junto con las explicaciones adicionales, presentadas oralmente respecto de las cuestiones planteadas por el FSI 14, relativas al módulo GISIS para la supervisión por el Estado rector del puerto, que se indican a continuación:

- .1 si este módulo constituiría una duplicación del sistema Equasis;

se informó al Subcomité de que el módulo del GISIS fue elaborado para implantar y facilitar las prescripciones sobre notificación obligatoria en virtud de lo dispuesto en los Convenios de la OMI. En el caso de que los proveedores de datos de Equasis representados en la Junta Editorial de Equasis y los Miembros de la OMI representados en el Comité de Supervisión de Equasis vean una oportunidad de evitar duplicaciones al cumplir las prescripciones de notificación obligatoria anteriormente mencionadas, podrían estimar conveniente plantear la cuestión en la OMI, así como ante los órganos pertinentes de Equasis;
- .2 determinar quién será responsable de la exactitud de los datos sobre supervisión por el Estado rector del puerto;

se informó al Subcomité de que la respuesta a esta pregunta se halla en la cláusula de descargo de responsabilidad y en las condiciones de uso del GISIS, así como en el proyecto de acuerdo, adjunto al documento elaborado por la Secretaría (FSI 15/WP.3). Ni la OMI ni el proveedor de datos aceptan responsabilidad

alguna por cualesquiera pérdidas o daños resultantes del empleo de la información presentada en el GISIS ni por la confianza depositada en la precisión, perfección o presentación oportuna de dicha información;

- .3 determinar quién será el propietario de los datos recopilados;

se informó al Subcomité de que la respuesta a esta pregunta se encuentra en el proyecto de acuerdo, adjunto al documento FSI 15/WP.3. El proveedor de datos será el propietario de los datos suministrados a la OMI;

- .4 determinar cómo se llevará a cabo la gestión de los datos, incluido el registro adecuado de las medidas de seguimiento;

se informó al Subcomité de que, una vez recibidos, los datos serán tratados por la Secretaría de la OMI, basándose solamente en la Nomenclatura de las Naciones Unidas. En caso contrario, no se alterarán y se publicarán indicando las fuentes. En el caso de que sea necesario introducir enmiendas (como resultado de procedimientos de apelación), la responsabilidad al respecto recaerá en los proveedores de datos, a los que se dotará de medios para la introducción directa de datos utilizando un nombre de usuario y una contraseña específicos. El GISIS mantiene un registro de todas las operaciones;

- .5 si los Estados Miembros proporcionasen datos al GISIS, determinar la función de los centros de información regionales sobre supervisión;

se informó al Subcomité de que se responde a esta pregunta en la nota acerca del módulo del GISIS sobre supervisión, adjunta al documento FSI 15/WP.3, sobre la notificación de las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto llevadas a cabo en nombre de miembros de regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto. Para facilitar la tarea de mantenimiento de la base de datos, el Subcomité había autorizado a la Secretaría a utilizar todo medio disponible para la transferencia electrónica de datos sobre deficiencias. El Subcomité había invitado a los Estados rectores de puertos a autorizar a los acuerdos regionales pertinentes sobre supervisión por el Estado rector del puerto a presentar informes en su nombre, a efectos de dar cumplimiento a las prescripciones de los convenios, y a informar a la Secretaría en consecuencia;

- .6 determinar qué serie exacta de datos debe presentarse a la OMI a través del GISIS y con qué objetivos;

se informó al Subcomité de que la respuesta a esta pregunta se halla en la nota relativa al módulo del GISIS sobre supervisión por el Estado rector del puerto, adjunta al documento FSI 15/WP.3, en la que se indica que está previsto que se faciliten todos los informes sobre las inspecciones de supervisión basándose en la prescripción que figura en la regla I/19 d) del Convenio SOLAS. Aunque las prescripciones obligatorias que figuran en los instrumentos internacionales (por ejemplo, la regla I/19 d)) no limitan los informes de inspecciones que deben enviarse a la OMI a los informes sobre detenciones, el FSI 3, por razones técnicas basadas en el volumen de datos que la Secretaría podía procesar entonces, decidió que sólo se notificasen las deficiencias que hubiesen dado lugar a la detención de un buque (FSI 3/17, párrafo 4.5 y anexo de la resolución A.787(19), párrafo 5.1.5).

Las capacidades técnicas del GISIS ya no restringen el volumen de datos que puede procesar la Secretaría y se está proyectando el sistema de modo que sea posible transferir todos los informes de las inspecciones;

- .7 determinar cómo utilizará la OMI los datos recopilados;

el GISIS se ha elaborado únicamente con el objeto de servir de herramienta a los Estados Miembros de la OMI para cumplir las prescripciones de notificación obligatorias. Los posibles usos futuros de los datos se determinarán basándose en las decisiones adoptadas por los Miembros de la OMI, tras mantener consultas con los proveedores de datos, según proceda;

- .8 cuál sería el sistema de flujo de los datos;

en el documento FSI 15/WP.3 figura información sobre el protocolo de intercambio de datos así como sobre el acuerdo que deben firmar los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto y la OMI.

8.65 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría sobre el estado actual de la elaboración del módulo del GISIS sobre supervisión por el Estado rector del puerto, y de la documentación recogida en los anexos del documento FSI 15/WP.3, y señaló los aspectos, como la secuencia de acciones en las transferencias de datos y la logística de su manipulación, que la Secretaría podría abordar en el informe que debe presentar al FSI 16 con información actualizada sobre el módulo del GISIS.

8.66 El Subcomité tomó nota de las actividades que se estaban realizando con los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto en relación con la elaboración de acuerdos entre los Memorandos de entendimiento regionales y la OMI para la transferencia a esta última de datos sobre la supervisión por el Estado rector del puerto, teniendo en cuenta que tales acuerdos deberían ser refrendados por los comités y el hecho de que, en la mayoría de los casos, la cuestión será examinada las próximas reuniones del comité sobre supervisión por el Estado rector del puerto, y pidió a la Secretaría que presente al Subcomité un informe provisional en su próximo periodo de sesiones.

BASE DE DATOS DE LA FLOTA MUNDIAL

8.67 Con respecto a la disponibilidad para los Estados Miembros y la Secretaría de una base de datos sobre la flota mundial, tras recordar que el FSI 14 había decidido aplazar el examen de la cuestión hasta el FSI 15, teniendo en cuenta la información recopilada mediante la distribución del cuestionario que figura en el anexo 2 del documento FSI 14/7, el Subcomité pidió a la Secretaría que distribuyese el cuestionario mencionado mediante una circular FSI e invitó a los Estados Miembros a devolver dicho cuestionario a la mayor brevedad posible.

8.68 El Subcomité también examinó la viabilidad de permitir que los Miembros de la OMI accedan, a través del GISIS, a un módulo de identificación de buques con un número reducido de campos, por ejemplo, pormenores básicos del buque, en el marco de acuerdos comerciales concluidos con el proveedor de datos, y recibió las observaciones del representante del proveedor de datos a quien se invitó a intervenir en virtud del artículo 45 del Reglamento interior.

8.69 El proveedor de datos estuvo de acuerdo en que dicho módulo de identificación de buques se hiciera público, en el marco de acuerdos comerciales existentes, para los Miembros de la OMI;

añadió que, en colaboración con la Secretaría, pondría a punto los acuerdos para abarcar los aspectos relativos a la protección de los datos y la funcionalidad del módulo.

9 ELABORACIÓN DE DIRECTRICES SOBRE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VIRTUD DEL CONVENIO BWM 2004

9.1 Tras recordar que el MEPC 52 había encargado al BLG 13 que elaborara directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM, se señaló al Subcomité que durante los tres últimos periodos de sesiones no se habían recibido ningún documento al respecto.

9.2 El Subcomité recordó también que, ante la falta de un proyecto de texto para iniciar la elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM, el MEPC 55 había decidido prorrogar hasta 2008 la fecha de ultimación de tales directrices.

9.3 A la vez que invitó al Memorando de entendimiento de París a que presentara al FSI 16 las directrices sobre supervisión por el Estado rector del puerto que, según se había notificado, se habían aprobado en la última reunión de su Comité, el Subcomité instó a los Miembros y observadores a que presentaran sus contribuciones lo antes posible, a fin de facilitar la ultimación, en el FSI 16, de las directrices sobre la supervisión por el Estado del puerto en virtud del Convenio BWM.

10 DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DE LAS HORAS DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR

10.1 El Subcomité recordó que el MSC 69 le había pedido que examinase la conveniencia de que las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto elaborasen e implantasen procedimientos para determinar si la gente de mar de los buques sujetos a inspecciones está sometida a un horario de trabajo excesivo.

10.2 El Subcomité tomó nota de que, al examinar el proyecto de Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto de las horas de trabajo de la gente de mar, elaborado por el FSI 14, y tras escuchar algunas de las opiniones manifestadas según las cuales el proyecto de Directrices podría precisar un nuevo examen, particularmente en los aspectos relacionados con el Convenio de Formación, el MSC 82 había acordado remitir el asunto a los Subcomités FSI y STW para que éstos lo examinaran e informaran al MSC 83 en consecuencia.

10.3 Tras tomar nota también de que, debido a la proximidad entre la fecha de celebración del MSC 82 y la reunión del Subcomité, el STW 38 había decidido que, para someter la cuestión a un debate a fondo, convendría distribuir las Directrices para examinarlas en el STW 39 con objeto de brindar al MSC 84 el asesoramiento apropiado y había invitado al MSC 83 a que refrendara esa decisión, el Subcomité decidió postergar el examen de la cuestión hasta su próximo periodo de sesiones.

10.4 El Subcomité tomó nota además de que, después de examinar la invitación a cooperar con la OIT en la elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, así como de la confirmación del representante de la OIT de la continuación del programa de cooperación entre la OIT y el Memorando de entendimiento de París para la elaboración de las directrices mencionadas, el MSC 82 había pedido a la Secretaría que participara en las reuniones en las que se fuera a

considerar la elaboración de tales directrices en el contexto del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, e informara oportunamente al Subcomité FSI.

10.5 Teniendo en cuenta los acontecimientos en curso, el Subcomité decidió recomendar al MEPC 56 y al MSC 83 que prorrogaran de 2007 a 2009 la fecha prevista de ultimación del punto.

11 ANÁLISIS DETALLADO DE LAS DIFICULTADES EXPERIMENTADAS EN LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI

Autoevaluación de la actuación del Estado de abanderamiento

11.1 El Subcomité recordó que durante el FSI 12 la Secretaría había presentado un análisis de los formularios de autoevaluación, que incluía también una ilustración de las posibles ventajas de efectuar una correlación entre la información que figura en dichos formularios y los datos extraídos de las bases de datos de la Secretaría, incluidos los correspondientes a siniestros.

11.2 El Subcomité recordó también que en su 12º periodo de sesiones había acordado que convenía examinar más a fondo las siguientes cuestiones:

- .1 las discrepancias existentes entre el tamaño de las flotas de los países según lo indicado en los formularios de autoevaluación y las cifras correspondientes de las bases de datos de la flota mundial;
- .2 la correlación entre la información recogida en los formularios de autoevaluación y otros datos; y
- .3 la posibilidad de suprimir la exigencia de anonimato de los formularios de autoevaluación, dado que obstaculiza que se lleve a cabo un análisis más profundo.

11.3 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría sobre los formularios de autoevaluación iniciales y los formularios actualizados, así como de la elaboración prevista de un módulo del GISIS sobre los formularios de autoevaluación, incluida la incorporación directa de datos por los Estados Miembros, y en cuyo contexto el Subcomité quizás decida examinar nuevamente la cuestión de la confidencialidad de los datos.

12 EXAMEN DE LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SARC (RESOLUCIÓN A.948(23))

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

12.1 El Subcomité recordó que el proyecto refundido de Directrices revisadas para efectuar reconocimientos incluye enmiendas a los instrumentos pertinentes de la OMI que deberían entrar en vigor antes del 1 de agosto de 2007, inclusive.

12.2 El Subcomité tomó nota de que el MEPC 55 y el MSC 82 habían refrendado la propuesta presentada por el FSI 14 de elaborar un proyecto refundido de Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) que sustituiría a las actuales Directrices para efectuar reconocimientos (resolución A.948(23)). El proyecto de Directrices revisadas que ultime el Subcomité en el periodo de sesiones actual se presentará al MEPC 56 y al MSC 83 para su aprobación antes de someterlo a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones para que ésta adopte la resolución que

recoge las nuevas Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, mediante la cual se revocaría la resolución A.948(23).

12.3 Por lo que respecta a los resultados pertinentes del MSC 82, el Subcomité también tomó nota de las siguientes decisiones:

- .1 en lo que se refiere a las normas de funcionamiento del equipo de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), el MSC 82 refrendó la opinión del FSI 14 y acordó que sería apropiado que los inspectores de radiocomunicaciones se encargaran de los reconocimientos de dicho equipo y que las oportunas disposiciones se incluyesen en las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC en el futuro y pidió al Subcomité que tomara las medidas pertinentes e informase en consecuencia al MSC 83;
- .2 con respecto al proyecto de Directrices para la prueba anual de funcionamiento de los registradores de datos de la travesía (RDT) y de los registradores de datos de la travesía simplificados (RDT-S), junto con el formulario para el Certificado de la prueba de funcionamiento de los mismos, el MSC 82 aprobó la circular MSC.1/Circ.1222, Directrices para la prueba anual de funcionamiento de los registradores de datos de la travesía (RDT) y de los registradores de datos de la travesía simplificados (RDT-S), después de decidir sustituir el término "certificado" por "informe completo de la prueba" en el párrafo 3 del cuerpo de las Directrices y en el párrafo 9 del apéndice; y
- .3 por lo que respecta al reconocimiento de los sistemas de alerta de protección del buque (SSAS), el MSC 82 concluyó que el reconocimiento por parte de los inspectores de radiocomunicaciones requeriría revelar al inspector casi todos los detalles relativos al sistema y ofrecería la posibilidad de registrar la información conexa en el informe del reconocimiento radioeléctrico, que no está necesariamente sujeto a la misma protección de confidencialidad que la información recogida en el plan de protección del buque (PPB). En consecuencia, el MSC 82 decidió que, dada la diversidad del equipo y de las repercusiones de la cuestión por lo que hace a la protección, el reconocimiento del SSAS debía quedar a discreción de cada Administración y que no sería adecuado, por el momento, hacer obligatoria la inclusión del SSAS en la lista de elementos que deben ser sometidos a reconocimiento por los inspectores de radiocomunicaciones. La cuestión podría volver a examinarse en el futuro, a partir de la información que proporcionen los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, para demostrar la necesidad de implantar un sistema de inspecciones para todos o para determinados tipos de SSAS.

12.4 En relación con los resultados pertinentes del MEPC 55, el Subcomité tomó nota también de que, después de que el MEPC hiciera suya la opinión del FSI 14 de adquirir experiencia en los reconocimientos de los sistemas de tratamiento del agua de lastre, las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC a los efectos del Convenio BWM se habían distribuido por medio de la circular BWM.2/Circ.7 antes de la entrada en vigor de dicho Convenio.

12.5 El Subcomité examinó los documentos FSI 15/12, FSI 15/12/Add.1 y FSI 15/12/Add.2 (Francia), que contienen el informe del Grupo de trabajo por correspondencia encargado de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, el cual había pedido al Subcomité que tuviera a bien adoptar las siguientes medidas:

- .1 decidir si convendría simplificar la referencia al Convenio SOLAS en las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC indicando "SOLAS 74/88" o "SOLAS 74/00/04" (párrafo 5);
- .2 refrendar la opinión del Grupo de que se supriman las referencias a "*bis*", "*ter*" y "*quarto*" y se permita la asignación de un número completo a cada punto (párrafo 6);
- .3 refrendar el nuevo texto presentado por el Grupo para el apartado (CA) 2.2.2.29 del anexo 1 del informe (párrafo 7);
- .4 refrendar la opinión del Grupo de que se supriman los corchetes de los apartados (OI) 1.1.2.7, (NR) 2.4.2.3 y 2.4.2.8, así como los del apartado (OA) 1.2.2.2 (párrafo 8);
- .5 refrendar la opinión del Grupo de que el apartado (OI) 1.1.15, en el que se hace referencia a la entrada en vigor de disposiciones conexas el 1 de julio de 2010, no se mantenga en las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos, sino que se incluya en el informe del periodo de sesiones actual (párrafo 9); y
- .6 refrendar la opinión del Grupo de que el apartado (RI) 4.1.2.18 y 4.1.2.19 y los apartados (PI) 5.1.2.122 y 5.1.2.123, en los que se hace referencia también a la entrada en vigor de disposiciones conexas el 1 de julio de 2010, no se mantengan en las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos, sino que se incluyan en el informe del periodo de sesiones actual (párrafo 10 de la versión en español del documento).

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS E INFORME SOBRE LA PRUEBA DEL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN AUTOMÁTICA (SIA)

12.6 El Subcomité recordó que, tras tomar nota de que el FSI 14 había elaborado nuevos textos sobre los procedimientos de inspección del equipo de los sistemas de identificación automática (SIA) a cargo de los inspectores de radiocomunicaciones con el fin de incluirlos en las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, el MSC 82 había acordado un proyecto de formulario para el informe sobre la prueba del SIA y decidido remitir el asunto de la conveniencia de incluirlo en esas Directrices revisadas para efectuar reconocimientos al Subcomité, para que éste lo examinara detenidamente e informara al MSC 83.

12.7 El Subcomité examinó el documento FSI 15/12/2 (República de Corea), en el que se formulan observaciones sobre los documentos FSI 15/12/Add.1 y FSI 15/12/Add.2 y se afirma que el SIA es un equipo especial que el inspector de radiocomunicaciones deberá someter a prueba cuando lleve a cabo los reconocimientos relativos al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y al Certificado de seguridad para buque de pasaje. La República de Corea recomendó que el proyecto de formulario de notificación para el informe sobre la prueba del SIA se separara de las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y que se publicara una circular MSC relativa al informe sobre la prueba del SIA. Además,

la República de Corea incluyó un proyecto de enmienda a la regla V/18 del Convenio SOLAS con respecto a las prescripciones para la prueba del SIA que tiene previsto presentar al MSC en un futuro próximo.

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN EL AGUA DE LA OBRA VIVA DE LOS BUQUES DE PASAJE

12.8 El Subcomité examinó el documento FSI 15/12/3 (Estados Unidos y Panamá), en el que se recogen proyectos de enmienda a las Directrices revisadas por lo que respecta a las directrices para efectuar reconocimientos a fin de examinar la obra viva de los buques de pasaje en el agua y estuvo de acuerdo en remitirlas al grupo de trabajo que se establecería para su examen más a fondo.

CUESTIONES RELACIONADAS CON EL CÓDIGO MODU

12.9 El Subcomité examinó el documento FSI 15/12/4 (IADC), en el que se formulan observaciones sobre los documentos FSI 15/12/Add.1 y FSI 15/12/Add.2 y se propone que, habida cuenta de que el MSC había decidido incorporar, mediante la resolución MSC.38(63), el SARC en el Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 1989 (Código MODU), las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC abarcaban el Código MODU revisado.

12.10 Además, en el documento FSI 15/12/4 la IADC había observado que en el artículo 2 del MARPOL 73/78 se estipula que, en el caso de las plataformas, fijas o flotantes, dedicadas a la exploración y la explotación de los fondos marinos y del subsuelo adyacente a las costas sobre las cuales un Estado ribereño ejerce su soberanía, se considera que la Administración corresponde a este Estado, y había solicitado orientaciones adecuadas en las Directrices revisadas sobre reconocimientos con respecto a la validez de los reconocimientos de las plataformas fijas y flotantes efectuados por el Estado de abanderamiento o en su nombre en virtud del MARPOL, a efectos de mantener la validez de los certificados.

12.11 A este respecto, el Subcomité tomó nota de que el Código MODU no es un instrumento de carácter obligatorio y de que el Subcomité DE está llevando a cabo su revisión, tarea para la cual se ha fijado 2008 como fecha de ultimación prevista.

12.12 Se señaló al Subcomité la decisión tomada por el MEPC 43 sobre la cuestión de la expedición de Certificados del SARC a las plataformas flotantes en el contexto del examen del documento MEPC 43/11/6, que remitía a la práctica común en la mayoría de los Estados que tienen jurisdicción sobre la plataforma continental de esperar que, mientras la unidad opere en su plataforma continental, sea el Estado de abanderamiento el que continúe dando validez a los Certificados IOPP, y se proponía que, sin perjuicio de los derechos de los Estados que tienen jurisdicción sobre la plataforma continental, se reconociera esta práctica como una interpretación válida de las disposiciones de los Anexos I, II y VI del MARPOL 73/78.

12.13 En este contexto, el Comité se había mostrado de acuerdo con la propuesta anterior y en que la forma más apropiada de abordar esta cuestión era dejar que el Estado de abanderamiento y el Estado con jurisdicción sobre la plataforma continental llegasen a un acuerdo.

ENMIENDAS FUTURAS A LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS

12.14 El Subcomité recordó que en el párrafo 3 de la parte dispositiva de la resolución A.948(23) se pide al MSC y al MEPC que mantengan sometidas a examen las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos y las enmienden según sea necesario.

12.15 El Subcomité recordó también que el MEPC 49 y el MSC 78 habían sancionado la metodología propuesta por el FSI 11 sobre el examen futuro de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y habían confirmado que el Subcomité coordinaría el examen de las Directrices de modo que cada vez que se adoptara una enmienda a un instrumento reglamentario que conlleve otras enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos conexas, el Subcomité FSI elabore las enmiendas a las Directrices dentro de su punto del orden del día de plazo indefinido titulado "Examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23))" antes de la entrada en vigor de las enmiendas a un instrumento reglamentario.

12.16 A este respecto, el Subcomité examinó el documento FSI 15/12/1 (Secretaría), en el que se recoge una lista de las prescripciones nuevas y pendientes adoptadas con posterioridad al último periodo de sesiones, junto con referencias a las interpretaciones unificadas y a otros instrumentos que podrían ser pertinentes. La Secretaría informó al Subcomité de que, en el contexto del GISIS, se estaba elaborando un módulo sobre prescripciones y recomendaciones relacionadas con la seguridad y la protección marítima, sobre prescripciones relativas al medio marino, a reserva de los recursos disponibles, y recomendaciones aplicables a todos los buques y a determinados tipos de buques a partir de la base de datos ACCESS, que se creó a petición del MSC con la información contenida en la circular MSC/Circ.815.

12.17 Tras coincidir con la Secretaría en que podría elaborarse el módulo de GISIS para hacer un seguimiento de las prescripciones nuevas y pendientes en el marco de los instrumentos obligatorios, que se recogen en una lista en cada periodo de sesiones del Subcomité, a fin de examinarlas y posteriormente incorporar las enmiendas pertinentes en las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, el Subcomité pidió a la Secretaría que añadiera en cada una de las anotaciones pertinentes un indicador que señalara si la enmienda debería examinarse en el contexto de las Directrices para efectuar reconocimientos y si se había incorporado y que elaborara, a reserva de la disponibilidad de recursos, un sistema de seguimiento electrónico de las prescripciones nuevas y pendientes en el marco de los instrumentos obligatorios, recogidas por la Secretaría en una lista en cada periodo de sesiones del Subcomité, preferiblemente en el marco del GISIS.

12.18 El observador de la IACS señaló al Subcomité la posible necesidad de considerar enmiendas adicionales a las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos, en relación con el Código CIG. A este respecto, el Subcomité estuvo de acuerdo en que el Grupo de trabajo debería examinar los puntos siguientes:

- .1 (GI) 2.1.2.9, confirmación de que los tanques de carga están dispuestos e instalados de conformidad con los planos aprobados, examinar el interior de los tanques de carga, de lastre de agua y otros espacios situados en la zona de carga, asegurándose de que se llevan a cabo las pruebas no destructivas y de presión adecuadas.

Respecto de los sistemas de contención con barreras secundarias encoladas:

- .1.1 Debe realizarse una prueba de estanquidad, de conformidad con los procedimientos aprobados por los fabricantes del sistema, antes y después del enfriamiento inicial.
- .1.2 Si se observan diferencias importantes en los resultados obtenidos antes y después del enfriamiento inicial para cada tanque o entre tanques, o se observan otras anomalías, debe llevarse a cabo una investigación y quizás sea necesario efectuar pruebas adicionales, tales como la de presión diferencial, la prueba termográfica o la de emisiones acústicas.
- .1.3 Los valores registrados se deberán utilizar como referencia para evaluaciones futuras de la estanquidad de las barreras secundarias.

Respecto de los sistemas de contención con barreras secundarias metálicas soldadas, no es necesario realizar una prueba de estanquidad tras el enfriamiento inicial (Código CIG 83/90/00, Cap. 4); y

- .2 (GI) 2.1.2.109*bis*, verificación, Examinar durante el enfriamiento inicial, el embarque y desembarque de la primera carga, el funcionamiento general del sistema de contención de la carga y confirmar que el sistema cumple los parámetros de proyecto. En el caso de los buques que transportan gas natural licuado, el examen incluye presenciar el funcionamiento satisfactorio de los siguientes sistemas, si se dispone de ellos:
 - .2.1 Sistema de detección de gas.
 - .2.2 Sistemas de control y vigilancia de la carga, tales como el equipo indicador de nivel, sensores de temperatura, manómetros, bombas y compresores de carga, y el control adecuado del intercambio térmico de la carga, si están en funcionamiento.
 - .2.3 Planta de generación de nitrógeno o generador de gas inerte.
 - .2.4 Sistemas de regulación de la presión de nitrógeno para los espacios de aislamiento, interbarreras y anulares.
 - .2.5 Instalación de relicuación.
 - .2.6 Equipo instalado para la combustión de los vapores de la carga, tales como calderas, motores, unidades de combustión a gas, etc.
 - .2.7 Sistemas de calefacción de los coferdanes.
 - .2.8 Sistemas de tuberías de la carga de cubierta, incluidos los medios de expansión y apoyo.
 - .2.9 Observación del llenado de los tanques de carga.
- .3 (Código CIG 83/90/00, Cap. 4); y

- .4 (IG) 2.1.2.119^{ter} verificación, Examen de que se ha inspeccionado el casco para detectar posibles puntos fríos después del primer viaje en carga (Código CIG 83/90/00, Cap. 4).

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO

12.19 El Subcomité convino en constituir el Grupo de trabajo sobre el examen de la resolución A.948(23) y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones y propuestas formuladas en el Pleno, realizase las siguientes tareas:

- .1 ultimar los proyectos de enmienda a las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)), junto con el texto del proyecto de resolución de la Asamblea, utilizando como base el documento FSI 15/12/Add.1 y tomando en consideración la información y propuestas recogidas en los documentos: FSI 15/2/1, FSI 15/2/2, FSI 15/12/1, FSI 15/12/2 y FSI 15/12/3, así como la información proporcionada en el párrafo 12.18 *supra*, para su aprobación por el MEPC 56 y el MSC 83 con antelación a su presentación a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones para su adopción;
- .2 elaborar un proyecto de circular MSC relativo al informe sobre la prueba del SIA, utilizando como base el anexo 6 del documento FSI 14/19 y el anexo 2 del documento FSI 15/12/2;
- .3 examinar la propuesta, relativa a los reconocimientos de la obra viva de los buques de pasaje exigida anualmente de conformidad con la regla I/7 del Convenio SOLAS, de que se podría aceptar una frecuencia de dos inspecciones en cada periodo de cinco años, siempre que las inspecciones anuales realizadas a flote se lleven a cabo en los años en los que no se efectúen las inspecciones en dique seco (FSI 15/12/3);
- .4 analizar si las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC abarcan el Código MODU revisado (FSI 15/12/4) y, en especial, determinar si se han de elaborar disposiciones adicionales en relación con el anexo 3 de las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos;
- .5 considerar la conveniencia de elaborar orientaciones apropiadas en el marco de las Directrices revisadas, con respecto a la validez de los reconocimientos de las plataformas fijas y flotantes efectuados por el Estado de abanderamiento o en su nombre, de conformidad con el MARPOL, a los efectos de mantener la validez de los certificados (FSI 15/12/4);
- .6 determinar, a partir de los documentos FSI 15/12/1, FSI 14/11/3 y FSI 13/12/1, los puntos que no se han abordado hasta el presente y se han dejado para futuras enmiendas e informar a la Secretaría sobre qué documentos y cuáles de sus puntos deben ser examinados en el futuro;

- .7 brindar orientación sobre enmiendas futuras a las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos, incluida la posibilidad de solicitar a la Secretaría que elabore un sistema de seguimiento electrónico de todas las prescripciones nuevas y pendientes en virtud de los instrumentos obligatorios, de preferencia en el marco del GISIS;
- .8 asignar prioridad a los puntos .4, .1 y .3 *supra*.

12.20 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (FSI 15/WP.2 y Add.1), el Subcomité tomó las decisiones que se indican a continuación.

Directrices adicionales para las inspecciones con arreglo al Código MODU

12.21 Al examinar el documento FSI 15/12/4 (IADC) sobre si las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC abarcan el Código MODU revisado, el Subcomité, teniendo en cuenta que el Código MODU estaba siendo revisado por el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque, acordó que podría ser necesario contar con información adicional en relación con los resultados esperados. Por consiguiente, invitó a la IADC a que presente un documento pormenorizado una vez que el Subcomité DE haya ultimado su labor de revisión. Se pidió a la Secretaría que informe al Subcomité DE en consecuencia.

Reconocimientos de las plataformas fijas y flotantes realizados por los Estados de abanderamiento de conformidad con el MARPOL

12.22 El Subcomité, al examinar el documento FSI 15/12/4 (IADC) sobre la validez de los reconocimientos de las plataformas fijas y flotantes, tomó nota de que el MEPC 43 (MEPC 43/21, párrafos 11.2 y 11.3) había estado de acuerdo en que el método más apropiado para abordar esta cuestión era permitir que el Estado de abanderamiento y el Estado con jurisdicción sobre la plataforma continental llegaran a un acuerdo en virtud del cual el Estado de abanderamiento podría actuar en nombre del Estado con jurisdicción sobre la plataforma continental a los fines de expedir los Certificados IOPP. En consecuencia, el Subcomité acordó que por el momento no era necesario tomar ninguna nueva medida.

Elaboración de un sistema electrónico de seguimiento

12.23 El Subcomité examinó la posible elaboración de un sistema electrónico de seguimiento para todas las prescripciones nuevas y pendientes de conformidad con los instrumentos obligatorios de la OMI. El Subcomité acordó que sería conveniente basarse en un sistema que permitiera el seguimiento de las prescripciones que entrarán en vigor, con diversos propósitos, como puede ser la identificación de las enmiendas que deben tenerse en cuenta para actualizar las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y los códigos sobre deficiencias para la supervisión por el Estado rector del puerto. El sistema también indicaría la situación de las prescripciones con respecto al examen de las Directrices por el Subcomité y su posible aplicación al SARC, según la decisión de los órganos pertinentes de la OMI.

12.24 Al mismo tiempo que pidió a la Secretaría que, a reserva de la disponibilidad de recursos, elabore un sistema de seguimiento electrónico de todas las prescripciones nuevas y pendientes en virtud de los instrumentos obligatorios, preferiblemente a través del GISIS, el Subcomité acordó que la Secretaría, cuando asigne un indicador a una enmienda para su futuro examen por el

Subcomité, deberá seleccionar únicamente las enmiendas a los instrumentos de la OMI obligatorios que han sido adoptadas y aceptadas.

Revisión de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC

12.25 El Subcomité aprobó los proyectos de enmienda elaborados en el actual periodo de sesiones, que se han incorporado en una versión refundida del Proyecto de Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC elaborado por la Secretaría, para adjuntarlas al presente informe.

12.26 El Subcomité dio su visto bueno al proyecto de Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) y al proyecto de resolución de la Asamblea conexo, a efectos de que los aprueben el MEPC 56 y el MSC 83, antes de presentarlos a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones con miras a su adopción.

Proyecto de circular relativa al informe sobre la prueba del SIA

12.27 El Subcomité se mostró de acuerdo con el proyecto de circular MSC sobre las Directrices para la prueba anual del sistema de identificación automática (SIA), que se presentará al MSC 83 con miras a su aprobación (anexo 8).

Constitución del Grupo de trabajo por correspondencia

12.28 El Subcomité constituyó el Grupo de trabajo* por correspondencia sobre el examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, con el siguiente mandato:

- .1 elaborar más a fondo el proyecto de enmiendas sobre el Examen de las directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, tomando como punto de partida el anexo 1 del documento FSI 15/WP.2 y teniendo en cuenta la lista de nuevas prescripciones adoptadas desde el último periodo de sesiones (FSI 15/12/1) y los avances realizados durante el FSI 15, de conformidad con el plan de acción aprobado por el Subcomité;
- .2 elaborar más a fondo el proyecto de enmiendas al Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, utilizando como punto de partida los anexos de los documentos FSI 15/WP.2/Add.1 y FSI 15/3/4, teniendo en cuenta la lista de nuevas prescripciones adoptadas desde el último periodo de sesiones (FSI 15/12/1) y los avances realizados durante el FSI 15 de conformidad con el plan de acción aprobado por el Subcomité;

*

Coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia:

Sr. Jean-François Fauduet

Manager, Statutory Affaires

Bureau Veritas Marine Division

Correo electrónico: Jean-François.Fauduet@bureauveritas.com

Buzón electrónico especial: BVA948MAIL@VERITAS

Teléfono: +33 1 42 91 52 89

Facsimilar: +33 1 42 91 52 93

Teléfono celular: +33 6 88 38 96 15

- .3 identificar, a partir de los documentos FSI 15/12/1, FSI 14/11/3 y FSI 13/12/1, los puntos que todavía no se han abordado y que se han dejado para futuras enmiendas e informar a la Secretaría sobre qué documentos y puntos que figuran en los mismos deberían transferirse para su examen futuro;
- .4 cooperar con la Secretaría para la elaboración del módulo del GISIS sobre las prescripciones, incluyendo el sistema de seguimiento electrónico, para las prescripciones nuevas y pendientes con arreglo a los instrumentos obligatorios; y
- .5 presentar un informe al FSI 16.

13 EXAMEN DE LAS INTERPRETACIONES UNIFICADAS DE LA ICS

13.1 Tras recordar que el MSC 78 había acordado mantener con carácter indefinido el punto titulado "Examen de las interpretaciones unificadas de la IACS" en los programas de trabajo de los Subcomités BLG, DE, FP, FSI, NAV y SLF a fin de acelerar el examen de las interpretaciones unificadas de la IACS que se presenten al Comité, el Subcomité observó que en el periodo de sesiones actual no se había presentado ningún documento dentro de este punto del orden del día.

14 PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA E IMPLANTACIÓN DE LA RESOLUCIÓN A.925(22)

14.1 El Subcomité recordó que el MEPC 51 y el MEPC 78 habían aprobado la recomendación formulada por el Subcomité en su 12º periodo de sesiones de encargar a la Secretaría que transmitiera a la Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO) la recomendación de seguir fomentando la colaboración entre dicho organismo, la OMI y las organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP) mediante la celebración de una 2ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas.

14.2 El Subcomité tomó nota de que el MEPC 55 había examinado los resultados de la labor preparatoria para la celebración de la 2ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, y en particular la composición de la delegación que representará a la OMI. En este sentido, el Comité había reconocido que era necesario que el MEPC estuviera representado en el Grupo mixto especial de trabajo, ya que su labor guarda relación con el Anexo V del MARPOL, que trata de las basuras de los buques, los desechos marinos y los artes de pesca abandonados.

14.3 El Subcomité tomó nota también de que el MSC 82 había recibido información sobre un proyecto de documento conjunto FAO/OMI preparado por las Secretarías de ambas organizaciones acerca de los temas cuyo tratamiento se había propuesto para la 2ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas (MSC 82/10 y MSC 82/INF.10). Habiendo acordado, en principio, las cuestiones que se debían abordar en el contexto de la 2ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, el MSC 82 pidió a los Miembros que participaran activamente y presentaran ponencias en dicha reunión sobre todos los temas que les interesaran, teniendo en cuenta que se trataba de una oportunidad única para fomentar y lograr la entrada en vigor de los instrumentos de la OMI relacionados con la seguridad de los pescadores y los buques de pesca.

14.4 El Subcomité tomó nota, además, de que el MSC 82 había acordado, a reserva de la aprobación del MEPC 56, que en la 2ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, que se celebrará en Roma (Italia) del 16 al 18 de julio de 2007, la OMI estuviera representada por participantes de Argentina, Canadá, China, Dinamarca, Liberia, Noruega, República de Corea y Turquía..

14.5 Al recordar que en el artículo 10 del Protocolo de Torremolinos de 1993 se prescribe que, para que éste entre en vigor, debe ser aceptado por lo menos por 15 Estados que tengan como mínimo 14 000 buques pesqueros en total (de eslora igual o superior a 24 metros) que enarboles su pabellón, se informó al Subcomité de que, desde su último periodo de sesiones, solamente otro país había ratificado el instrumento y que, en consecuencia, hasta la fecha han ratificado el instrumento 13 Estados, lo que corresponde a aproximadamente al 22% del número total prescrito de buques pesqueros.

14.6 Al recordar que en el artículo 12 del Convenio de Formación para Pescadores de 1995 se prescribe que, para que éste entre en vigor, debe ser aceptado por lo menos por 15 Estados, se informó también al Subcomité de que, desde su último periodo de sesiones, otros tres países habían ratificado el instrumento, con lo cual son ocho en total los Estados Partes en el instrumento.

14.7 El Subcomité observó que el Secretario General se había dirigido al Comité de Pesca (CP) de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), en su 27º periodo de sesiones, celebrado en Roma el 5 de marzo de 2007. En tal ocasión, el Secretario General había declarado que seguía siendo verdaderamente preocupante que ni el Protocolo de Torremolinos ni el Convenio de Formación para Pescadores hubieran recibido un número suficiente de ratificaciones que les permitiera entrar en vigor. Como resultado, un sector tan vital, pero intrínsecamente peligroso, que según se informa sufre la pérdida de aproximadamente 24 000 vidas humanas cada año, seguía careciendo del régimen internacional de seguridad obligatorio que los dos instrumentos podrían facilitar y, de hecho, facilitarían.

14.8 El Secretario General había subrayado que el Protocolo se aplica principalmente a los buques pesqueros nuevos de eslora igual o superior a 24 metros e incluye prescripciones fundamentales de seguridad con respecto, entre otras cosas, a la construcción y el equipo, la estabilidad, integridad de estanquidad, instalaciones de máquinas y eléctricas, protección contra incendios, protección de la tripulación, dispositivos de salvamento, procedimientos de emergencia, cuadros de obligaciones y ejercicios y equipo radioeléctrico y náutico de abordaje. En referencia a las inquietudes del Consejo de la OMI por el hecho de que no se hayan alcanzado los criterios pertinentes, el Secretario General indicó que hacía menos de dos años el Consejo había solicitado que se efectuara un estudio concreto para determinar las medidas que debería adoptar la Organización para facilitar la entrada en vigor del Protocolo. Las conclusiones de ese estudio fueron que, a menos que lo ratifiquen los Estados que cuentan con numerosos buques pesqueros en su pabellón, el Protocolo no tiene muchas probabilidades de entrar en vigor en un futuro próximo. Con respecto a las razones que dan la mayoría de los delegados en las reuniones en las que se tratan la seguridad y el personal de los buques pesqueros, a saber, que ellos normalmente representan departamentos gubernamentales (ministerios de transporte o de la marina mercante, por ejemplo) que no son los que se ocupan directamente de regular y supervisar el sector pesquero (función que, en muchos países, desempeña el Ministerio de Agricultura), sobre el que tienen poca influencia, el Secretario General declaró que estaba firmemente convencido de que la seguridad de la vida humana es de importancia tan primordial que todos los impedimentos burocráticos deberían dejarse de lado a fin de garantizar su integridad.

14.9 Tras recalcar que esta situación no puede seguir, el Secretario General hizo hincapié en que ya es hora de poner en marcha una amplia cultura de la seguridad en el mar e instilarla en todo el sector pesquero a fin de mejorar su historial en general y, en particular, de salvar las vidas del personal de los buques pesqueros. Señaló que las medidas de aplicación voluntaria adoptadas por la OMI no sustituían a las leyes y reglas nacionales, ni a las disposiciones de los instrumentos internacionales en relación con la seguridad de los buques pesqueros y su tripulación. Al respecto, señaló a la atención de los delegados la 2ª reunión del Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas y afirmó que ofrecería una oportunidad excelente para impulsar la entrada en vigor de los instrumentos de la OMI a los que se había referido.

14.10 El Subcomité examinó el documento FSI 15/14 (Secretarías de la OMI y de la FAO), relativo a la preparación de la 2ª reunión del Grupo mixto especial OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas, y tomó nota de que la Secretaría había publicado la circular N° 2790, en la que se recoge el siguiente orden del día provisional de la reunión del Grupo de trabajo:

- Apertura de la 2ª reunión del Grupo mixto de trabajo
- Preparativos para la 2ª reunión del Grupo mixto de trabajo
- Elección de Presidente y Vicepresidente
- Adopción del orden del día
- Perspectiva general de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada
- Resúmenes informativos
- Registro mundial de buques pesqueros
- Informe de la Consulta de expertos de 2006 sobre la utilización de sistemas de vigilancia del tráfico marítimo y satélites para el seguimiento, control y vigilancia de la ordenación pesquera (Roma)
- Instrumentos jurídicos y de otro tipo pertinentes: Protocolo de Torremolinos/Convenio de Formación para Pescadores, Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños y proyecto de Recomendaciones de seguridad para buques pesqueros de menos de 12 m de eslora con cubierta y buques pesqueros sin cubierta
- Medidas del Estado rector del puerto (Modelo de sistema de la FAO)
- Desechos marinos
- Determinación de los aspectos en los que podrían colaborar en el futuro la FAO y la OMI. Recomendaciones sobre medidas de seguimiento

- Otros asuntos
- Aprobación del informe

14.11 En ese contexto, el Subcomité tomó nota también de que, teniendo en cuenta los resultados del examen de este punto por el Subcomité en su periodo de sesiones anterior y, en particular, sobre la cuestión de las condiciones para facilitar la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos, la Secretaría, en el marco de su Programa de Cooperación Técnica, había contratado recientemente un consultor internacional para llevar a cabo un estudio que se presentaría ante la reunión del Grupo de trabajo sobre las condiciones para la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos, así como sobre las propuestas que podrían facilitar el proceso de adopción de decisiones en los Estados para constituirse en Partes en el instrumento.

14.12 Se informó al Subcomité de que en los párrafos 107 a 111 del proyecto de documento conjunto FAO/OMI (FSI 15/14) se abordaban tres cuestiones sobre el medio marino, a saber: los desechos marinos, las especies acuáticas invasoras transportadas en el agua de lastre y las emisiones atmosféricas.

14.13 También se informó al Subcomité de que las cuestiones sobre el medio marino que se plantean en el seno de la FAO se abordaban generalmente en el GESAMP a través de la División de recursos pesqueros y no mediante la asistencia a las reuniones de la OMI en Londres.

14.14 El Subcomité tomó nota de que, aunque las pesquerías son una de las "víctimas" de la contaminación del mar, los buques pesqueros también contribuyen frecuentemente a agravar el problema mediante el abandono o pérdida de los artes de pesca. La cuestión del abandono de los artes de pesca se abordó en 1991 en una Consulta de expertos sobre el marcado del equipo de pesca, celebrada por la FAO con apoyo financiero de la OMI. La Consulta de expertos recomendó que las Administraciones establecieran un registro de artes de pesca que permitiría asignar una "marca" a cada arte de pesca, a la que estaría sujeta por medios físicos, para identificar al propietario. En caso de pérdida o abandono del arte podría determinarse su origen. En circunstancias normales, cuando el arte de pesca no pudiera utilizarse de nuevo, la marca se devolvería a las autoridades, se borraría la anotación en el registro y el arte se eliminaría en tierra.

14.15 El Subcomité tomó nota también de que en la resolución A/RES/60/30 de la Asamblea General de las Naciones Unidas se había invitado a la OMI a que examinara el Anexo V del MARPOL (Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques), en consulta con las organizaciones y órganos pertinentes, y evaluara su eficacia para combatir las fuentes marinas de los desechos marinos. El Subcomité tomó nota asimismo de que el MEPC 54 había invitado posteriormente a las delegaciones a que presentaran propuestas para el examen del Anexo V del MARPOL a estos efectos y había tomado nota de que la Secretaría estaba colaborando con la FAO, el PNUMA y el FMAM en relación con los desechos marinos y, como se pedía en la resolución A/RES/60/31, había convenido en colaborar con la FAO por lo que respecta a la cuestión de los artes de pesca abandonados, en particular a través del Grupo mixto de trabajo OMI/FAO sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

14.16 El Subcomité recordó que el MEPC 55 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia coordinado por el Canadá al que había encargado que elaborara el marco, método de trabajo y calendario para efectuar un examen general del Anexo V del MARPOL y de las correspondientes Directrices revisadas para su implantación. El Grupo había presentado un informe con sus conclusiones iniciales en el documento MEPC 56/6/1. En el informe, el Grupo había examinado, entre otras fuentes marinas de desechos marinos, la cuestión del abandono de

los artes de pesca y había pedido asesoramiento a la FAO y al Grupo mixto de trabajo FAO/OMI sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y asuntos conexos. En particular, tras tomar nota de las conclusiones de la Consulta de expertos sobre el marcado del equipo de pesca, el Grupo de trabajo solicitaría aportaciones sobre la viabilidad de establecer prescripciones para un registro de los artes de pesca y para la asignación de una "marca" a cada arte de pesca.

14.17 Se señaló al Subcomité una corrección que era necesario efectuar en el texto del párrafo 110 del documento FSI 15/14, en el que, con respecto a la cuestión de las especies acuáticas invasoras transportadas en el agua de lastre, se apuntaba que el MEPC tenía intención de extender las reglas para el agua de lastre a los buques pesqueros de arqueado bruto superior a 500. Se trataba de un error, dado que el Convenio no excluye de sus prescripciones a los buques pesqueros. El Subcomité convino en que la Secretaría enmendara el texto según fuera necesario.

14.18 El representante de Belice señaló las siguientes cuestiones al Subcomité y le pidió que las remitiera a la reunión del Grupo mixto de trabajo FAO/OMI sobre pesca ilegal, no regulada y no declarada y cuestiones conexas, junto con un documento que él mismo se proponía presentar sobre cuestiones conexas, incluido el registro de los buques pesqueros:

- .1 la necesidad de aplicar el sistema de asignación los buques de un número de identificación a los buques pesqueros;
- .2 la necesidad de armonizar el método de cálculo de la eslora de los buques de pesca a fin de que el criterio de la eslora igual o superior a 24 m se aplique de forma coherente por todas las partes en cuestión, incluida la Organización regional de ordenación pesquera;
- .3 la evaluación de la precisión de la distribución estimada de las actividades pesqueras en la ZEE entre la pesca artesanal y la pesca en aguas alejadas;
- .4 la dificultad específica que pueden encontrar para constituirse en Partes en el Convenio de Formación para Pescadores los Estados que mantienen registros abiertos, no tienen instalaciones de formación para pescadores ni ciudadanos que participan en actividades pesqueras y que dependen principalmente de pescadores de otros países que no son partes en el Convenio de Formación para Pescadores.

14.19 El Subcomité tomó nota, asimismo, de que la preparación de la reunión por las Secretarías de las dos organizaciones incluía también la ultimación de otro documento en el que, además de utilizarse la información recogida en el documento FSI 15/14 y ajustarse a la lista de temas que se había presentado al Subcomité y al MSC y el MEPC, se racionalizarían las diversas cuestiones planteadas a fin de poder centrar los debates en resultados alcanzables.

15 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL FSI 16

ENMIENDAS AL CÓDIGO IGS RELATIVAS A LAS PRESCRIPCIONES PARA LA REPRESENTACIÓN DE LA GENTE DE MAR EN LAS CUESTIONES DE SEGURIDAD

15.1 El Subcomité tomó nota de que, con respecto a la cuestión de las enmiendas al Código IGS relativas a las prescripciones para la representación de la gente de mar en las cuestiones de seguridad, el MSC 82 había examinado el documento MSC 82/21/2, en el que Nueva Zelanda, Sudáfrica y Filipinas, tras mencionar la labor pertinente efectuada en el seno de la OIT,

proponían enmendar el Código IGS a fin de armonizarlo con el Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT, y elaborar las correspondientes normas de formación para los representantes de la gente de mar en las cuestiones de seguridad, por considerar que el fomento de un comportamiento sin riesgos en una cultura de la seguridad a bordo de los buques requiere la participación de todo el personal, oficiales y tripulación, en un entorno de cooperación, sin temor a represalias ni intimidación, y que los objetivos del Código IGS sólo podrían alcanzarse plenamente si se considera que la gente de mar constituye un elemento esencial e integral de la cultura de la seguridad y se faculta a los marinos para que hagan aportaciones a los sistemas de gestión de la seguridad de a bordo (MSC 82/24, párrafo 21.23).

15.2 El Subcomité también tomó nota de que el Comité había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Enmiendas al Código IGS relativas a las prescripciones para la representación de la gente de mar en las cuestiones de seguridad", asignándole dos periodos de sesiones para su ultimación, y de que había encargado al Subcomité que incluyera el punto en el orden del día provisional del FSI 16 (MSC 82/24, párrafo 21.24).

15.3 A este respecto, tras tomar nota de las actividades del Grupo de expertos independientes constituido por el Secretario General para analizar las repercusiones del Código IGS y su eficacia, el MSC 82 acordó que el Subcomité tuviera en cuenta las conclusiones de dicho Grupo en sus deliberaciones sobre el punto (MSC 82/24, párrafo 21.25).

Código de conducta durante manifestaciones y campañas contra buques en alta mar

15.4 El Subcomité tomó nota de que, con respecto a la cuestión del Código de conducta durante manifestaciones y campañas contra buques en alta mar, el Japón, preocupado por los accidentes graves, incluidos abordajes, ocurridos cuando grupos no estatales de activistas que protestan contra algunas actividades marítimas habían emprendido acciones directas contra buques, había propuesto establecer un código de conducta para los participantes en las manifestaciones y campañas que recoja una serie de directrices y recomendaciones para los manifestantes y las autoridades competentes, destinadas a garantizar y promover la seguridad de la tripulación, mantener el orden en la esfera de la navegación marítima y preservar el derecho a manifestarse pacíficamente y la posibilidad de hacerlo, y de que el MSC 82 había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité un punto de prioridad alta titulado "Código de conducta en caso de manifestaciones y campañas contra buques en alta mar", asignando dos periodos de sesiones para su ultimación. El Comité designó coordinador al Subcomité NAV (MSC 82/24, párrafos 21.26 y 21.36).

15.5 El Subcomité examinó el documento FSI 15/15 (Japón), que trata de la elaboración de un código de conducta para garantizar la seguridad de la tripulación y de la navegación marítima durante las manifestaciones y campañas contra los buques en alta mar.

15.6 Tras tomar nota de la opinión de que, a fin de permanecer dentro del ámbito de competencia de la Organización, las disposiciones que figuran en el proyecto de Código de conducta para garantizar la seguridad de la tripulación y la navegación marítima durante demostraciones/campañas contra los buques en alta mar, debería limitarse a las medidas que han de adoptarse a bordo de los buques, el Subcomité estuvo de acuerdo en aguardar los resultados de la labor del NAV 53 sobre este tema, antes de iniciar el examen de este punto del programa de trabajo.

PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO Y ORDEN DEL DÍA DEL FSI 16

15.7 Teniendo en cuenta los progresos obtenidos durante el presente periodo de sesiones y las disposiciones de los procedimientos sobre la organización de los órdenes del día que figuran en los párrafos 3.13 a 3.25 de las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC-MEPC.1/Circ.1), el Subcomité revisó su programa de trabajo (FSI 15/WP.7) e invitó a los Comités a que aprobaran la propuesta de programa de trabajo revisado y de orden del día provisional de su 16º periodo de sesiones, que figura en el anexo 10.

Preparativos para el próximo periodo de sesiones

15.8 El Subcomité acordó, provisionalmente, constituir en su próximo periodo de sesiones grupos de trabajo y de redacción sobre los siguientes temas:

- .1 análisis de siniestros;
- .2 examen de las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC y del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI; y
- .3 armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto y elaboración de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004.

15.9 El Subcomité acordó constituir grupos de trabajo por correspondencia que se ocupen de las siguientes cuestiones:

- .1 análisis de siniestros;
- .2 examen de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC (resolución A.948(23)) y del Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI;
- .3 plan de acción para las instalaciones portuarias de recepción; y
- .4 armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto.

15.10 El Subcomité tomó nota de que se había previsto que su 16º periodo de sesiones se celebrara, provisionalmente, del 2 al 6 de junio de 2008 en la sede de la OMI.

16 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2008

16.1 De conformidad con el Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima, el Subcomité volvió a elegir Presidenta y Vicepresidente por unanimidad para 2008 a la Sra. Tatjana Krilic (Croacia) y al Sr. Guillermo Rangel (Venezuela), respectivamente.

17 OTROS ASUNTOS

17.1 El Subcomité examinó la información facilitada por la Secretaría en el documento FSI 15/17 sobre el estado del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), que

permite el registro directo de datos por los Estados Miembros y el acceso público a las series de datos recopilados por la Secretaría.

17.2 El Subcomité tomó nota de que los Estado Miembros de la OMI y el público en general tenían acceso a los siguientes módulos: protección marítima, siniestros, organizaciones reconocidas e instalaciones portuarias de recepción. El acceso público al módulo sobre el Plan de evaluación del Estado del Buque (CAS) se limita a los datos sobre las declaraciones de cumplimiento válidas y los módulos sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y sobre supervisión por el Estado rector del puerto ya se han elaborado pero todavía no son plenamente accesibles.

17.3 El Subcomité tomó nota también de que había otros módulos todavía en proceso de elaboración, por ejemplo los relativos a los puntos de contacto, las prescripciones de la OMI, los casos de polizaje, los casos de migración ilegal, el equipo de prevención de la contaminación obligatorio en virtud del MARPOL y la autoevaluación de los Estados de abanderamiento.

17.4 Con respecto al módulo del GISIS sobre las prescripciones relacionadas con la seguridad, la protección marítima y la protección del medio marino, el Subcomité tomó nota, además, de que el MSC 83 examinaría la cuestión de los instrumentos que no tienen carácter obligatorio, teniendo en cuenta que, tal como se le había solicitado, la Secretaría había preparado una lista de instrumentos de la OMI que no tienen carácter obligatorio, entre los que se incluyen:

- .1 códigos;
- .2 directrices;
- .3 recomendaciones; y
- .4 normas,

adoptados mediante resoluciones o aprobados en forma de circulares.

La lista antes mencionada se confeccionó a partir de una base de datos ACCESS para que pasara a ser un módulo del GISIS, como parte del módulo sobre las prescripciones y recomendaciones relacionadas con la seguridad y la protección marítima aplicables a todos los buques y a determinados tipos de buques. Una vez finalizado, el módulo también contendrá información sobre el estado de implantación de los instrumentos que no tienen carácter obligatorio, información que los Estados Miembros mantendrán actualizada sirviéndose de medios de registro directo. En el módulo podrán registrarse la identificación del instrumento, la legislación nacional adoptada para su implantación con carácter voluntario, con la posibilidad de descargar el texto completo, los criterios de aplicación y el estado jurídico del instrumento con respecto a sus enmiendas.

Manifestación de agradecimiento

17.5 El Subcomité manifestó su agradecimiento a los delegados que se indican continuación, quienes recientemente se habían jubilado, por la inestimable contribución a su labor y les deseó una prolongada y feliz jubilación:

- Sr. Kit Filor (Australia) (jubilación);

- Sr. Gérard Gasc (Francia) (jubilación); y
- Sr. Stuart Withington (Reino Unido) (jubilación).

18 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS

18.1 Se pide al Comité de Seguridad Marítima que, en su 83º periodo de sesiones, tenga a bien aprobar el informe en general y, en especial:

- .1 tomar nota de los resultados del examen de la cuestión relativa a la incorporación de disposiciones relativas a los sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT) en el proyecto de Código revisado para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, y decidir según lo considere oportuno (párrafo 3.8);
- .2 aprobar el proyecto revisado de Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y el proyecto de resolución de la Asamblea conexas, a efectos de su presentación a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones para su adaptación (párrafo 3.9 y anexo 1);
- .3 refrendar la decisión del Subcomité de comenzar, durante el FSI 16, el examen de las Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones (resolución A.913(22)), teniendo en cuenta los resultados de la labor del Grupo de expertos independientes sobre el impacto y la eficacia de la implantación del Código IGS, y elaborar enmiendas a dicho Código, entre ellas las relativas a las prescripciones sobre la representación de la gente de mar en cuestiones relativas a la seguridad (párrafo 3.21);
- .4 refrendar la decisión del Subcomité de pedir a la Secretaría que remita al Grupo de validación el proyecto de Curso modelo de la OMI para la formación de los auditores de los sistemas de gestión de la seguridad (párrafo 3.25 y anexo del documento FSI 15/3);
- .5 pedir al Subcomité STW que estudie la necesidad de contar con prescripciones sobre formación para el cambio del agua de lastre, teniendo en cuenta las conclusiones que puedan extraerse del siniestro sufrido por el **Cougar Ace** (párrafo 6.20);
- .6 en el marco del estudio llevado a cabo por el Grupo de trabajo intersectorial, alentar a los Gobiernos Miembros para que se perfeccionen aún más los conocimientos técnicos sobre el factor humano de sus investigadores de siniestros marítimos (párrafo 6.31);
- .7 analizar la recomendación del Subcomité de que los informes de las investigaciones sobre los siniestros del **Chassiron**, el **Panam Serena** y el **Bow Mariner** se remitan a los órganos pertinentes de la OMI para su examen en el marco de su labor sobre los accidentes causados por explosiones a bordo de los quimiqueros y los petroleros para productos, y adoptar las medidas que considere oportunas (párrafo 6.32);

- .8 aprobar el proyecto de Código sobre normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos (Código sobre Investigación de Siniestros) con miras a que lo adopte el MSC 84 (párrafo 7.14.1 y anexos 2 y 3);
- .9 aprobar el proyecto de enmiendas al capítulo XI-1 del SOLAS, mediante el cual se hace obligatorio el Código sobre normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos, con miras a su adopción por el MSC 84 (párrafo 7.14.2 y anexo 4);
- .10 aprobar la circular MSC-MEPC relativa al Código sobre normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos (párrafo 7.14.3 y anexo 5);
- .11 refrendar la decisión del Subcomité de revisar las Directrices (resolución A.884(21)) para ayudar a los investigadores en la implantación del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, con miras a su incorporación como apéndice del Código para la Investigación de Siniestros (párrafo 7.17);
- .12 aprobar el proyecto de circular MSC-MEPC.4 sobre Código de buenas prácticas e invitar a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que adopten un código similar para ayudar a los funcionarios de supervisión a llevar a cabo sus inspecciones (párrafo 8.22 y anexo 6);
- .13 invitar a los Estados Miembros a que actualicen los datos de sus puntos de contacto, que figuran en la circular MSC-MEPC.6/Circ.2 (párrafo 8.25);
- .14 refrendar la decisión del Subcomité de invitar a Equasis a asistir, en calidad de experto de conformidad con el artículo 45 del Reglamento interior, al próximo periodo de sesiones del Subcomité (párrafo 8.33);
- .15 refrendar la decisión del Subcomité de remitir las conclusiones y recomendaciones de la Campaña intensiva de inspecciones de 2005 del Memorando de entendimiento de París al Subcomité STW para su información (párrafo 8.38);
- .16 aprobar el proyecto de Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) y el proyecto conexo de resolución de la Asamblea, para su presentación a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones a efectos de su adopción (párrafo 12.26 y anexo 7);
- .17 aprobar el proyecto de circular MSC sobre la Prueba anual del sistema de identificación automática (SIA) (párrafo 12.27 y anexo 8); y
- .18 aprobar la propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional para el FSI 16 (párrafo 15.7 y anexo 10).

18.2 Se pide al Comité de Protección del Medio Marino que, en su 56º periodo de sesiones tenga a bien aprobar el informe en general y, en especial:

- .1 aprobar el proyecto revisado de Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI y el proyecto conexo de resolución de la Asamblea, para su presentación a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones a efectos de su adopción (párrafo 3.9 y anexo 1);
- .2 refrendar la decisión del Subcomité de iniciar durante el FSI 16 el examen de las Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (IGS) por las Administraciones (resolución A.913(22)), teniendo en cuenta los resultados de la labor del Grupo de expertos independientes sobre el impacto y la eficacia de la implantación del Código IGS, y elaborar enmiendas a dicho Código, entre ellas las relativas a las prescripciones para la representación de la gente de mar (párrafo 3.21);
- .3 refrendar el acuerdo sobre las posibles razones del bajo índice de informes obligatorios presentados con arreglo al MARPOL, así como las siguientes acciones conexas (párrafo 4.11):
 - .1 el cuadro del anexo 1 del documento FSI 15/4, que contiene información sobre las Partes que han presentado informes durante los últimos cinco años debería, en el futuro, incluir también información indicativa de las Partes que han presentado informes fuera de los periodos señalados para ello;
 - .2 el bajo índice de presentación de informes presentados podría ser representativo de las dificultades que plantea el formato y/o el contenido de la información especificado por la circular MEPC/Circ.318 y, por lo tanto, se invitó a los Miembros a que en el próximo periodo de sesiones del Subcomité presenten documentos señalando cualesquiera problemas planteados por la circular MEPC/Circ.318 y a que propongan los cambios en la circular que consideren adecuados; y
 - .3 se pidió a la Secretaría que en el próximo periodo de sesiones del Subcomité vuelva a presentar información sobre la posible extracción de los datos que prescribe la circular MEPC/Circ.318, de los módulos pertinentes del GISIS, simplificando de esta manera las prescripciones sobre notificación obligatoria para la Partes en el MARPOL;
- .4 refrendar la petición del Subcomité dirigida a la Secretaría para que actualice los datos y la lista que figura en el anexo del documento FSI 15/4, y a que los presente al FSI 16 para su examen (párrafo 4.13);
- .5 brindar su conformidad respecto de la petición de que se apruebe y vuelva a publicarse el formato refundido revisado para notificar sobre supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción mediante la circular MEPC/Circ.469/Rev.1 (párrafo 5.16), habiendo tomado nota de la petición formulada por el Subcomité a la Secretaría a fin de que realice las enmiendas consiguientes necesarias al formato refundido revisado para notificar las supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción, tras la entrada

en vigor del Anexo II revisado del Convenio MARPOL y la introducción de nuevas categorías de NLS (párrafos 5.10 y 5.16);

- .6 refrendar la decisión del Subcomité de constituir un grupo de trabajo por correspondencia coordinado por Portugal a fin de avanzar en el tratamiento de todos los puntos del programa de trabajo con fecha de ultimación hasta 2008 en el Plan de acción, para hacer frente a las deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción y que informe en consecuencia al FSI 16 (párrafos 5.17 a 5.20);
- .7 refrendar la petición del Subcomité de que se enmiende el Plan de acción, de modo que la fecha de ultimación para el punto 6.1, "Elaboración de un programa de asistencia y formación" se adelante de 2010 a 2009 (párrafo 5.21);
- .8 refrendar la decisión del Subcomité de invitar al Subcomité STW a que examine la necesidad de establecer prescripciones de formación para el cambio del agua de lastre, como resultado de las lecciones aprendidas del siniestro del **Cougar Ace** (párrafo 6.20);
- .9 refrendar el curso de acción para la adopción del Código sobre normas internacionales y prácticas recomendadas para una investigación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos (Código sobre Investigación de Siniestros) y le asigne carácter obligatorio (párrafos 7.14.1 y 7.14.2);
- .10 refrendar la decisión del Subcomité de examinar las Directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución A.884(21)), con miras a su inclusión como apéndice del Código sobre Investigación de Siniestros (párrafo 7.17);
- .11 aprobar el proyecto de circular MSC-MEPC.4 sobre el Código de buenas prácticas e invitar a los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto a que adopten un código similar para ayudar a sus funcionarios de supervisión a llevar a cabo sus inspecciones (párrafo 8.22 y anexo 6);
- .12 invitar a los Estados Miembros a que actualicen los datos de sus puntos de contacto que figuran en la circular MSC-MEPC.6/Circ.2 (párrafo 8.25);
- .13 refrendar la opinión del Subcomité sobre la validez de los reconocimientos de las plataformas fijas y flotantes, de dejar a los Estados de abanderamiento y los Estados con jurisdicción sobre la plataforma continental que lleguen a un acuerdo en virtud del cual el Estado de abanderamiento podría actuar en nombre del Estado que ejerce la soberanía a los efectos de expedir el Certificado IOPP (párrafo 12.22);
- .14 aprobar el proyecto de Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) y el proyecto conexo de resolución de la Asamblea, para su presentación a la Asamblea en su vigésimo quinto periodo de sesiones para su adopción (párrafo 12.26 y anexo 7); y
- .15 aprobar la propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional para el FSI 16 (párrafo 15.7 y anexo 10).

18.3 Se pide al Comité de Protección del Medio Marino que, en su 57º periodo de sesiones, tenga a bien:

- .1 aprobar el proyecto de Código sobre normas internacionales y prácticas recomendadas para una evaluación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos (Código sobre Investigación de Siniestros) (párrafo 7.14.1 y anexo 2); y
- .2 aprobar la circular MSC-MEPC relativa al Código sobre normas internacionales y prácticas recomendadas para una evaluación sobre seguridad con respecto a los siniestros y sucesos marítimos (párrafo 7.14.3 y anexo 5).

(Los anexos se publicarán en una adición al presente documento)
