
BOLETÍN INFORMATIVO MARÍTIMO N° 4 / 2014

Valparaíso, Abril 2014

ÍNDICE

ACTIVIDAD NACIONAL

RESOLUCIONES

	Página
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12200/ 9, de 1 de Abril de 2014. Fija línea de la playa en en Sector Playa Blanca, Bahía de Pisagua, Comuna de Huara, Provincia del Tamarugal, Ia. Región.....	8
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 356, de 1 de Abril de 2014. Otorga Permiso Ambiental Sectorial referido al Artículo 68 del D.S. (MINSEGPRES) N° 95 del 21 de Agosto de 2001, a la Empresa ACUIMAG S.A., para su Proyecto “Centro de Engorda, Canal Puyuhuapi, Sector Boca Sur, Código de Centro N° 110742.....	9
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 358, de 1 de Abril de 2014. Autoriza uso del Desinfectante “UCARSAN 420” en Jurisdicción de la Autoridad Marítima.....	13
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 360, de 2 de Abril de 2014. Autoriza el uso del Dispersante “NATURALDISPER”.....	15
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 364, de 3 de Abril de 2014. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos de la M/N. “CORCOVADO”.....	16
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 365, de 3 de Abril de 2014. Aprueba Plan de Gestión de Basuras de la, de la M/N “COPÉRNICO”.....	20
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 366, de 3 de Abril de 2014. Aprueba Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “BAHÍA TRANQUILA II”, de la Empresa “SALMONES MAGALLANES S.A.”.....	23

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 367, de 3 de Abril de 2014. Aprueba Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “JONSHON”, de la Empresa “SALMONES MAGALLANES S.A.”.....	27
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 368, de 3 de Abril de 2014. Aprueba Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “PUNTA LAURA”, de la Empresa “MAINSTREAM CHILE S.A.”.....	31
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 369, de 3 de Abril de 2014. Aprueba Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “MELIMOYU”, de la Empresa “GRANJA MARINA TORNAGALEONES S.A.”.....	35
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 370, de 3 de Abril de 2014. Aprueba Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “PUNTA ALBERTO”, de la Empresa “EXPORTADORA LOS FIORDOS LTDA.”.....	39
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 374, de 3 de Abril de 2014. Autoriza el Proyecto “SISTEMA DE TUBERÍAS DE TRASVASE DE AGUAS SUCIAS” desde Naves que atraquen en el Puerto Punta Totoralillo, perteneciente a la Empresa “COMPAÑÍA MINERA DEL PACÍFICO”.....	43
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 375, de 3 de Abril de 2014. Autoriza uso del Desinfectante “BIOTIL” en Jurisdicción de la Autoridad Marítima.....	45
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 1120/ 83, de 4 de Abril de 2014. Nombra Alcalde de Mar Ad-Honórem a la persona que se indica, de la Caleta Matanzas, dependiente de la Capitanía de Puerto de Pichilemu.....	47
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 188, de 9 de Abril de 2014. Designa Inspectores de Naves Mayores y de Artefactos Navales Año 2014.....	48

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12200/ 10, de 10 de Abril de 2014. Invalida Línea de la Playa fijada por Resolución D.G.T.M. Y M.M. Ord. N° 12200/4 Vrs., de fecha 18 de Febrero de 2013, en Sector San Antonio, Puerto Quellón, Comuna de Quellón, Provincia de Chiloé, Xa. Región.....	52
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12240/ 31842/ 32622/ 2, de 10 de Abril de 2014. Otoroga Permiso de Ocupación Anticipada, al Ministerior de Obras Públicas, sobre un Sector de Terreno de Playa, en el lugar denominado Caleta Quintay, Comuna de Casablanca, Provincia y Va. Región de Valparaíso.....	54
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 1120/ 90, de 14 de Abril de 2014. Nombra Alcalde de Mar Ad-Honórem a la persona que se indica, de la Caleta Punta Choros, dependiente de la Capitanía de Puerto de Coquimbo.....	56
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12805/ 10, de 15 de Abril de 2014. Da de Baja del Registro de Matrícula de Naves Mayores, a la Nave “SVITZER CONDOR”, por Cambio de Nombre.....	57
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 423, de 21 de Abril de 2014. Autoriza el uso del Detergente “BS-4” en Jurisdicción de la Autoridad Marítima.....	58
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 424, de 21 de Abril de 2014. Autoriza uso del Desinfectante “PERACID 15” en Jurisdicción de la Autoridad Marítima.....	60
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 425, de 21 de Abril de 2014. Autoriza el uso del Detergente “B-111” en Jurisdicción de la Autoridad Marítima.....	62
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 426, de 21 de Abril de 2014. Autoriza el uso del Detergente “TITÁN 9” en Jurisdicción de la Autoridad Marítima.....	64
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 427, de 21 de Abril de 2014. Autoriza el uso del Detergente “TITÁN 500” en Jurisdicción de la Autoridad Marítima.....	66

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 428, de 21 de Abril de 2014. Autoriza el uso del Detergente “TITÁN 200” en Jurisdicción de la Autoridad Marítima.....	68
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 435, de 24 de Abril de 2014. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos de la M/N “TAUMA”.....	70
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 436, de 24 de Abril de 2014. Otorga Permiso Ambiental Sectorial referido al Artículo 73 del D.S. N° 95 (MINSEGPRES) del 21 de Agosto de 2001, a la Empresa Consorcio Aeroportuario de Magallanes S.A., para su Proyecto “Proyecto por Concesión: Mejoramiento y Ampliación del Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo, XIIa. Región Mejoramiento y Ampliación Aeropuerto”.....	74
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 445, de 28 de Abril de 2014. Aprueba Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “QUIQUEL 2”, de la Empresa “AQUACHILE S.A.”.....	77
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 446, de 28 de Abril de 2014. Aprueba Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “QUETALCO”, de la Empresa “AQUACHILE S.A.”.....	81
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 447, de 28 de Abril de 2014. Aprueba Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “BUTACHAUQUES”, de la Empresa “SALMONES ANTÁRTICA S.A.”.....	85
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 448, de 28 de Abril de 2014. Otorga autorización a la Empresa “SAMING LTDA.”, para Operar como Servicio de Recepción Retiro y Transporte de Mezclas Oleosas en los Puertos de las Gobernaciones Marítimas de Talcahuano y Puerto Montt.....	89
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 449, de 28 de Abril de 2014. Aprueba Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos u otras sustancias susceptibles de contaminar, perteneciente a la Pesquera ORIZON S.A., para su Pontón Frio Sur.....	92

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 450, de 28 de Abril de 2014. Aprueba Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos u otras sustancias susceptibles de contaminar, perteneciente a la Empresa CAMANCHACA PESCA SUR S.A., para su Descarga San Vicente.....	96
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 451, de 28 de Abril de 2014. Aprueba Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “HARRY”, de la Empresa “EXPORTADORA LOS FIORDOS LTDA.”.....	100
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 452, de 28 de Abril de 2014. Aprueba Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “GALA 1”, de “EXPORTADORA LOS FIORDOS LTDA.”.....	104
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12200/ 11, de 28 de Abril de 2014. Fija Línea de la Playa en Península Guacolda, Comuna y Provincia de Huasco, IIIa. Región.....	108
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 462, de 30 de Abril de 2014. Otorga Permiso Especial a la Dirección de Obras Portuarias, para depositar material de dragado en la Bahía de Chaitén.....	109

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

-	M.RR.EE. D.S. N° 94, de 5.Julio.2013.(D.O. N° 40.828, de 8.Abril.2014).....	116
-	O.M.I. - Resolución A.1067(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	117
-	O.M.I. - Resolución A.1071(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	164
-	O.M.I. - Resolución A.1072(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	181
-	O.M.I. - Resolución A.1076(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	203
-	O.M.I. - Resolución A.1077(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	226
-	O.M.I. - Resolución A.1079(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	297
-	O.M.I. - Resolución A.1091(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	364

EDITADO POR LA DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA
MERCANTE

OFICINA DE REGLAMENTOS Y PUBLICACIONES MARITIMAS
Dirección: Errázuriz 537 Valparaíso – Teléfono 56 - 32 – 220 8461 / 220 8415

La reproducción total o parcial de este Boletín está autorizada mencionando la fuente.

ACTIVIDAD NACIONAL

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N°12.200/ 9 VRS.

FIJA LÍNEA DE LA PLAYA EN SECTOR PLAYA BLANCA, BAHÍA DE PISAGUA, COMUNA DE HUARA, PROVINCIA DEL TAMARUGAL, I° REGIÓN DE TARAPACÁ.

L. PYA. N° 8/2014

VALPARAÍSO, 01 de Abril de 2014.

VISTO: el trabajo solicitado y ejecutado por el COMANDO DE INGENIEROS DEL EJÉRCITO DE CHILE, relacionado con el estudio y levantamiento de la línea de la playa en el sector de Playa Blanca, Bahía de Pisagua, Comuna Huara, Provincia del Tamarugal, I° Región de Tarapacá; el Oficio D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12.200/07/8/INT., del 27 de Enero de 2013; el Informe Técnico del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, N° 40/24/2013, de fecha 11 de Noviembre de 2013; el plano de determinación de la línea de la playa, a escala 1 : 500; las atribuciones que me confiere el Artículo 1° N° 23, del Reglamento sobre Concesiones Marítimas y lo establecido en la publicación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 3104 “Instrucciones para la determinación de la playa y terreno de playa en la costa del litoral y en la ribera de lagos y ríos”,

RESUELVO:

- 1.- FÍJASE la línea de la playa en el sector de Playa Blanca, Bahía de Pisagua, Comuna de Huara, Provincia del Tamarugal, I° Región de Tarapacá, conforme se señala en el plano DIRINMAR-8/2014 (PLANO PB-PIS.PLAYA BLANCA), a escala 1 : 500, visado por el Jefe del Departamento de Borde Costero, dependiente de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, documento que es parte integrante de la presente resolución.
- 2.- ANÓTESE, comuníquese y publíquese en el Boletín Informativo Marítimo.

(Fdo.)

HUMBERTO RAMÍREZ NAVARRO
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 356 VRS.

OTORGA PERMISO AMBIENTAL SECTORIAL REFERIDO AL ARTÍCULO 68 DEL D.S. (MINSEGPRES) N° 95 DEL 21 DE AGOSTO DE 2001, A LA EMPRESA ACUIMAG S.A., PARA SU PROYECTO “CENTRO DE ENGORDA, CANAL PUYUHUAPI, SECTOR BOCA SUR, CÓDIGO DE CENTRO N° 110742.”

VALPARAÍSO, 01 sde Abril de 2014.

VISTO: las facultades que me confieren el artículo 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; lo dispuesto en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 1973, promulgado por D.S. N° 1689, del 10 de Octubre de 1994 , en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972, promulgado por D.S. N° 476, del 26 de Mayo de 1977, en el Protocolo para la Protección del Pacífico Sudeste contra la Contaminación proveniente de Fuentes Terrestres y sus Anexos, promulgado por D.S. N° 295, del 7 de Abril de 1986, y lo establecido en el artículo 68° del D.S. (MINSEGPRES) N° 95, del 21 de Agosto de 2001, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental;

C O N S I D E R A N D O:

- 1.- Los antecedentes presentados por la Empresa ACUIMAG S.A., al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (S.E.I.A.), para el proyecto “Centro de Engorda, Canal Puyuhuapi, Sector Boca Sur, Código de Centro N° 110742”, jurisdicción de la Gobernación Marítima de Aysén.
- 2.- La Resolución Exenta del Servicio de Evaluación Ambiental, Región de Magallanes y Antártica Chilena, N° 973 de fecha 11 de Diciembre del 2009, que calificó ambientalmente el proyecto “Centro de Engorda, Canal Puyuhuapi, Sector Boca Sur, Código de Centro N° 110742” y que certifica que se cumplen todos los requisitos de la normativa ambiental vigente.

R E S U E L V O:

- 1.- OTÓRGASE el Permiso Ambiental Sectorial del artículo 68° establecido en el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, a la empresa ACUIMAG S.A., cuyo proyecto “Centro de Engorda, Canal Puyuhuapi, Sector Boca Sur, Código de Centro N° 110742” cumple con los contenidos técnicos y formales requeridos para su autorización.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, la empresa deberá dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución mencionada, que calificó favorablemente el citado proyecto, que se resume en las siguientes condiciones:
- a.- No se generarán, ni verterán compuestos orgánicos halogenados, mercurio y compuestos de mercurio, cadmio y compuesto de cadmio, plásticos persistentes y demás materiales sintéticos persistentes tales como redes y cabos, que puedan flotar o quedar en suspensión en el mar de modo que pueden obstaculizar materialmente la pesca, la navegación u otras utilidades legítimas del mar. Tampoco se descargará o verterá petróleo crudo, fuel-oil, aceite pesado diesel o aceites lubricantes, fluidos hidráulicos o mezclas que contengan esos hidrocarburos, cargados con el fin de ser vertidos, desechos u otras materias de alto nivel radiactivo ni materiales de cualquier forma.
- b.- Los residuos sólidos generados anualmente durante el período de máxima biomasa:

Identificación del residuo	Cantidad de residuos/año	Tipo de manejo de residuos	Destino de residuos
Alimento no consumido	150 ton/año	Utilización de alimentadores automáticos, conos de recuperación y cámaras submarinas. Autodepuración y degradación bentos.	Disposición en el fondo marino bajo las balsas y alrededores por sedimentación y dispersión por corrientes.
Fecas	285 ton/año	Autodepuración y degradación bentos.	Disposición en el fondo marino bajo las balsas y alrededores por sedimentación y dispersión por corrientes.
Bolsas de alimento	2400 unidad/año		Reutilización en lugar de origen.
Mortalidad	250 ton/año	Almacenamiento y retiro de bins herméticos.	Reducción a la harina, aceite o lugar de disposición autorizado
Lodos de planta de tratamiento de aguas servidas	0,017 m3/mes	Retirados en contenedor hermético.	Depósito en lugar autorizado.
Residuos organismos fouling	---	Retiro, cambio, limpieza, reparación, impregnación con pintura antifouling, y la instalación por empresa externa autorizada.	Empresa externa autorizada, con Resolución de Calificación Favorable.
Residuos sólidos domésticos	0,9 ton/año	Almacenamiento y retiro en recipientes sellados e identificados.	Disposición final en lugar autorizado.

- c.- El titular señala que en el centro de engorda de salmones donde se efectuará el proceso productivo, no se generarán riles:

Identificación del residuo	Cantidad de residuos/año	Tipo de manejo de los residuos	Destino de los residuos
Aguas servidas domésticas (sistemas de tratamiento)	54,8 m3/año	Sistema de tratamiento.	Columna de agua.
Aguas residuales de lavamanos, duchas y cocinas	127,8 m3/año	Tamiz o rejilla.	Columna de agua.
Residuos de lubricantes provenientes de la mantención de equipos.	192 l/año	Almacenamiento en recipientes sellados y debidamente identificados.	Disposición en lugar industrial autorizado.

- d.- El centro de cultivo presentará previo al inicio de las operaciones, un Plan de Contingencias ante derrames de Hidrocarburos ante la Gobernación Marítima de Aysén, el que deberá estar confeccionado conforme las instrucciones señaladas en la Directiva D.G.T.M. y M.M. A-53/002, debiendo estar aprobado por Directemar, previo a su operación.
- e.- La estructura flotante, cuenta con una planta de tratamiento para las aguas servidas modelo Verde Andes, modelo 0,5 MF, diseñada para tratar 1,5 m3/día, que cuenta con certificado de aprobación vigente extendido por esta Dirección General, entendiéndose por ellas a las aguas provenientes de desagües de cualquier tipo de inodoro, urinario, conforme se establece en la regla 1, Anexo IV, del Convenio MARPOL 73/78. Debido a las características del sistema de tratamiento para las aguas sucias, el efluente no contendrá sólidos flotantes visibles, además será inodoro e incoloro. Las aguas, posterior a ser tratadas, serán descargadas o dispuestas al costado de la estructura flotante.
- f.- Se acreditará el correcto funcionamiento de este sistema de tratamiento, con monitoreos puntuales mensuales del efluente generado. Los análisis incluirán, a lo menos, los siguientes parámetros: Grasas y Aceites, Sólidos Sedimentables, Sólidos Suspendidos Totales, pH, Coliformes Fecales, DBO5 y DQO, los que deberán ser remitidos a la Gobernación Marítima de Aysén y, de acuerdo a lo instruido por la Superintendencia de Medio Ambiente, se deberá dar cumplimiento a las exigencias contenidas en la Resolución Exenta N° 844, de fecha 14 de Diciembre de 2012, que dicta e instruye normas de carácter general sobre la remisión de los antecedentes respecto de las condiciones, compromisos y medidas establecidas en las resoluciones de calificación ambiental.
- g.- La mortalidad que se generará durante la etapa de engorda, será retirada diariamente de forma manual por los buzos, actividad que será seguida de una desinfección para evitar transmitir enfermedades a las otras jaulas. Los peces muertos serán almacenados y mantenidos en una plataforma de acopio de mortalidad, utilizada sólo para este objetivo. Esta plataforma estará ubicada cercano a un vértice de la concesión, idealmente el que se encuentre en el punto más alejado de las estructuras de cultivo. En la plataforma la mortalidad será almacenada en recipientes herméticos con el fin de evitar todo tipo de vertidos líquidos.
- h.- La frecuencia de retiro de los peces muertos se efectuará al menos tres veces por semana y el traslado se efectuará vía marítima o terrestre a sus plantas reductoras ubicadas en Castro, Puerto Montt o Puerto Chacabuco, con la finalidad exclusiva de procesarla como materia prima para producir y comercializar harina y aceite de salmón. En la eventualidad que por fuerza mayor (climatológica o mecánica) no se pueda realizar el traslado de forma normal y con la frecuencia habitual, los peces muertos serán almacenados en los mismos recipientes con tapa, dentro de bolsas hasta su retiro, teniendo el mismo destino que en una situación normal. Con esto, se asegura la no generación de impactos ambientales al

medio circundante. Adicionalmente, el titular implementará un sistema de doble guía con motivo de tener un adecuado control de los residuos generados y que estos sean derivados a un lugar de disposición autorizado.

- i.- El proyecto no contempla ninguna fuente terrestre de contaminación, por lo que no se consideran las disposiciones contenidas en el “Protocolo para la Protección del Pacífico Sudeste contra la Contaminación Proveniente de Fuentes Terrestres y sus Anexos I, II, y III de 1983”, promulgado por D.S. 295/86 del Ministerio de Relaciones Exteriores, incluyendo los estudios previos sobre las características del lugar de descarga, según se estipula en las secciones A, B y C del Anexo III, de este cuerpo normativo.

- 2.- Que, la Gobernación Marítima de Aysén, será responsable del control, fiscalización y cumplimiento de los aspectos y condiciones ambientales establecidas en la presente resolución.

- 3.- Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones sectoriales que deba solicitar oportunamente el titular a la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR) u otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras o acciones, de acuerdo a las leyes o reglamentos vigentes.

- 4.- ANÓTESE, publíquese y comuníquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO
SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 358 VRS.

AUTORIZA USO DEL DESINFECTANTE “UCARSAN 420” EN JURISDICCIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA.

VALPARAÍSO, 01 de Abril de 2014.

VISTO: las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; los artículos 2° y 3° del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, promulgado por el D.S.(M) N° 1 de 1992; y

CONSIDERANDO:

- 1.- Lo expuesto por la empresa ILENDER CHILE S.A., a través de su carta s/n°, de fecha 04 de Marzo de 2014, en la que solicita autorización para el uso del desinfectante “UCARSAN 420” en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
- 2.- Los resultados de los bioensayos de toxicidad aguda y crónica efectuados al producto “UCARSAN 420”, en el Laboratorio de Toxicología del Centro Regional de Estudios Ambientales de la Universidad Católica de la Santísima Concepción, a través de los informes CREA-101-12 y CREA-102-12, ambos de fecha 05 de junio de 2012.
- 3.- La ficha técnica y de seguridad del producto “UCARSAN 420”, en el que se indica la Dosis Letal (LC_{50-48h}) de 0,023 ml/L en *Daphnia magna* y 0,012 ml/L en *Tisbe longicornis* y la Dosis Crónica (EC_{50-96h}) de 0,05 ml/L en *Selenastrum capricornatum* y 0,001 ml/L en *Isochrysis galbana*; especies dulceacuícolas y marinas locales susceptibles de cultivo; así como también, las diluciones aplicadas a distintos usos.
- 4.- La resolución exenta del Instituto de Salud Pública de Chile N° 868, de fecha 19 de Mayo de 2011, mediante la cual se otorga registro de producto plaguicida de uso sanitario y doméstico N° D-205/11 al desinfectante “UCARSAN 420 DESINFECTANTE LÍQUIDO 20 %”, de acuerdo a lo prevenido en el D.S.(S.) N° 157/07.

RESUELVO:

- 1.- AUTORIZÁSE, el uso del producto desinfectante “UCARSAN 420” sobre naves, artefactos navales y otras instalaciones acuáticas, bajo la condición que su utilización sea restrictivamente efectuada según lo señalado en la Ficha Técnica y de Seguridad y en una concentración igual o inferior a 0,05 ml/L en ambientes dulceacuícolas y 0,001 ml/L en ambientes marinos, prohibiéndose arrojar y disponerlo en los cuerpos de agua de jurisdicción nacional.
- 2.- Atendiendo que se reconocen las particulares características ambientales que pueda revestir un cuerpo de agua de la jurisdicción nacional, el usuario que desee aplicar el producto “UCARSAN 420” deberá siempre solicitar previamente autorización a la Autoridad Marítima local, procediendo a informarle lo siguiente:
 - a) Copia de la presente resolución que autoriza uso del desinfectante en jurisdicción de la Autoridad Marítima.

- b) Lugar, ubicación y características del medio en donde se empleará el desinfectante.
- c) Fecha o período de aplicación del desinfectante.
- d) Conocimiento de las condiciones de dilución y concentración del producto.
- e) Lugar y período de almacenamiento del producto.
- f) Cumplimiento de las disposiciones sobre prevención de riesgos de los operarios.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, la presente Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D.S. (M.) N° 427, de fecha 25 de Junio de 1979, y tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación.
- 2.- Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones que deba solicitar el titular a otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras, y/o actividades asociadas a la solicitud, en conformidad a lo establecido en la normativa vigente.
- 3.- ANÓTESE, REGÍSTRESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 360 VRS.

AUTORIZA EL USO DEL DISPERSANTE
“NATURALDISPER”.

VALPARAÍSO, 02 de Abril de 2014.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa INSEMIST CHILE LTDA., a través de sus cartas de fecha 29 de enero y 5 de marzo de 2014, el informe de Bioensayo de Toxicidad y Efectividad del extracto puro de Quillay frente a hidrocarburos, emitido por la Facultad de Ciencias del Mar y de Recursos Naturales de la Universidad de Valparaíso, de fecha 10 de diciembre del 2012, las facultades que me confiere la Ley N° 2.222, Título IX, de fecha 21 de mayo de 1978 y lo establecido en Resolución Exenta D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° 12.600/272, de fecha 12 de junio de 2013,

RESUELVO:

- 1.- AUTORIZÁSE, el uso del dispersante denominado “NATURALDISPER” en aguas marinas del litoral de la República, a excepción del territorio Antártico chileno y sólo bajo condiciones que permitan una concentración igual o menor a 10.000 ppm del producto.
- 2.- Su aplicación siempre deberá ser autorizada y supervisada por la Autoridad Marítima Local, en atención a que su uso debe ser “sólo eventual, controlado y exclusivamente en agua de mar” al producirse un derrame o vertimiento de hidrocarburo.

ESTABLÉCESE:

- 1.- La presente Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D.S. (M.) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979 y tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación.
- 2.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO
SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N°12600/ 05/ 364 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS DE LA MN “CORCOVADO”.

VALPARAÍSO, 03 de Abril de 2014.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa “HUMBOLDT SHIPMANAGEMENT”, mediante Carta SQES/0422/PSV, de fecha 12 de marzo de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos u otras sustancias susceptibles de contaminar de la MN “CORCOVADO”; y de acuerdo a lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 37 (Anexo I) del Convenio MARPOL, versión 2011; y teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978; y el Artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, de fecha 06 de enero de 1992,

RESUELVO:

APRUEBASE, el Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos u otras sustancias susceptibles de contaminar de la MN “CORCOVADO” (CBCK) 9.611 A.B. de bandera nacional, propiedad de la Empresa “HUMBOLDT SHIPMANAGEMENT”, el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la ocurrencia de un derrame de hidrocarburos.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, los productos químicos (dispersantes) para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por medio de resolución emitida por la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.
- 2.- Este Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 3.- El Armador cada año revisará y evaluará los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la Ficha de Revisión que se acompaña.
- 4.- Toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y MM. ORD. A – 53/002, de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda. Para llevar a cabo el proceso anterior, se considerará un sistema de archivo que permita la actualización del plan en el tiempo con las hojas debidamente numeradas.

- 5.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y sus respectivas Fichas de Revisión y Actualización, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 6.- DÈJESE SIN EFECTO, Resolución D.G.T.M. y M.M. N° 12.600/05/1823 VRS., del 27 de diciembre de 2010.
- 7.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático y tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del Plan.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO
SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 365 VRS

APRUEBA PLAN DE GESTIÓN DE BASURAS DE LA
M/N “COPERNICO”.

VALPARAÍSO, 03 de Abril de 2014.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa “NAVIMAG CARGA S.A.”, para la revisión y aprobación del Plan de Gestión de Basuras de la M/N “COPERNICO”, remitida por la Gobernación Marítima de Puerto Montt, mediante guía de Remisión Ordinario N° 10.400/06/2014, sin fecha; las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación, y los artículos 2°, 3°, 5° y 98° al 103° del D.S. N° 1 de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; lo dispuesto en Anexo V, Regla 9, numeral 2, del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL, versión 2011, y

CONSIDERANDO:

- 1.- Que, el Anexo V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL, entró en vigor en Chile a contar del 15 de noviembre de 2008.
- 2.- Que, la Regla 9 del Anexo V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL, versión 2011, dispone que *“buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más tendrá un plan de gestión de basuras que la tripulación deberá cumplir (...).”*
- 3.- Que, el plan de gestión de basuras de la M/N “COPERNICO” cumple con las especificaciones que ha dispuesto el Convenio MARPOL, versión 2011, es decir, que incluye los procedimientos escritos para la recogida, el almacenamiento y la evacuación de basuras; se designa la persona encargada de su cumplimiento y está escrito en el idioma de trabajo de la tripulación.

RESUELVO:

- 1.- APRUEBASE, el plan de gestión de basuras de la M/N “COPERNICO” (CBCF) 7366 A.B. de bandera chilena, propiedad de la empresa “NAVIMAG CARGA S.A.”, quien será responsable de su cumplimiento ante la Autoridad Marítima Nacional.
- 2.- El citado plan contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una orientación sobre los aspectos relacionados con la adecuada gestión de la basura a bordo, resguardando una efectiva protección del medio marino.

DISPÓNESE:

- a) Que, la empresa revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en las leyes o políticas nacionales e internacionales, los datos y números relacionados con la organización o las políticas de la empresa, entre otros procesos que se registrarán en la *Ficha de Revisión* que se acompaña.
- b) Que, el Plan de Gestión de Basuras de la M/N "COPERNICO" con su resolución aprobatoria, deberá encontrarse siempre a bordo, que lo mantendrá ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias.
- c) Que, el plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar los antecedentes para su posterior resolución.

3.- ANÓTESE y comuníquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO
SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 366 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVOS "BAHÍA TRANQUILA II" DE LA EMPRESA "SALMONES MAGALLANES S.A."

VALPARAÍSO, 03 de Abril de 2014.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "SALMONES MAGALLANES S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, mediante Memorandum Ordinario N° 12.600/77, de fecha 27 de febrero de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivos "BAHÍA TRANQUILA II"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y, teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivos "BAHÍA TRANQUILA II", perteneciente a la Empresa "SALMONES MAGALLANES S.A.", ubicados en las coordenadas L: 52° 04' 29,26" S; G: 072° 49' 02,25" W, Estero Poca Esperanza, Puerto Natales, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE,

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002, de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Punta Arenas.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO
SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 367 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVOS "JONSHON" DE LA EMPRESA "SALMONES MAGALLANES S.A."

VALPARAÍSO, 03 de Abril de 2014.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "SALMONES MAGALLANES S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, mediante Memorándum Ordinario N° 12.600/77, de fecha 27 de febrero de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivos "JONSHON"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y, teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUEBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivos "JONSHON", perteneciente a la Empresa "SALMONES MAGALLANES S.A.", ubicados en las coordenadas L: 51° 56' 52,52" S; G: 072° 55' 38,41" W, Estero Poca Esperanza, Puerto Natales, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.
- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002, de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.

- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Punta Arenas.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO
SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 368 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "PUNTA LAURA" DE LA EMPRESA "MAINSTREAM CHILE S.A."

VALPARAÍSO, 03 de Abril de 2014.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa "MAINSTREAM CHILE S.A.", remitida por intermedio Gobernación Marítima de Punta Arenas, mediante Memorándum Ordinario N° 12.600/73, de fecha 27 de febrero de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "PUNTA LAURA"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y, teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "PUNTA LAURA", perteneciente a la empresa "MAINSTREAM CHILE S.A.", ubicado en las coordenadas L: 52° 40' 05,30" S; G: 072° 25' 16,78" W, Seno Skyring, Punta Laura, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002, de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Punta Arenas.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO
SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 369 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "MELIMOYU" DE LA EMPRESA "GRANJA MARINA TORNAGALEONES S.A."

VALPARAÍSO, 03 de Abril de 2014.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "GRANJA MARINA TORNAGALEONES S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Aysén, mediante Guía de Remisión N° 10.400/59, de fecha 06 de febrero de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "MELIMOYU"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y, teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "MELIMOYU", perteneciente a la Empresa "GRANJA MARINA TORNAGALEONES S.A.", ubicado en las coordenadas L: 44° 03' 24,43" S; G: 073° 11' 35,59" W, Seno Melimoyu, Sector Costa Norte, Comuna de Cisnes, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, los productos químicos (dispersantes) para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002, de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Aysén.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO
SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 370 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "PUNTA ALBERTO" DE LA EMPRESA "EXPORTADORA LOS FIORDOS LTDA."

VALPARAÍSO, 03 de Abril de 2014.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "EXPORTADORA LOS FIORDOS LTDA.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Aysén, mediante Guía de Remisión N° 10.400/59, de fecha 06 de febrero de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "PUNTA ALBERTO"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y, teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "PUNTA ALBERTO", perteneciente a la empresa "EXPORTADORA LOS FIORDOS LTDA.", ubicado en las coordenadas L: 44°25'56,49" S; G: 072°51'04,93" W, Canal Jacaf, Sureste de Punta Alberto, Puerto Cisnes, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002, de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Aysén.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO
SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 374 VRS.

AUTORIZA EL PROYECTO "SISTEMA DE TUBERÍAS DE TRASVASE DE AGUAS SUCIAS" DESDE NAVES QUE ATRAQUEN EN EL PUERTO PUNTA TOTORALILLO, PERTENECIENTE A LA EMPRESA "COMPAÑÍA MINERA DEL PACÍFICO".

VALPARAÍSO, 03 de Abril de 2014.

VISTO: las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; lo dispuesto en los artículos 2°, 3° y 94° del D.S. (M) N° 1 de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática y lo dispuesto en la Regla 10 del Anexo IV del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL; la Directiva DGT.M. Y MM. A-52/001, del 9 de marzo de 2007,

CONSIDERANDO:

- 1.- La solicitud presentada por la empresa "COMPAÑÍA MINERA DEL PACÍFICO", para la aprobación de su proyecto "Sistema de Tuberías de Traspase de Aguas Sucias" desde naves que atraquen en el Puerto Punta Totorailillo, las que serán dispuestas en plantas de tratamiento autorizada por la Autoridad Sanitaria.
- 2.- Lo señalado por el Sr. Oscar Ortiz Cisternas en representación de la empresa "COMPAÑÍA MINERA DEL PACÍFICO" en la Carta N° TIV-O-001-NAG, de fecha 22 de enero de 2014 en la cual se compromete a disponer de las aguas sucias en camiones, los cuales posteriormente depositaran éstas en lugares autorizados por la Autoridad Sanitaria.

R E S U E L V O:

- 1.- AUTORIZÁSE el proyecto de "Sistema de Tuberías de Traspase de Aguas Sucias" desde naves que atraquen en el Puerto Punta Totorailillo, perteneciente a la Empresa "COMPAÑÍA MINERA DEL PACÍFICO".
- 2.- La Empresa "COMPAÑÍA MINERA DEL PACÍFICO", deberá informar a la Capitanía de Puerto que corresponde, el inicio y término de las faenas de recepción de aguas sucias, indicando los volúmenes recibidos y el lugar de disposición de ésta, obligándose además a entregar a la referida autoridad copia del recibo o factura emitida por el depósito final del contaminante.
- 3.- La Autoridad Marítima, será la responsable del control y fiscalización del cumplimiento de los aspectos y condiciones establecidas en la resolución de autorización, debiendo inspeccionar cada año a la empresa en comento.

- 4.- La aplicabilidad del presente instrumento, se entenderá sin perjuicio de otras autorizaciones que la empresa requiera, en atención a la normativa ambiental competente, y su vigencia quedará condicionada a los permisos que haya otorgado la Autoridad Sanitaria.
- 5.- Que, esta Resolución tendrá una vigencia de dos años (2) años, a contar de la fecha de su publicación.

ANÓTESE, REGÍSTRESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 375 VRS.

AUTORIZA USO DEL DESINFECTANTE “BIOTIL” EN
JURISDICCIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA.

VALPARAÍSO, 03 de Abril de 2014.

VISTO: las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; los artículos 2° y 3° del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, promulgado por el D.S.(M) N° 1 de 1992; y

CONSIDERANDO:

- 1.- Lo expuesto por la empresa VETERQUIMICA S.A., a través de su carta s/n°, de fecha 27 de Febrero de 2014, en la que solicita autorización para el uso del desinfectante “BIOTIL” en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
- 2.- Los resultados de los bioensayos de toxicidad aguda y crónica efectuados al producto “BIOTIL”, en el Laboratorio de Toxicología del Centro Regional de Estudios Ambientales de la Universidad Católica de la Santísima Concepción, a través del informe CREA-89-08-B, de fecha 07 de julio de 2008.
- 3.- La ficha técnica y de seguridad del producto “BIOTIL”, en el que se indica la Dosis Letal (LC_{50-48h}) de 0,2345 ppm en *Tisbe longicornis* y la Dosis Crónica (EC_{50-96h}) de 0,0014 ppm en *Isochrysis galbana*; especies marinas locales susceptibles de cultivo; así como también, las diluciones aplicadas a distintos usos.
- 4.- Que además, se encuentra en tramitación su registro como desinfectante ante el Instituto de Salud Pública (I.S.P.), de acuerdo a lo prevenido en el D.S.(S.) N° 157/07 “Reglamento de Pesticidas de Uso Sanitario y Doméstico”.

RESUELVO:

- 1.- AUTORIZÁSE, el uso del producto desinfectante “BIOTIL” sobre naves, artefactos navales y otras instalaciones acuáticas, bajo la condición que su utilización sea restrictivamente efectuada según lo señalado en la Ficha Técnica y de Seguridad y en una concentración igual o inferior a 0,0014 ppm en ambientes marinos, prohibiéndose arrojar y disponerlo en el cuerpo de agua.
- 2.- Atendiendo que se reconocen las particulares características ambientales que pueda revestir un cuerpo de agua de la jurisdicción nacional, el usuario que desee aplicar el producto “BIOTIL” deberá siempre solicitar previamente autorización a la Autoridad Marítima local, procediendo a informarle lo siguiente:
 - a) Copia de la presente resolución que autoriza uso del desinfectante en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
 - b) Lugar, ubicación y características del medio en donde se empleará el desinfectante.
 - c) Fecha o período de aplicación del desinfectante.
 - d) Conocimiento de las condiciones de dilución y concentración del producto.

- e) Lugar y período de almacenamiento del producto.
- f) Cumplimiento de las disposiciones sobre prevención de riesgos de los operarios.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, la presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación; sin embargo, la Autoridad Marítima podrá revocarla sin previo aviso, si el titular no comprueba en el plazo de 1 año, desde la citada fecha, que su producto ha sido ingresado en los registros de pesticidas del Instituto de Salud Pública.
- 2.- Que, la presente Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D.S. (M.) N° 427, de fecha 25 de Junio de 1979.
- 3.- Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones que deba solicitar el titular a otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras, y/o actividades asociadas a la solicitud, en conformidad a lo establecido en la normativa vigente.
- 4.- ANÓTESE, REGÍSTRESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 1120/ 83 VRS.

NOMBRA ALCALDE DE MAR AD-HONÓREM A
LA PERSONA QUE SE INDICA.

VALPARAÍSO, 04 de Abril del 2014.

VISTO: la Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.000/2 Vrs., de fecha 24 de Enero del 2014; la Directiva D.G.T.M. y M.M. Ordinario N° P-12/004, de fecha 25 de Septiembre del 2006; las facultades que me confiere el D.F.L. N° 292, de fecha 25 de Julio de 1953 y el D.L. N° 2.222, de fecha 21 de Mayo de 1978,

RESUELVO:

- 1.- NÓMBRASE a contar del 01 de Abril del 2014, al Sr. Pablo BALMACEDA Errázuriz, RUN. 16.663.699-K como Alcalde de Mar Ad-Honórem de la Caleta Matanzas, dependiente de la Capitanía de Puerto de Pichilemu.
- 2.- DECLÁRASE:
 - a.- Que, por el presente nombramiento el Sr. BALMACEDA, no se hace acreedor a ningún tipo de remuneración o beneficio, ni le será válido para efecto legal alguno, tanto ahora como en el futuro.
 - b.- Que, para el desempeño de sus funciones dependerá del Capitán de Puerto de Pichilemu, quien le impartirá las instrucciones sobre fiscalización, cumplimiento de las leyes, reglamentos marítimos y controlará su desempeño profesional.
- 3.- COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para conocimiento, cumplimiento y publicación en el Boletín Oficial de la Armada.

(Fdo.)

HUMBERTO RAMÍREZ NAVARRO
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

D.G.T.M. Y M. M. ORDINARIO N°12600/ 188 VRS.

DESIGNA INSPECTORES DE NAVES MAYORES
Y DE ARTEFACTOS NAVALES AÑO 2014.

VALPARAÍSO, 09 de Abril de 2014.

VISTO: lo dispuesto en el Reglamento Sobre Reconocimiento de Naves y de Artefactos Navales, aprobado por D.S. (M) N° 248, del 05 de Julio de 2004; lo establecido en la Ley de Navegación, aprobada por D.L. N° 2.222, de fecha 21 de Mayo de 1978 y las atribuciones que me confiere el artículo N° 3 de la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, aprobada por el D.F.L. N° 292, del 25 de Julio de 1953,

RESUELVO :

DESÍGNASE a los siguientes Oficiales y Empleados a Contrata como Inspectores de las Comisiones de Inspección de Naves durante el año 2014:

COMISIÓN NACIONAL DE INSPECCIÓN DE NAVES

PRESIDENTE	:	CA LT	Sr. Iván VALENZUELA Bosne
JEFE SIM AUDITOR	:	CN LT	Sr. Gonzalo ARAYA Gajardo
INSPECNAV	:	CF LT	Sr. Germán LLANOS Silva
INSPECNAV	:	EAC CN LT	Sr. Williams MIRANDA Leyton
INSPECNAV	:	EAC CF LT	Sr. Iván WOLDARSKY Arancibia
INSPECMAQ	:	EAC CN	Sr. Fernando ARGALUZA Olaeta
INSPECTEL AUDITOR	:	EAC CN LT	Sr. Fernando SAVER White
INSPECTEL	:	EAC CN LT	Sr. Robinson SANTIAGO Pardo
JEFE CERP.	:	EAC CA	Sr. Carlos FANTA de la Vega
AUDITOR ISM/ISPS	:	EAC CN LT	Sr. Williams MIRANDA Leyton

COMISIÓN LOCAL DE INSPECCIÓN DE NAVES DE ARICA

PRESIDENTE	:	CN	Sr. Luis Felipe BRAVO Cubillos
JEFE CLIN	:	CF LT	Sr. Jaime AROS Conejeros
INSPECNAV	:	CC PR	Sr. Olaf CHRISTIANSEN Neira
INSPECNAV	:	T1 LT	Sr. Cristián VIDAL Elías
INSPECMAQ	:	EAC Ing.C.Naval	Sr. Boris SALINAS Araneda
INSPECTEL	:	CF LT	Sr. Javier CÁCERES Erazo
INSPECTOR CERP.	:	EAC Ing. Jefe Maq.	Sr. René RAMÍREZ Corvalán

COMISIÓN LOCAL DE INSPECCIÓN DE NAVES DE IQUIQUE

PRESIDENTE	:	CN LT	Sr. Rodrigo VATTUONE Garcés
INSPECNAV (JEFE CLIN) AUDITOR:	:	EAC CC LT (R)	Sr. Guillermo ROJAS Figueroa
INSPECNAV	:	CC LT	Sr. Jaime GATICA Calderón
INSPECMAQ	:	EAC Ing.C.Naval	Sr. Juan MAYA Vilches
INSPECTEL	:	EAC Of. Rt.M.M.N.	Sr. Mauricio MUNIZAGA Cruz
INSPECTOR CERP. AUDITOR	:	EAC Ing.Jefe Maq.	Sr. René RAMÍREZ Corvalán

COMISIÓN LOCAL DE INSPECCIÓN DE NAVES DE ANTOFAGASTA

PRESIDENTE	:	CN LT	Sr. Marcos RIFFO Hutinel
INSPECNAV (JEFE CLIN)	:	EAC CN	Sr. Miguel AHUMADA Céspedes
INSPECNAV	:	CC LT	Sr. Domingo HORMAZABAL Figueroa
INSPECMAQ	:	EAC Ing.C.Naval	Sr. Juan MAYA Vilches
INSPECTEL	:	EAC Of. Rt.M.M.N.	Sr. Mauricio MUNIZAGA Cruz
INSPECTOR CERP.	:	EAC Ing.C.Naval	Sr. John BRÜNING Serón

COMISIÓN LOCAL DE INSPECCIÓN DE NAVES DE VALPARAÍSO
(CUBRE LA JURISDICCIÓN DE G.M. CALDERA – G.M. COQUIMBO)

PRESIDENTE	:	CN LT	Sr. Cristián GÁLVEZ Vergara
INSPECTEL (JEFE CLIN)	:	T1 LT	Sr. Carlos BAÑADOS Matute
INSPECTEL	:	EAC CN LT	Sr. Alberto DE LA MAZA Riquelme
INSPECNAV	:	CC LT	Sr. Rodrigo POMERI Chamorro
INSPECNAV	:	T1 LT	Sr. Rodrigo ESPARZA Bastías
INSPECNAV AUDITOR	:	EAC CF IL (R)	Sr. Luis GARCÍA Mayorga
INSPECNAV	:	EAC Piloto 1ºM.M.N.	Sr. Guillermo ALDONEY Rocuant
INSPECNAV	:	EAC CN LT	Sr. Juan Carlos MUNITA Lobos
INSPECNAV (MARITGOBCOQ)	:	CC LT	Sr. Henry CAMOUSSEIGHT Varas
INSPECNAV (MARITGOBCOQ)	:	T1 LT	Sr. Raúl CEBALLOS Fuentes
INSPECMAQ	:	EAC CN	Sr. Jean Pierre SALÍN Ibaseta
INSPECMAQ AUDITOR	:	EAC CN	Sr. Carlos SAZO Pérez
INSPECMAQ AUDITOR	:	EAC CN LT	Sr. Luis MUÑOZ Vidangossy
INSPECMAQ	:	EAC CN	Sr. Ricardo GONZÁLEZ Gajardo
INSPECMAQ	:	EAC CF (R)	Sr. Mario DE GIORGIS Guarachi
INSPECTOR CERP. AUDITOR	:	EAC CA LT	Sr. Ricardo BÖKE Friederichs
INSPECTOR CERP. AUDITOR	:	EAC CN LT	Sr. Mario LÓPEZ Salazar
INSPECTOR CERP.	:	EAC CN LT	Sr. Oscar TAPIA Zúñiga
INSPECTOR CERP.	:	EAC CF (R)	Sr. Mario RAMÍREZ Cortés

COMISIÓN LOCAL DE INSPECCIÓN DE NAVES DE SAN ANTONIO

PRESIDENTE	:	CF LT	Sr. César CRUZAT Zúñiga
INSPECMAQ (JEFE CLIN) AUDITOR:	:	EAC CN	Sr. Héctor LÓPEZ Torres
INSPECNAV	:	T1 LT	Sr. Alfredo ACEVEDO Vera
INSPECNAV	:	EAC CN LT	Sr. Álvaro VICENCIO Andaur
INSPECTEL	:	EAC CN LT	Sr. Alberto DE LA MAZA Riquelme
INSPECTOR CERP.	:	EAC CA LT	Sr. Ricardo BÖKE Friederichs
INSPECTOR CERP.	:	EAC CN LT	Sr. Mario LÓPEZ Salazar
INSPECTOR CERP.	:	EAC CN LT	Sr. Oscar TAPIA Zúñiga
INSPECTOR CERP.	:	EAC CF (R.)	Sr. Mario RAMÍREZ Cortés

COMISIÓN LOCAL DE INSPECCIÓN DE NAVES DE TALCAHUANO

PRESIDENTE	:	CN LT	Sr. Manuel COFRÉ Lizana
INSPECMAQ (JEFE CLIN)	:	T1 LT	Sr. Hans EKDAHL Espinoza
INSPECMAQ	:	EAC Ing.C.Naval	Sr. Patricio ANDRADE Elgueta
INSPECMAQ	:	EAC CN	Sr. Guillermo GAJARDO Pérez
INSPECMAQ	:	EAC Ing.C.Naval	Sr. Manuel SEGUEL Rodríguez
INSPECNAV	:	CF LT	Sr. Rodrigo DÍAZ Sotomayor
INSPECNAV	:	T1 LT	Sr. Claudio ZÚÑIGA Vásquez
INSPECNAV	:	EAC CF LT (R)	Sr. Manuel GONZÁLEZ Anún
INSPECNAV AUDITOR	:	EAC CF LT (R)	Sr. Luis VERGARA Villegas

INSPECNAV	:	EAC CF (R)	Sr. Mauricio MUÑOZ Lazo
INSPECNAV	:	EAC Piloto 1°M.M.N.	Sr. Benjamín REBOLLEDO Fuentes
INSPECTEL	:	T1 LT	Sr. Jorge VERGARA Moraga
INSPECTEL	:	EAC CF (R)	Sr. John ARENTSEN Rodríguez
INSPECTOR CERP. AUDITOR	:	EAC Ing. Jefe Mq.	Sr. Roberto GAETE Apablaza

COMISIÓN LOCAL DE INSPECCIÓN DE NAVES DE VALDIVIA

PRESIDENTE	:	CF LT	Sr. Antonio GARRIGA Varela
INSPECMAQ (JEFE CLIN)	:	EAC CF (R.)	Sr. Jesús GRANDÓN Cancino
INSPECNAV	:	T1 LT	Sr. Roberto ASCENCIO Matamala
INSPECTEL	:	T1 LT	Sr. Jorge VERGARA Moraga
INSPECTEL	:	EAC CF (R)	Sr. John ARENTSEN Rodríguez
INSPECTOR CERP. AUDITOR	:	EAC Ing. Jefe Mq.	Sr. Roberto GAETE Apablaza

COMISIÓN LOCAL DE INSPECCIÓN DE NAVES DE PUERTO MONTT
(JURISDICCIÓN G.M. PUERTO MONTT – G.M. AYSÉN)

PRESIDENTE	:	CN LT	Sr. Claudio FIGUEROA Lizama
INSPECMAQ (JEFE CLIN)	:	T1 LT RN	Sr. Víctor MARÍN Díaz
INSPECMAQ	:	EAC CC (R)	Sr. Rodrigo VIGOUROUX Brzovic
INSPECMAQ	:	EAC Ing.C.Naval	Sr. Patricio AGUILERA Sánchez
INSPECNAV	:	CC PR	Sr. Eduardo BARRIOS Santelices
INSPECNAV	:	T1 LT	Sr. Norman AHUMADA García
INSPECNAV	:	T1 LT	Sr. Manuel FIGUEROA González
INSPECNAV AUDITOR	:	EAC CN LT	Sr. Jorge AHUMADA Carrera
INSPECNAV	:	EAC CF LT (R)	Sr. Enrique ESPINOZA Yáñez
INSPECNAV (MARITGOBAYS)	:	CC PR	Sr. Christian KARIN Olivares
INSPECNAV (MARITGOBAYS)	:	T1 LT	Sr. Eugenio BOSQUE Lago
INSPECTEL	:	EAC CN LT	Sr. Rodolfo ESTAY Molina
INSPECTEL	:	EAC CC LT (R)	Sr. Jorge ESCUDERO Pastenes
INSPECTOR CERP.	:	EAC Ing. Jefe Mq.	Sr. Roberto GAETE Apablaza

COMISIÓN LOCAL DE INSPECCIÓN DE NAVES DE CASTRO

PRESIDENTE	:	CF LT	Sr. Rodrigo GÁRATE Montoya
INSPECNAV (JEFE CLIN)	:	T1 LT	Sr. Ricardo CARTES Alarcón
INSPECNAV	:	T2 LT	Sr. Felipe PÁEZ Peroncini
INSPECMAQ	:	EAC Ing.C.Naval	Sr. Danilo FUENTES Oyarzún
INSPECTEL	:	T1 LT	Sr. Esteban ÁVILA Figueroa
INSPECTOR CERP.	:	EAC Ing. Jefe Mq.	Sr. Roberto GAETE Apablaza

COMISIÓN LOCAL DE INSPECCIÓN DE NAVES DE PUNTA ARENAS
(JURISDICCIÓN G.M. PUNTA ARENAS – G.M. WILLIAMS – G.M. ANTÁRTICA)

PRESIDENTE	:	CN LT	Sr. Jorge IMHOFF Leyton
INSPECMAQ (JEFE CLIN)	:	CC	Sr. Jorge HERNÁNDEZ Vásquez
INSPECMAQ	:	EAC Ing.C.Naval	Sr. Pedro ÁLVAREZ Ramírez
INSPECTEL	:	T1 LT	Sr. Pedro MONTES Cortés
INSPECTEL	:	EAC Ing Elect.	Sr. José ROSALES Galindo
INSPECNAV	:	T1 LT	Sr. Héctor ROJAS Martín
INSPECNAV	:	EAC CF (R)	Sr. Juan BARRÍA González
INSPECNAV (MARITGOBWILL):	:	T1 LT	Sr. Ignacio ORTIZ Díaz
INSPECNAV (MARITGOBWILL):	:	T1 LT	Sr. Arturo ANINAT González
INSPECTOR CERP. AUDITOR	:	EAC Ing. C.Naval	Sr. José AMPUERO Lavado

- 2.- Los Inspectores designados como Jefes de la Comisión Local de Inspección de Naves (CLIN), serán los responsables de la coordinación de las inspecciones, su buen funcionamiento y del cumplimiento de las normas y tareas que le corresponda a cada Comisión Local de Inspección de Naves. Asimismo, participarán en la formulación del plan de inspecciones a las embarcaciones menores en la jurisdicción, considerando la ejecución de una inspección anual y una intempestiva para cada embarcación menor.
- 3.- El Jefe de la Comisión Local de Inspección de Naves, deberá mantener una comunicación fluida y administrativa con las Comisiones Locales de Inspección de Naves Menores, con el propósito de mejorar efectivamente su gestión. Coordinará que la inspección de todas las embarcaciones menores que transporten sobre 12 pasajeros, sea efectuada por los inspectores señalados en la presente resolución, considerando su participación en la inspección inicial y posteriormente cada 5 años.
- 4.- Las Comisiones Locales de Inspección de Naves, deberán apoyar y supervisar técnicamente el trabajo de las Comisiones Locales de Inspección de Naves Menores, verificando los procedimientos de inspección y la forma de mejorar los estándares de ellas, contribuyendo en la capacitación y actualización técnica de sus integrantes. De igual manera los Inspectores de Naves Mayores, sin perjuicio de sus funciones, apoyarán la gestión de las Capitanías de Puerto en actividades de inspección de naves menores.
- 5.- De acuerdo a lo señalado en el Artículo 46 del Reglamento sobre Reconocimiento de Naves y Artefactos Navales, corresponde a una facultad del Sr. Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, la designación de Inspectores Ad-Hoc en cualquier especialidad en una Comisión Local de Inspección de Naves.
- 6.- Los Presidentes de la Comisiones Locales de Inspección de Naves, podrán nombrar en forma temporal como Inspectores tanto a Oficiales como Empleados a Contrata de su dependencia y que se encuentren calificados para efectuar una determinada inspección, previa resolución fundada.
- 7.- Los Jefes de las Comisiones Locales de Inspección de Naves, serán responsables de coordinar y ejecutar las inspecciones intempestivas a las naves mayores de bandera nacional, con el propósito de cumplir el grado de actividad dispuesto por la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas. Asimismo, serán responsables de coordinar y ejecutar las inspecciones de Control por el Estado Rector del Puerto, de acuerdo al grado de actividad dispuesto por la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas y de acuerdo a lo dispuesto por la Directiva D.G.T.M. y M.M. O-71/004, del 16 de Marzo del 2007.
- 8.- Aquellas Comisiones Locales de Inspección de Naves que requieran la concurrencia de algún inspector desde otra Comisión (caso Antofagasta, San Antonio y Valdivia), los mandos deberán realizar las coordinaciones a nivel jurisdiccional.
- 9.- DERÓGASE la Resolución D.G.T.M. y M.M. ORDINARIO N° 12.600/459 Vrs., de fecha 11 Octubre 2013 y cualquier otra disposición contraria a la presente resolución.
- 10.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

(Fdo.)

HUMBERTO RAMÍREZ NAVARRO
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N°12.200/ 10 VRS.

INVALIDA LÍNEA DE LA PLAYA FIJADA POR RESOLUCIÓN D.G.T.M. Y M.M. ORD.N° 12.200/4 VRS., del 18.FEB.2013 EN SECTOR, SAN ANTONIO, PUERTO QUELLÓN, COMUNA DE QUELLÓN, PROVINCIA DE CHILOÉ, X REGIÓN.

VALPARAÍSO, 10 de Abril de 2014.

VISTO: lo dispuesto en el artículo 53 y 55 de la Ley 19.880 y lo dispuesto en los Artículos 1° N° 23, artículo 7° inciso final, del D.S. (M) N° 2 de 2005, Reglamento sobre Concesiones Marítimas; el DS (M) N° 315, del 28 de Octubre del 2004, que otorgó concesión marítima a la empresa CONSTRUCTORA CONTEX LTDA., la resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.200/4 VRS., del 18 de Febrero del 2013, que fijó la línea de la playa en el sector de San Antonio, comuna de Quellón, provincia de Chiloé, X Región.

C O N S I D E R A N D O :

- 1.- Que, por D.S. (M) N° 315, del 28 de Octubre de 2004, se otorgó a la empresa CONSTRUCTORA CONTEX LTDA., concesión marítima sobre un sector de playa y fondo de mar, en el lugar denominado San Antonio, camino Chiguao, comuna de Quellón, con el objeto de amparar la construcción de un Terminal Marítimo Multipropósito, orientado a la industria salmonera, al turismo y al movimiento de carga general. En virtud de lo anterior, se autorizó el relleno de 15.083,15 m²., lo cual se efectuó y conforme lo previene el art. 7° inciso final del Reglamento sobre Concesiones Marítimas, la concesionaria inscribió en favor del fisco esos rellenos, según consta a fs. 76 N° 82 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de Quellón del año 2006.
- 2.- Que, para fijar la línea de la playa, habiéndose inscrito previamente los terrenos, tales rellenos debieron ser considerados en el estudio y levantamiento de la línea de la playa en el sector de San Antonio, Puerto Quellón, comuna de Quellón, provincia de Chiloé, X Región, a fin de determinar el deslinde de los terrenos de playa y el bien nacional de uso público "playa", lo que no se hizo. Ello trae como consecuencia que el terreno inscrito a nombre del fisco aparece como bien nacional de uso público cuando en realidad es un terreno fiscal, el cual atendida su naturaleza jurídica, tiene tratamientos distintos en nuestra legislación.
- 3.- Que, el artículo 53 de la Ley 19.880, faculta a la Autoridad Administrativa para que dentro de los dos años contados desde la notificación o publicación del acto, lo invalide cuando éstos son contrarios a derecho, como en la especie, ya que como se ha indicado, no se consideraron los terrenos fiscales referidos en el N° 2 precedente, para fijarla, como en derecho correspondía.
- 4.- Que, la concesión marítima referida vence el 31 de diciembre de 2014 y la empresa, para solicitar la renovación de la concesión marítima elevándola de menor a mayor, debe tener determinada la línea de la playa, en la forma que disponen las normas ya citadas, lo que amerita invalidar la resolución que la ha fijado.
- 5.- Que, por lo anteriormente expuesto, se procederá a invalidar la Resolución D.G.T.M. y M.M. ORD.N° 12.200/4 Vrs., del 18 de Febrero del 2013, que fijó la línea de la playa en dicho sector.

RESUELVO:

- 1.- ANÚLASE la Resolución D.G.T.M y M.M. Ord. N° 12.200/4 Vrs., del 18 de Febrero del 2013, previa audiencia del interesado.
- 2.- NOTIFÍQUESE por carta certificada a la empresa Constructora Contex Ltda., para que dentro del plazo que señala el Art. 55 de la Ley 19.880, haga valer lo que a sus derechos corresponda.
- 3.- ANÓTESE, comuníquese y publíquese en el Boletín Informativo Marítimo.

(Fdo.)

HUMBERTO RAMÍREZ NAVARRO
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° 12240/ 31842/ 32622/ 2 VRS.

OTORGA PERMISO DE OCUPACIÓN ANTICIPADA AL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, SOBRE UN SECTOR DE TERRENO DE PLAYA, EN EL LUGAR DENOMINADO CALETA QUINTAY, COMUNA DE CASABLANCA, PROVINCIA Y Vª REGIÓN DE VALPARAÍSO.

P.O.A. N° 2/2014.

VALPARAÍSO, 10 de Abril de 2014.

VISTO: la solicitud de concesión marítima trámite S.I.A.B.C. N° 31842, fecha inicio 10 de Octubre de 2013, presentada por el Ministerio de Obras Públicas; la solicitud de permiso de ocupación anticipada presentada según Trámite S.I.A.B.C. N° 32622, fecha inicio 31 de Marzo de 2014; el informe técnico favorable emitido por la Capitanía de Puerto de Valparaíso, del 31 de Marzo de 2014, lo dispuesto en el D.F.L. N° 340 de 1960 y en el Reglamento sobre Concesiones Marítimas, aprobado por D.S. (M) N° 2, del 3 de Enero de 2005 y sus modificaciones.

RESUELVO:

- 1.- OTÓRGASE al Ministerio de Obras Públicas, para la Dirección de Obras Portuarias, R.U.T. N° 61.202.000-0, con domicilio en Calle Morandé N° 59, comuna de Santiago, PERMISO DE OCUPACIÓN ANTICIPADA, sobre un sector de terreno de playa, en el lugar denominado Caleta Quintay, comuna de Casablanca, provincia y Vª Región de Valparaíso.
- 2.- El objeto de este permiso, es exclusivamente para realizar estudios de mecánica de suelo, en el sector de terreno de playa solicitado en concesión marítima, quedando expresamente prohibido el inicio de obras y faenas u otro tipo de construcciones e infraestructuras que no sean necesarias para la materialización de los citados estudios. La Autoridad Marítima Local fiscalizará y verificará el correcto cumplimiento de lo anterior.
- 3.- El beneficiario de este permiso, deberá presentar a la Autoridad Marítima Local un anteproyecto de los estudios a ejecutar y dará cumplimiento a todas las medidas de seguridad que se le impartan, conforme a sus atribuciones establecidas en la legislación que regula la materia.
- 4.- Se prohíbe absolutamente al Ministerio de Obras Públicas, para la Dirección de Obras Portuarias, arrojar al mar cualesquiera de las materias o energía indicadas en el artículo N° 142 de la Ley de Navegación, D.L N° 2.222 del 21 de Mayo de 1978. Además, deberá cumplir las disposiciones contenidas en el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, sin perjuicio de las exigencias establecidas en otros cuerpos legales, como también será el responsable de mantener la limpieza del sector solicitado, verificando además, que su actividad, no afecte de manera directa o indirecta los sectores aledaños y/o colindantes a la concesión.

- 5.- El beneficiario de este permiso asumirá la total responsabilidad de los trabajos que realice, incluso respecto de eventuales daños o perjuicios que ello pudiera irrogar a terceros, quedando libre el Fisco de cualquier responsabilidad. En todo caso, el Permiso de Ocupación Anticipada que se autoriza, no compromete la decisión del Estado para acceder o denegar la solicitud de concesión, sin ulterior responsabilidad para éste.

- 6.- Este permiso rige a contar de la fecha de la presente resolución y tendrá vigencia máxima de un año, mientras se tramita el correspondiente decreto que otorgue la concesión marítima, o en su efecto, expirará, automáticamente, cuando el Ministerio de Defensa Nacional autorice o deniegue la solicitud respectiva.

- 7.- La presente autorización, se someterá a las disposiciones contenidas en el D.F.L. N° 340 de 1960 y su Reglamento D.S. (M) N° 02 de 2005, como así también, al Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, de 1941. El incumplimiento de las obligaciones de este permiso, será suficiente causal para su caducidad.

ANÓTESE, COMUNÍQUESE y PUBLÍQUESE, en el Boletín Informativo Marítimo.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 1120/ 90 VRS.

NOMBRA ALCALDE DE MAR AD-HONÓREM A
LA PERSONA QUE SE INDICA.

VALPARAÍSO, 14 de Abril del 2014

VISTO: el Memorándum MARITGOBCOQ Ord. N° 12000/01/155, de fecha 25 de Marzo de 2014, el mensaje DIRECTEMAR R-090901, de ABR.2014; la Directiva D.G.T.M. y M.M. Ordinario N° P-12/004, de fecha 25 de Septiembre del 2006; las facultades que me confiere el D.F.L. N° 292, de fecha 25 de Julio de 1953 y el D.L. N° 2.222, de fecha 21 de Mayo de 1978,

RESUELVO:

- 1.- NÓMBRASE a contar del 16 de Abril del 2014, al Sr. Víctor Hernán VERGARA Peralta, RUN. 08.789.137-2 como Alcalde de Mar Ad-Honórem de la Caleta Punta Choros, dependiente de la Capitanía de Puerto de Coquimbo.
- 2.- DECLÁRASE:
 - a.- Que, por el presente nombramiento el Sr. VERGARA, no se hace acreedor a ningún tipo de remuneración o beneficio, ni le será válido para efecto legal alguno, tanto ahora como en el futuro.
 - b.- Que, para el desempeño de sus funciones dependerá del Capitán de Puerto de Coquimbo, quien le impartirá las instrucciones sobre fiscalización, cumplimiento de las leyes, reglamentos marítimos y controlará su desempeño profesional.
- 3.- COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para conocimiento, cumplimiento y publicación en el Boletín Oficial de la Armada.

(Fdo.

HUMBERTO RAMÍREZ NAVARRO
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

DGTM Y MM. ORDINARIO N° 12.805/ 10 VRS.

DA DE BAJA DEL REGISTRO DE MATRÍCULA
DE NAVES MAYORES A LA NAVE “SVITZER
CONDOR”.

VALPARAÍSO, 15 de abril de 2014.

VISTO: la solicitud de Svitzer Chile S.A., de fecha once de abril de dos mil catorce, lo dispuesto en el Art. 21 N° 8 del D.L. N° 2.222 de 1978, y teniendo presente las facultades que me confiere el Art. 3° del D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio de 1953,

R E S U E L V O:

DÉSE DE BAJA del Registro de Matrícula de Naves Mayores de esta Dirección General, por CAMBIO DE NOMBRE, a la nave mayor “SVITZER CONDOR” inscrita bajo el N° 3243, con fecha treinta y uno de marzo de dos mil diez, a nombre de SVITZER CHILE S.A.

EXTIÉNDASE, en la fecha indicada precedentemente, nueva matrícula sobre la nave, con el nombre de “CONDOR I”.-

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.-

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

RODRIGO RAMÍREZ DANERI
CAPITÁN DE NAVÍO JT
JEFE DEPARTAMENTO JURÍDICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 423 VRS.

AUTORIZA USO DEL DETERGENTE “BS-4” EN
JURISDICCIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA.

VALPARAÍSO, 21 de Abril de 2014.

VISTO: las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; los artículos 2°, 3°, 5° y 14° del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, promulgado por el D.S.(M) N° 1 de 1992,

CONSIDERANDO:

- 1.- Lo expuesto por la empresa COMERCIAL BAHER LTDA., RUT: 76.377.370-1, a través de su carta s/n°, de fecha 25 de marzo de 2014, en la que solicita autorización para el uso del detergente “BS-4” sobre la superficie de naves, artefactos navales y otras instalaciones acuáticas presentes en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
- 2.- Los resultados de los bioensayos de toxicidad aguda y crónica efectuados al producto “BS-4”, en el Laboratorio de Toxicología del Centro Regional de Estudios Ambientales de la Universidad Católica de la Santísima Concepción, a través de los certificados CREA-97-10, de fecha 13 de Agosto del 2010 y CREA-273-13, de fecha 22 de Enero de 2014.
- 3.- La ficha técnica y de seguridad del producto “BS-4”, en la que se indica una Dosis Letal (CL_{50-48h}) de 217,64 mg/L en *Tisbe longicornis* y 116 mg/L *Daphnia magna* y una Dosis Crónica (EC_{50-96h}) de 420 mg/L en *Selenastrum capricornutum*, especies marinas y dulceacuícolas locales y susceptibles de cultivo; así como también, las diluciones aplicadas a distintos usos.

RESUELVO:

- 1.- AUTORIZÁSE, el uso del producto detergente “BS-4” sobre naves, artefactos navales y otras instalaciones acuáticas, bajo la condición que su utilización sea restrictivamente efectuada de acuerdo a lo especificado en las fichas técnica y de seguridad y en una concentración igual o inferior a 217,64 mg/L en ambientes marinos y 116 mg/L en ambientes dulceacuícolas, prohibiéndose arrojar y disponerlo en el cuerpo de agua.
- 2.- ESTABLÉCESE:

Atendiendo que, se reconocen las particulares características ambientales que pueda revestir un determinado cuerpo de agua de la jurisdicción nacional, el usuario que desee aplicar el producto “BS-4” deberá solicitar siempre, la autorización previa a la Autoridad Marítima local, procediendo a informarle lo siguiente:

- a.- Copia de la presente resolución que autoriza uso del detergente en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
 - b.- Lugar, ubicación y características del medio en donde se empleará el detergente.
 - c.- Fecha o período de aplicación del detergente.
 - d.- Conocimiento de las condiciones de dilución y concentración del producto.
 - e.- Lugar y período de almacenamiento del producto.
 - f.- Cumplimiento de las disposiciones sobre prevención de riesgos de los operarios.
- 3.- La presente Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D.S. (M) N° 427, de fecha 25 de Junio de 1979, y tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación.
- 4 Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones que deba solicitar el titular a otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras, y/o actividades asociadas a la solicitud, en conformidad a lo establecido en la normativa vigente.
- 5.- Déjese sin efecto, la Resolución D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° 12.600/05/1279, de fecha 10 de septiembre de 2010.
- 6.- ANÓTESE, regístrese y comuníquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 424 VRS.

AUTORIZA USO DEL DESINFECTANTE “PERACID 15” EN JURISDICCIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA.

VALPARAÍSO, 21 de Abril de 2014.

VISTO: las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; los artículos 2° y 3° del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, promulgado por el D.S.(M) N° 1 de 1992; y

CONSIDERANDO:

- 1.- Lo expuesto por la empresa COMERCIAL BAHER LTDA., RUT: 76.377.370-1, a través de su carta s/n°, de fecha 25 de marzo de 2014, en la que solicita autorización para el uso del desinfectante “PERACID 15” en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
- 2.- Los resultados de los bioensayos de toxicidad aguda y crónica efectuados al producto “PERACID 15”, en el Laboratorio de Toxicología del Centro Regional de Estudios Ambientales de la Universidad Católica de la Santísima Concepción, a través de de los certificados CREA-96-09 de fecha 28 de Agosto de 2009 y CREA 271-13, de fecha 22 de Enero de 2014.
- 3.- La ficha técnica y de seguridad del producto “PERACID 15”, en la que se indica una Dosis Letal (CL_{50-48h}) de 0,29 mg/L en *Daphnia magna* y 1,94 mg/L en *Tisbe longicornis* y una Dosis Crónica (EC_{50-96h}) de 5 mg/L en *Selenastrum capricornatum* y 0,4 mg/L en *Isochrysis galbana*, especies marinas y dulceacuícolas locales y susceptibles de cultivo; así como también, las diluciones aplicadas a distintos usos.
- 4.- La resolución exenta del Instituto de Salud Pública de Chile N° 3381, de fecha 29 de Noviembre de 2010, mediante la cual se otorga registro de producto pesticida de uso sanitario y doméstico N° D-165/10 al desinfectante “PERACID 15 DESINFECTANTE SOLUCIÓN AL 15%”, de acuerdo a lo prevenido en el D.S.(S.) N° 157/07.

RESUELVO:

- 1.- AUTORIZÁSE, el uso del producto desinfectante “PERACID 15” sobre naves, artefactos navales y otras instalaciones marinas, bajo la condición que su utilización sea restrictivamente efectuada según lo señalado en la Ficha Técnica y de Seguridad y en una concentración igual o inferior a 0,29 mg/L en ambientes dulceacuícolas y 0,4 mg/L en ambientes marinos, prohibiéndose arrojar y disponerlo en el cuerpo de agua.
- 2.- Atendiendo que se reconocen las particulares características ambientales que pueda revestir un cuerpo de agua de la jurisdicción nacional, el usuario que desee aplicar el producto “PERACID 15” deberá siempre solicitar previamente autorización a la Autoridad Marítima local, procediendo a informarle lo siguiente:

- a) Copia de la presente resolución que autoriza uso del desinfectante en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
- b) Lugar, ubicación y características del medio en donde se empleará el desinfectante.
- c) Fecha o período de aplicación del desinfectante.
- d) Conocimiento de las condiciones de dilución y concentración del producto.
- e) Lugar y período de almacenamiento del producto.
- f) Cumplimiento de las disposiciones sobre prevención de riesgos de los operarios.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, la presente Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D.S. (M) N° 427, de fecha 25 de Junio de 1979, y tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación.
- 2.- Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones que deba solicitar el titular a otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras, y/o actividades asociadas a la solicitud, en conformidad a lo establecido en la normativa vigente.
- 3.- Déjese sin efecto, la Resolución D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° 12.600/05/1485, de fecha 03 de Noviembre de 2009.
- 4.- ANÓTESE, REGÍSTRESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 425 VRS.

AUTORIZA USO DEL DETERGENTE “B-111” EN
JURISDICCIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA.

VALPARAÍSO, 21 de Abril de 2014.

VISTO: las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; los artículos 2°, 3°, 5° y 14° del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, promulgado por el D.S.(M) N° 1 de 1992,

CONSIDERANDO:

- 1.- Lo expuesto por la empresa COMERCIAL BAHER LTDA., RUT: 76.377.370-1, a través de su carta s/n°, de fecha 25 de marzo de 2014, en la que solicita autorización para el uso del detergente “B-111” sobre la superficie de naves, artefactos navales y otras instalaciones acuáticas presentes en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
- 2.- Los resultados de los bioensayos de toxicidad aguda y crónica efectuados al producto “B-111”, en el Laboratorio de Toxicología del Centro Regional de Estudios Ambientales de la Universidad Católica de la Santísima Concepción, a través de de los certificados CREA-98-10, de fecha 13 de Agosto del 2010 y CREA 272-13, de fecha 22 de Enero de 2014.
- 3.- La ficha técnica y de seguridad del producto “B-111”, en la que se indica una Dosis Letal (CL_{50-48h}) de 794,62 mg/L en *Tisbe longicornis* y 159 mg/L *Daphnia magna* y una Dosis Crónica (EC_{50-96h}) de 630 mg/L en *Selenastrum capricornutum*, especies marinas y dulceacuícolas locales y susceptibles de cultivo; así como también, las diluciones aplicadas a distintos usos.

RESUELVO:

- 1.- AUTORIZÁSE, el uso del producto detergente “B-111” sobre naves, artefactos navales y otras instalaciones acuáticas, bajo la condición que su utilización sea restrictivamente efectuada de acuerdo a lo especificado en las fichas técnica y de seguridad y en una concentración igual o inferior a 794,62 mg/L en ambientes marinos y 159 mg/L en ambientes dulceacuícolas, prohibiéndose arrojar y disponerlo en el cuerpo de agua.
- 2.- ESTABLÉCESE:

Atendiendo que, se reconocen las particulares características ambientales que pueda revestir un determinado cuerpo de agua de la jurisdicción nacional, el usuario que desee aplicar el producto “B-111” deberá solicitar siempre, la autorización previa a la Autoridad Marítima local, procediendo a informarle lo siguiente:
 - a) Copia de la presente resolución que autoriza uso del detergente en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
 - b) Lugar, ubicación y características del medio en donde se empleará el detergente.

- c) Fecha o período de aplicación del detergente.
 - d) Conocimiento de las condiciones de dilución y concentración del producto.
 - e) Lugar y período de almacenamiento del producto.
 - f) Cumplimiento de las disposiciones sobre prevención de riesgos de los operarios.
- 3.- La presente Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D.S. (M) N° 427, de fecha 25 de Junio de 1979, y tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación.
- 4 Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones que deba solicitar el titular a otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras, y/o actividades asociadas a la solicitud, en conformidad a lo establecido en la normativa vigente.
- 5.- Déjese sin efecto, la Resolución D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° 12.600/05/1280, de fecha 10 de septiembre de 2010.
- 6.- ANÓTESE, REGÍSTRESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 426 VRS.

AUTORIZA USO DEL DETERGENTE “TITAN 9” EN
JURISDICCIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA.

VALPARAÍSO, 21 de Abril de 2014.

VISTO: las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; los artículos 2°, 3°, 5° y 14° del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, promulgado por el D.S.(M) N° 1 de 1992,

CONSIDERANDO:

- 1.- Lo expuesto por la empresa DIVERSEY DE CHILE LTDA., RUT: 96.862.200-5, a través de su carta s/n°, de fecha 24 de marzo de 2014, en la que solicita autorización para el uso del detergente multiuso “TITAN 9” sobre la superficie de naves, artefactos navales y otras instalaciones acuáticas presentes en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
- 2.- Los resultados de los bioensayos de toxicidad aguda y crónica efectuados al producto “TITAN 9”, en el Laboratorio de Bioensayos de la Facultad de Ciencias Naturales y Oceanográficas de la Universidad de Concepción, a través de los informes LB-BIOE-R-05-1506 y LB-BIOE-R-05-1507, de fecha 29 de Enero de 2014 y LB-BIOE-R-05-1517, de fecha 13 de Febrero de 2014.
- 3.- La ficha técnica y de seguridad del producto “TITAN 9”, en la que se indica una Dosis Letal (CL_{50-48h}) de 0,97 g/L *Daphnia obtusa* y una Dosis Crónica (EC_{50-96h}) de 126 mg/L en *Selenastrum capricornutum*, especies dulceacuícolas locales y susceptibles de cultivo; así como también, las diluciones aplicadas+ a distintos usos.

RESUELVO:

- 1.- AUTORIZÁSE, el uso del producto detergente “TITAN 9” sobre naves, artefactos navales y otras instalaciones acuáticas, bajo la condición que su utilización sea restrictivamente efectuada de acuerdo a lo especificado en las fichas técnica y de seguridad y en una concentración igual o inferior a 126 mg/L en ambientes dulceacuícolas, prohibiéndose arrojarse y disponerlo en el cuerpo de agua.
- 2.- ESTABLÉCESE:

Atendiendo que, se reconocen las particulares características ambientales que pueda revestir un determinado cuerpo de agua de la jurisdicción nacional, el usuario que desee aplicar el producto “TITAN 9” deberá solicitar siempre, la autorización previa a la Autoridad Marítima local, procediendo a informarle lo siguiente:
 - a.- Copia de la presente resolución que autoriza uso del detergente en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
 - b.- Lugar, ubicación y características del medio en donde se empleará el detergente.
 - c.- Fecha o período de aplicación del detergente.

- d.- Conocimiento de las condiciones de dilución y concentración del producto.
 - e.- Lugar y período de almacenamiento del producto.
 - f.- Cumplimiento de las disposiciones sobre prevención de riesgos de los operarios.
- 3.- La presente Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D.S. (M) N° 427, de fecha 25 de Junio de 1979, y tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación.
- 4 Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones que deba solicitar el titular a otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras, y/o actividades asociadas a la solicitud, en conformidad a lo establecido en la normativa vigente.
- 5.- ANÓTESE, REGÍSTRESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 427 VRS.

AUTORIZA USO DEL DETERGENTE “TITAN 500” EN
JURISDICCIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA.

VALPARAÍSO, 21 de Abril de 2014.

VISTO: las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; los artículos 2°, 3°, 5° y 14° del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, promulgado por el D.S.(M) N° 1 de 1992,

CONSIDERANDO:

- 1.- Lo expuesto por la empresa DIVERSEY DE CHILE LTDA., RUT: 96.862.200-5, a través de su carta s/n°, de fecha 24 de marzo de 2014, en la que solicita autorización para el uso del detergente desengrasante “TITAN 500” sobre la superficie de naves, artefactos navales y otras instalaciones acuáticas presentes en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
- 2.- Los resultados de los bioensayos de toxicidad aguda y crónica efectuados al producto “TITAN 500”, en el Laboratorio de Bioensayos de la Facultad de Ciencias Naturales y Oceanográficas de la Universidad de Concepción, a través de los informes LB-BIOE-R-05-1508, de fecha 29 de Enero de 2014, LB-BIOE-R-05-1513, de fecha 09 de Febrero de 2014 y LB-BIOE-R-05-1543, de fecha 17 de Marzo de 2014.
- 3.- La ficha técnica y de seguridad del producto “TITAN 500”, en la que se indica una Dosis Letal (CL_{50-48h}) de 0,069 mg/L *Daphnia obtusa* y una Dosis Crónica (EC_{50-96h}) de 200 mg/L en *Selenastrum capricornutum*, especies dulceacuícolas locales y susceptibles de cultivo; así como también, las diluciones aplicadas a distintos usos.

RESUELVO:

- 1.- AUTORIZÁSE, el uso del producto detergente “TITAN 500” sobre naves, artefactos navales y otras instalaciones acuáticas, bajo la condición que su utilización sea restrictivamente efectuada de acuerdo a lo especificado en las fichas técnica y de seguridad y en una concentración igual o inferior a 0,069 mg/L en ambientes dulceacuícolas, prohibiéndose arrojar y disponerlo en el cuerpo de agua.

- 2.- ESTABLÉCESE:

Atendiendo que, se reconocen las particulares características ambientales que pueda revestir un determinado cuerpo de agua de la jurisdicción nacional, el usuario que desee aplicar el producto “TITAN 500” deberá solicitar siempre, la autorización previa a la Autoridad Marítima local, procediendo a informarle lo siguiente:

- a.-Copia de la presente resolución que autoriza uso del detergente en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
- b.-Lugar, ubicación y características del medio en donde se empleará el detergente.
- c.-Fecha o período de aplicación del detergente.

- d.-Conocimiento de las condiciones de dilución y concentración del producto.
 - e.-Lugar y período de almacenamiento del producto.
 - f.-Cumplimiento de las disposiciones sobre prevención de riesgos de los operarios.
- 3.- La presente Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D.S. (M) N° 427, de fecha 25 de Junio de 1979, y tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación.
- 4 Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones que deba solicitar el titular a otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras, y/o actividades asociadas a la solicitud, en conformidad a lo establecido en la normativa vigente.
- 5.- ANÓTESE, REGÍSTRESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 428 VRS.

AUTORIZA USO DEL DETERGENTE "TITAN 200" EN
JURISDICCIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA.

VALPARAÍSO, 21 de Abril de 2014.

VISTO: las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; los artículos 2°, 3°, 5° y 14° del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, promulgado por el D.S.(M) N° 1 de 1992,

CONSIDERANDO:

- 1.- Lo expuesto por la empresa DIVERSEY DE CHILE LTDA., RUT: 96.862.200-5, a través de su carta s/n°, de fecha 24 de marzo de 2014, en la que solicita autorización para el uso del detergente desengrasante "TITAN 200" sobre la superficie de naves, artefactos navales y otras instalaciones acuáticas presentes en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
- 2.- Los resultados de los bioensayos de toxicidad aguda y crónica efectuados al producto "TITAN 200", en el Laboratorio de Bioensayos de la Facultad de Ciencias Naturales y Oceanográficas de la Universidad de Concepción, a través de los informes LB-BIOE-R-05-1514, de fecha 29 de Enero de 2014, LB-BIOE-R-05-1515, de fecha 09 de Febrero de 2014 y LB-BIOE-R-05-1518, de fecha 13 de Febrero de 2014.
- 3.- La ficha técnica y de seguridad del producto "TITAN 200", en la que se indica una Dosis Letal (CL_{50-48h}) de 3,95 mg/L *Daphnia obtusa* y una Dosis Crónica (EC_{50-96h}) de 64,2 mg/L en *Selenastrum capricornutum*, especies dulceacuícolas locales y susceptibles de cultivo; así como también, las diluciones aplicadas a distintos usos.

RESUELVO:

- 1.- AUTORIZÁSE, el uso del producto detergente "TITAN 200" sobre naves, artefactos navales y otras instalaciones acuáticas, bajo la condición que su utilización sea restrictivamente efectuada de acuerdo a lo especificado en las fichas técnica y de seguridad y en una concentración igual o inferior a 3,95 mg/L en ambientes dulceacuícolas, prohibiéndose arrojar y disponerlo en el cuerpo de agua.
- 2.- ESTABLÉCESE:

Atendiendo que, se reconocen las particulares características ambientales que pueda revestir un determinado cuerpo de agua de la jurisdicción nacional, el usuario que desee aplicar el producto "TITAN 200" deberá solicitar siempre, la autorización previa a la Autoridad Marítima local, procediendo a informarle lo siguiente:
 - a.- Copia de la presente resolución que autoriza uso del detergente en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
 - b.- Lugar, ubicación y características del medio en donde se empleará el detergente.
 - c.- Fecha o período de aplicación del detergente.

- d.- Conocimiento de las condiciones de dilución y concentración del producto.
 - e.- Lugar y período de almacenamiento del producto.
 - f.- Cumplimiento de las disposiciones sobre prevención de riesgos de los operarios.
- 3.- La presente Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D.S. (M) N° 427, de fecha 25 de Junio de 1979, y tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación.
- 4 Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones que deba solicitar el titular a otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras, y/o actividades asociadas a la solicitud, en conformidad a lo establecido en la normativa vigente.
- 5.- ANÓTESE, REGÍSTRESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N°12600/ 05/ 435 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS DE LA M/N “TAUMA”.

VALPARAÍSO, 24 de Abril de 2014.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa “NAVIERA EL NAVEGANTE LTDA.”, para la revisión y aprobación del Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N “TAUMA”, remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Puerto Montt, mediante Guía de Remisión N° 10.400/02/2014, de fecha 24 de enero de 2014 y de acuerdo a lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 37 (Anexo I) del Convenio MARPOL, versión 2011; y teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978; y el Artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, de fecha 06 de enero de 1992,

RESUELVO:

APRUEBASE, el Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N “TAUMA” (CA-2405) 172 A.B. de bandera nacional, propiedad de la Empresa “NAVIERA EL NAVEGANTE LTDA.”, el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la ocurrencia de un derrame de hidrocarburos.

ESTABLÉCESE,

- 1.- Que, los productos químicos (dispersantes) para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por medio de resolución emitida por la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.
- 2.- Este Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 3.- El Armador cada año revisará y evaluará los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la Ficha de Revisión que se acompaña.
- 4.- Toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y MM. ORD. A – 53/002, de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda. Para llevar a cabo el proceso anterior, se considerará un sistema de archivo que permita la actualización del plan en el tiempo con las hojas debidamente numeradas.

- 5.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y sus respectivas Fichas de Revisión y Actualización, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 6.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Puerto Montt.
- 7.- DÉJESE sin efecto, Resolución D.G.T.M. y M.M. ORD. N° 12.600/05/468 VRS., del 18 de abril de 2011.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 436 VRS.

OTORGA PERMISO AMBIENTAL SECTORIAL REFERIDO AL ARTÍCULO 73 DEL D.S. N° 95 (MINSEGPRES) DEL 21 DE AGOSTO DE 2001, A LA EMPRESA CONSORCIO AEROPORTUARIO DE MAGALLANES S.A., PARA SU PROYECTO “PROYECTO POR CONCESIÓN: MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO PRESIDENTE CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO, XIIª REGIÓN MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN AEROPUERTO”.

VALPARAÍSO, 24 de Abril de 2014.

VISTO: lo dispuesto en el artículo 142 del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; artículo 140 del D.S. N° 1 de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; artículos 3 y 4 del Convenio Internacional para la Protección del Medio Marino y Zonas Costeras del Pacífico Sudeste, promulgado por D.S. N° 296 de 1996 y publicado en el Diario Oficial de 14 de Junio de 1996; el artículo VI del Protocolo para la Protección del Pacífico Sudeste contra la Contaminación proveniente de Fuentes Terrestres y sus Anexos, promulgado por D.S. N° 295 del 7 de Abril de 1986, publicado en el Diario Oficial de 19 de Junio de 1986, y lo establecido en el artículo 73° del D.S (MINSEGPRES) N° 95, del 21 de Agosto del 2001, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, y

C O N S I D E R A N D O:

- 1.- Los antecedentes presentados por el CONSORCIO AEROPORTUARIO DE MAGALLANES S.A, al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (S.E.I.A.), del proyecto “Proyecto por Concesión: Mejoramiento y Ampliación del Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo, XIIª Región Mejoramiento y Ampliación Aeropuerto”, jurisdicción de la Gobernación Marítima de Punta Arenas.
- 2.- La Resolución Exenta de la Comisión Regional del Medio Ambiente, Región de Magallanes y Antártica Chilena, N° 70 de fecha 20 de Marzo del 2009, que calificó favorablemente el proyecto “Proyecto por Concesión: Mejoramiento y Ampliación del Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo, XIIª Región Mejoramiento y Ampliación Aeropuerto”, presentado por la empresa Consorcio Aeroportuario de Magallanes S.A., y que certifica que se cumplen todos los requisitos de la normativa ambiental nacional.

R E S U E L V O:

- 1.- OTÓRGASE el Permiso ambiental Sectorial del artículo 73° establecido en el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental a la empresa Consorcio Aeroportuario de Magallanes S.A., cuyo proyecto “Proyecto por Concesión: Mejoramiento y Ampliación del Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo, XIIª Región Mejoramiento y Ampliación Aeropuerto” cumple con los contenidos técnicos y formales referidos para su autorización.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, la empresa deberá dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución mencionada, que calificó favorablemente el citado proyecto, lo que se resume en las siguientes condiciones:

Del Efluente:

- a.- La descarga en el mar se efectuará a través de un emisario submarino fuera de la Zona de Protección Litoral, aprobada por Resolución D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° 12.600/05/362, de fecha 23 de Marzo de 2011, en 73 metros, en un punto determinado por las siguientes coordenadas geográficas, las que deberán ser verificadas por la Autoridad Marítima Local:

L= 53° 00' 34,6874" S y G= 70° 48' 58,4636" W

Datum = WGS 84

Huso = 18

- b.- El emisario por el cual se descargarán las aguas, tendrá una longitud aproximada de 140 metros, medidos desde la línea de más baja marea.
- c.- La planta de tratamiento modelo ECOJET LF 560 FRP/AC serie 3000, con una capacidad de tratamiento de 560 m³/día que tratará el efluente, incluyendo una etapa de espesamiento de lodo, mediante un tratamiento en base a lodos activados por aireación extendida.
- d.- El sistema de tratamiento se ha diseñado para servir a un promedio de 2.736 pasajeros diarios.
- e.- El agua servida es conducida por el colector hasta una planta elevadora, que contará con cuatro bombas, que mantendrán el flujo constante hacia el interior del reactor biológico.
- f.- La empresa deberá remitir a la Superintendencia de Medio Ambiente (S.M.A.) los análisis de caracterización de su efluente, conforme a lo establecido en la Resolución Exenta N°93, de fecha 14 de Febrero de 2014, que modifica la Resolución Exenta N° 117, de fecha 11 de Febrero de 2013, que dicta e instruye Normas de Carácter General sobre Procedimiento de Caracterización, Medición y Control de Residuos Industriales Líquidos, quién resolverá respecto del Programa de Monitoreo de Autocontrol.
- g.- El RIL final de la empresa, deberá dar cumplimiento a lo establecido en la tabla N° 4 del D.S. (MINSEGPRES) N°90/2000 "Norma de Emisión para la Regulación de Contaminantes asociados a las Descargas de Residuos Líquidos a Aguas Marinas y Continentales Superficiales" y efectuar el monitoreo de autocontrol que se establezca conforme al mencionado cuerpo legal.
- h.- Para efectos de lo anterior, CONSORCIO AEROPORTUARIO DE MAGALLANES S.A., deberá dar cabal y estricto cumplimiento a los procedimientos de medición y control que fija la Norma de Emisión en su artículo N° 6 y siguientes.
- i.- El titular del proyecto debe considerar la realización de un Plan de Vigilancia Ambiental, el cual será evaluado sectorialmente por la Autoridad Marítima, lo cual se encuentra estipulado en el pronunciamiento con observaciones a la Declaración de Impacto Ambiental G.M. PAR. ORD. N° 12.600/, de fecha 11 de Septiembre del 2008 y en la Adenda N° 1 al proyecto en comento.
- j.- Sin perjuicio de lo anterior y de acuerdo a lo instruido por la Superintendencia de Medio Ambiente, se deberá dar cumplimiento a las exigencias contenidas en la Resolución Exenta N° 844, de fecha 14 de Diciembre de 2012, que dicta e instruye normas de carácter general sobre la remisión de los antecedentes respecto de las condiciones, compromisos y medidas establecidas en las resoluciones de calificación ambiental.

- 2.- Que, la Gobernación Marítima de Punta Arenas, será responsable del control, fiscalización y cumplimiento de los aspectos y condiciones establecidos en la presente Resolución.
- 3.- Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones que deba solicitar el titular a otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras o acciones, de acuerdo a las leyes o reglamentos vigentes.
- 4.- Que, la presente Resolución está sujeta a un cobro de US \$193,23; conforme a lo dispuesto por el D.S. (M.) N° 427, de fecha 25 de Junio de 1979, el que debe acreditarse ante la Gobernación Marítima de Punta Arenas.
- 5.- ANÓTESE, publíquese y comuníquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 445 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO “QUIQUEL 2” DE LA EMPRESA “AQUACHILE S.A.”

VALPARAÍSO, 28 de Abril de 2014.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa “AQUACHILE S.A.”, remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Castro, mediante Memorandum Ordinario N° 12.600/135, de fecha 28 de marzo de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo “QUIQUEL 2”; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y, teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

R E S U E L V O:

APRUEBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo “QUIQUEL 2”, perteneciente a la empresa “AQUACHILE S.A.”, ubicado en las coordenadas L: 42° 22' 03,75" S; G: 073° 35' 13,16" W, Canal Dalcahue, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.
- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002, de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.

- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Castro.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 446 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO “QUETALCO” DE LA EMPRESA “AQUACHILE S.A.”

VALPARAÍSO, 28 de Abril de 2014.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa “AQUACHILE S.A.”, remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Castro, mediante Memorándum Ordinario N° 12.600/135, de fecha 28 de marzo de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo “QUETALCO”; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y, teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUEBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo “QUETALCO”, perteneciente a la empresa “AQUACHILE S.A.”, ubicado en las coordenadas L: 42° 20' 52,70" S; G: 073° 33' 07,15" W, acceso Norte Canal Dalcahue, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.
- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002, de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.

- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Castro.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 447 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "BUTACHAUQUES" DE LA EMPRESA "SALMONES ANTÁRTICA S.A."

VALPARAÍSO, 28 de Abril de 2014.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "SALMONES ANTÁRTICA S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Castro, mediante Memorándum Ordinario N° 12.600/103, de fecha 18 de marzo de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "BUTACHAUQUES"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y, teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUEBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "BUTACHAUQUES", perteneciente a la empresa "SALMONES ANTÁRTICA S.A.", ubicado en las coordenadas L: 42°19'09,27" S; G: 073°08'46,37" W, sector Isla Butachauques, Quemchi, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE,

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.
- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002, de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.

- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Castro.
- 6.- DÉJESE sin efecto, Resolución D.G.T.M. y M.M. ORD. N° 12.600/1741 VRS., del 02 de diciembre de 2008.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 448 VRS.

OTORGA AUTORIZACIÓN A LA EMPRESA “SAMING LTDA”, PARA OPERAR COMO SERVICIO DE RECEPCIÓN RETIRO Y TRANSPORTE DE MEZCLAS OLEOSAS EN LOS PUERTOS DE LAS GOBERNACIONES MARÍTIMAS DE TALCAHUANO Y PUERTO MONTT.

VALPARAÍSO, 28 de Abril de 2014.

VISTO: las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; los artículos 2°, 3°, 94° y 114° del D.S. (M) N° 1 de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; lo dispuesto en la Regla 38 del Anexo I del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, enmendado por su Protocolo de 1978, MARPOL 73/78, versión 2011, ambos promulgados por D.S.(RR.EE.) N° 1689 de 1985,

CONSIDERANDO:

- 1.- La solicitud de Renovación presentada por la empresa “SAMING LTDA.”, mediante Carta N° 06/2014, del 26 de febrero de 2014, para operar como Servicio de Recepción de Mezclas Oleosas, desde buques o naves ubicadas en la jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas de Talcahuano y Puerto Montt.
- 2.- La Resolución N° 5106 y N° 5107, ambas del 20 de mayo de 2005; la Resolución N° 5139, del 24 de mayo 2005; la Resolución N° 4160 y N° 4161, ambas del 21 de septiembre del 2006; la Resolución N° 1965, del 04 mayo 2007; la Resolución N° 861, del 22 de agosto del 2008, la Resolución 289, del 19 de marzo del 2009, la Resolución N° 1446, del 04 de diciembre del 2009, la Resolución N° 174, del 08 de febrero del 2010, la Resolución N° 963, del 22 de junio del 2010, la Resolución N° 1901 y N° 1902, ambas del 23 de noviembre del 2011, todas del Servicio de Salud de la Región del Biobío, las cuales autorizan a la empresa “SAMING LTDA.”, para el manejo, transporte y posterior disposición final de residuos industriales peligrosos, mediante los siguientes móviles:
 - a) Camión marca Hino, placa patente XE-9541, del año 2007.
 - b) Camión marca Ford, placa patente ZJ-6133, del año 2006.
 - c) Semiremolque marca Vergara Hermanos, modelo SR 2804 VH, placa patente JC-8090, del año 2004.
 - d) Camión marca Volvo, modelo VM260, placa patente CFHC-98.
 - e) Camión marca Ford, modelo cargo 1516, placa patente VR-9741, del año 2003.
 - f) Camión marca Kia, placa patente JC-5877
 - g) Semiremolque marca Randon, modelo SR132, placa patente JC-5877, año 2003.
 - h) Tractocamión Sinotruck, modelo HOWO TR4x2/336, placa patente DKDX-42, año 2012.
 - i) Camión marca Yuejin, modelo NJ712, placa patente DJWF-10, año 2012.
- 3.- La Carta N° 663 de la Secretaria Regional Ministerial, Región del Biobío, del 8 de mayo del 2009, en la cual se señala que las resoluciones emanadas por esta Secretaría si bien tienen una duración de tres años, se entienden automáticamente y sucesivamente prorrogadas por periodos iguales, mientras no sean expresamente dejadas sin efecto.

- 4.- La Resolución Exenta N° 56, de la Comisión Nacional de Medio Ambiente, Región del Biobío, del 16 de febrero de 2005, que califica favorablemente el proyecto “Transporte de residuos industriales en la Octava Región”, presentado por Sergio Enrique AMIN González.
- 5.- La Resolución N° 849, del Servicio Nacional de Aduanas, del 25 de febrero de 2005, mediante el cual autoriza a la empresa “SAMING LTDA.”, la inscripción en el Registro Nacional de Operadores de Transportes, a que se refiere la Resolución N° 4729/98, para actuar en operaciones aduaneras propias de su actividad, como proveedor de naves.

RESUELVO:

- 1.- AUTORIZÁSE, a la empresa “SAMING LTDA.”, en adelante “la empresa”, para operar como Servicio de Recepción de Mezclas Oleosas procedentes de naves o artefactos navales, que arriben a los puertos de la jurisdicción de la Gobernación Marítima de Talcahuano y la Gobernación Marítima de Puerto Montt.
- 2.- DISPÓNESE:
 - a) Que, la empresa deberá informar a la Autoridad Marítima local, en forma previa a cualquier operación de retiro y transporte de mezclas oleosas, la fecha y hora de inicio y término de las faenas que vaya a ejecutar, indicando los volúmenes que recibirá y recibidos; así como también, la identificación del lugar de disposición de éstos; obligándose, además, a entregar copia del recibo o factura emitida por el depósito final del contaminante.
 - b) Que, la Autoridad Marítima local, correspondiente al puerto en donde la empresa ejecute operaciones de retiro y transporte de mezclas oleosas, será la responsable del control y fiscalización en el cumplimiento de los aspectos y condiciones establecidas de la presente resolución, debiendo inspeccionar y registrar las operaciones que se efectúen en su jurisdicción.
 - c) Que, la aplicabilidad de la presente resolución, se entenderá sin perjuicio de otras exigencias y/o permisos legales o reglamentarios, que requiera la empresa en atención a lo dispuesto por la legislación vigente.
 - d) Que, la presente autorización tendrá vigencia permanente, siendo la empresa la responsable de comunicar a la Autoridad Marítima toda modificación o cambio que ésta sufra; así como también, la disolución de ella. El incumplimiento a la referida comunicación e información, será entendida como suficiente motivo para dejar sin efecto la presente autorización.
- 3.- DÉJESE SIN EFECTO, la autorización concedida a la empresa mediante la Resolución D.G.T.M. y M.M. ORD. N° 12.600/898, del 14 de julio del 2009.

- 4.- ANÓTESE, publíquese y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 449 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS U OTRAS SUSTANCIAS SUSCEPTIBLES DE CONTAMINAR, PERTENECIENTE A LA PESQUERA ORIZON S.A., PARA SU PONTÓN FRIO SUR.

VALPARAÍSO, 28 de Abril de 2014.

VISTO: la solicitud remitida por la Gobernación Marítima de Talcahuano, mediante Memorándum Ord. N° 12.600/96, de fecha 07 de marzo de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia presentado por la "PESQUERA ORIZON S.A."; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y, teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos u Otras Sustancias Susceptibles de Contaminar, del PONTÓN FRIO SUR, perteneciente a la PESQUERA ORIZON S.A., la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación en el pontón.

El Plan citado anteriormente contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, los productos químicos (dispersantes) para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.
- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002, de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.

- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en la empresa junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Talcahuano y tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del Plan.
- 6.- DÉJESE SIN EFECTO, Resolución D.G.T.M. y M.M. ORD. N° 12.600/05/1566 VRS., del 22 de noviembre de 2011.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 450 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS U OTRAS SUSTANCIAS SUSCEPTIBLES DE CONTAMINAR, PERTENECIENTE A LA EMPRESA CAMANCHACA PESCA SUR S.A., PARA SU DESCARGA SAN VICENTE.

VALPARAÍSO, 28 de Abril de 2014.

VISTO: la solicitud remitida por la Gobernación Marítima de Talcahuano, mediante Memorándum Ord. N° 12.600/95, de fecha 07 de marzo de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia presentado por la empresa "CAMANCHACA PESCA SUR S.A."; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1, de fecha 06 de enero de 1992; y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos u Otras Sustancias Susceptibles de Contaminar, en la Descarga San Vicente, perteneciente a la empresa CAMANCHACA PESCA SUR S.A., la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación en la instalación.

El Plan citado anteriormente contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, los productos químicos (dispersantes) para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002, de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en la empresa junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Talcahuano y tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del Plan.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 451 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "HARRY" DE LA EMPRESA "EXPORTADORA LOS FIORDOS LTDA."

VALPARAÍSO, 28 de Abril de 2014.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "EXPORTADORA LOS FIORDOS LTDA.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Aysén, mediante Guía de Remisión N° 10.400/76, de fecha 12 de marzo de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "HARRY"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y, teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "HARRY", perteneciente a la empresa "EXPORTADORA LOS FIORDOS LTDA.", ubicado en las coordenadas L: 44°13'50,35" S; G: 073°12'15,20" W, Islas Galas, sector Este de Isla Harry, Puerto Cisnes, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE,

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002, de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Aysén.
- 6.- DÈJESE sin efecto, Resolución D.G.T.M. y M.M. OED. N° 12.600/05/1574 VRS., del 23 de noviembre de 2011.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 452 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "GALA 1" DE "EXPORTADORA LOS FIORDOS LTDA."

VALPARAÍSO, 28 de Abril de 2014.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "EXPORTADORA LOS FIORDOS LTDA.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Aysén, mediante Guía de Remisión N° 10.400/76, de fecha 12 de marzo de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "GALA 1"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y, teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "GALA 1", perteneciente a la empresa "EXPORTADORA LOS FIORDOS LTDA.", ubicado en las coordenadas L: 44°11'43,00" S; G: 073°14'59,05" W, Seno Gala, lado Este de Punta Yürgens, Península Melimoyu, Puerto Cisnes, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE,

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002, de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Aysén.
- 6.- DÉJESE sin efecto, Resolución D.G.T.M. y M.M. ORD. N° 12.600/05/1571 VRS., del 23 de noviembre de 2011.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N°12.200/11 VRS.

FIJA LÍNEA DE LA PLAYA EN PENÍNSULA
GUACOLDA, COMUNA Y PROVINCIA DE
HUASCO, III° REGIÓN.

L. PYA. N° 9/2014

VALPARAÍSO, 28 de Abril de 2014.

VISTO: el trabajo ejecutado por la EMPRESA ELÉCTRICA GUACOLDA S.A., relacionado con el estudio y levantamiento de la línea de la playa en la Península Guacolda, Comuna y Provincia de Huasco, III° Región; las Cartas D.I.M. y M.A.A. Ord. Nos. 12.200/07/94/INT., y 12.200/07/3/INT., de fechas 27 de Noviembre de 2014 y 15 de Enero de 2014; el Informe Técnico del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 43/24/2012, de fecha 30 de Octubre de 2013; el plano de determinación de la línea de la playa, a escala 1 : 2.500; las atribuciones que me confiere el Artículo 1° N° 23, del Reglamento sobre Concesiones Marítimas y lo establecido en la publicación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 3104 "Instrucciones para la determinación de la playa y terreno de playa en la costa del litoral y en la ribera de lagos y ríos",

RESUELVO:

- 1.- FÍJASE la línea de la playa en el lugar denominado Península Guacolda, Comuna y Provincia de Huasco, III° Región, conforme se señala en el plano DIRINMAR-9/2014 (Plano L-01), a escala 1 : 2.500, visado por el Jefe del Departamento de Borde Costero, dependiente de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, documento que es parte integrante de la presente resolución.
- 2.- ANÓTESE, comuníquese y publíquese en el Boletín Informativo Marítimo.

(Fdo.)

HUMBERTO RAMÍREZ NAVARRO
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 462 VRS.

OTORGA PERMISO ESPECIAL A LA DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS, PARA DEPOSITAR MATERIAL DE DRAGADO EN LA BAHÍA DE CHAITÉN.

VALPARAÍSO, 30 de Abril de 2014.

VISTO: las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación y los artículos 3° y 108° del D.S. (M.) N° 1 de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; lo dispuesto en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972, promulgado por D.L. N° 1.809, del 26 de mayo de 1977; modificado por el Protocolo de Londres de 1996, promulgado por D.S N° 136 de fecha 11 de abril del 2012.

C O N S I D E R A N D O:

- 1.- Los antecedentes presentados por la Dirección Regional de Obras Portuarias de la Región de Los Lagos Ord. N° 315 de fecha 20 de marzo del 2014, para el proyecto de relocalización de sedimentos del dragado a efectuarse en la Bahía de Chaitén, Comuna de Chaitén, Provincia de Palena, Región de Los Lagos, jurisdicción de la Gobernación Marítima de Castro.
- 2.- Los informes de análisis efectuados por el laboratorio ANAM S.A., en el marco del D.S. N° 148 /2003 “Reglamento Sanitario sobre Manejo de Residuos Peligrosos”.

R E S U E L V O:

- 1.- **AUTORÍZASE** a la DIRECCIÓN REGIONAL DE OBRAS PORTUARIAS de la Región de Los Lagos, para realizar actividades de remoción y depósito de sedimentos marinos en la Bahía de Chaitén, que tiene por objetivo mantener y/o conservar la rampa que permite la conectividad de las comunas de Chaitén, Palena y Futaleufú con la continuación de la carretera Austral, en lo referido al transporte que se dirige hacia la XI Región de Aysén, conforme a las condiciones que se establecen en la presente resolución.
- 2.- **ESTABLÉCESE:**
 - a.- Que, la cantidad máxima a remover y depositar corresponde a 49.000 m³ aproximadamente de material de sedimento piroclástico en dos etapas mediante la técnica de dragado por succión.
 - b.- Que, el área de dragado se encuentra delimitada por las siguientes coordenadas geográficas, en Datum WGS 84:

Vértices	Latitud Sur	Longitud Oeste
1	42° 54' 42.33"	72° 43' 05.56"
2	42° 54' 42.79"	72° 43' 04.60"
3	42° 54' 43.25"	72° 43' 03.89"
4	42° 54' 43.32"	72° 43' 03.50"
5	42° 54' 44.18"	72° 43' 03.59"
6	42° 54' 44.32"	72° 43' 03.33"
7	42° 54' 43.90"	72° 43' 02.86"
8	42° 54' 43.92"	72° 43' 02.48"
9	42° 54' 43.96"	72° 43' 02.30"
10	42° 54' 43.94"	72° 43' 02.09"
11	42° 54' 42.69"	72° 42' 59.59"
12	42° 54' 42.76"	72° 42' 58.49"
13	42° 54' 44.02"	72° 42' 55.28"
14	42° 54' 47.08"	72° 42' 58.27"
15	42° 54' 46.43"	72° 42' 59.25"
16	42° 54' 44.14"	72° 42' 57.47"
17	42° 54' 43.62"	72° 42' 58.97"
18	42° 54' 44.66"	72° 43' 00.43"
19	42° 07' 36.66"	72° 43' 00.65"
20	42° 54' 46.89"	72° 43' 04.05"
21	42° 54' 49.02"	72° 43' 07.09"

- c.- Que, el área de relocalización se encuentra delimitada por las siguientes coordenadas geográficas, en Datum WGS 84:

Vértices	Latitud Sur	Longitud Oeste
1	42° 54' 38.31"	72° 43' 34.57"
2	42° 54' 51.27"	72° 43' 34.09"
3	42° 54' 50.92"	72° 43' 16.46"
4	42° 54' 37.96"	72° 43' 16.94"

- d.- Que, la actividad contemplará la utilización de la Draga Ernesto Pinto o una draga estacionaria con bomba, como puede ser Dragatec 300.
- e.- Que, el responsable del proyecto deberá informar a la Capitanía de Puerto de Chaitén, el inicio y término de las faenas y diariamente, mientras se efectúan las obras, los volúmenes de sedimentos y todo otro material de dragado movilizados al área de relocalización.

- f.- Que, antes de iniciar la actividad de dragado, el titular deberá:
- 1) Elaborar un tríptico informativo que distribuirá a la población aledaña (Bahía de Chaitén) informando sobre el proyecto, sus actividades generales, cronograma de ejecución, los mecanismos de comunicación con la inspección de la obra para recepcionar y subsanar las posibles molestias que pudiesen ocurrir durante el desarrollo del mismo.
 - 2) Informar a las autoridades pertinentes el inicio de la obra, como también a los operadores de transporte diario.
 - 3) Al inicio de las obras, el Ministerio de Obras Públicas (M.O.P.), enviará una carta a la Autoridad Marítima local, informando de esta situación y el cronograma de trabajo ajustado, a la vez que se mantendrá comunicación con la Ilustre Municipalidad de Chaitén, a través de su Dirección de Obras Municipales.
- g.- Que, el titular deberá dar cumplimiento al Programa de Vigilancia Ambiental propuesto, lo que se resume en las siguientes condiciones:
- 1) Un monitoreo durante la actividad de disposición de sedimentos, y un monitoreo una vez finalizadas las actividades de relocalización.
 - 2) Los parámetros a medir en la columna de agua del lugar de relocalización serán: DBO5, pH, Temperatura, Salinidad, Oxígeno disuelto, Cromo, Zinc total, Arsénico y Mercurio.
 - 3) El monitoreo de la calidad de agua del cuerpo receptor de los sedimentos provenientes del dragado de la Bahía de Chaitén, comprenderá un muestreo de 10 estaciones, ubicadas entre el sector de relocalización y fuera del área de influencia.
- h.- Que, cada vez que deba realizar un nuevo dragado en el área de acceso de Bahía de Chaitén, el titular deberá presentar ante la Autoridad Marítima una nueva caracterización del medio marino a objeto de evaluar la situación o estado del sedimento marino a dragar, como también el lugar de relocalización de estos sedimentos, además de seguir las indicaciones señaladas en el anexo "A".
- i.- Que, los términos acordados en el presente permiso, son sin perjuicio de otros monitoreos de control o informes que pueda requerir la Autoridad Marítima local y que se deriven de la actividad de dragado y relocalización.
- j.- Que, la Gobernación Marítima de Castro, será responsable del control, fiscalización y cumplimiento de los aspectos y condiciones ambientales establecidos en la presente resolución.
- k.- Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones sectoriales que deba solicitar oportunamente el titular a la Autoridad Marítima u otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras, de acuerdo a la normativa vigente.
- l.- Que, la presente resolución está sujeta a un cobro de US \$ 209,68; conforme a lo dispuesto por el D.S. (M.) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Castro.

- 3.- ANÓTESE, publíquese y comuníquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

ANEXO "A"

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA ELABORACIÓN DE ESTUDIOS AMBIENTALES
RELACIONADOS CON LAS ACTIVIDADES DE DRAGADO.

- A) Para el caso de un proyecto de dragado menor a 50.000 m³, se deberán presentar los antecedentes a la Gobernación Marítima local, en un informe que contenga a lo menos los siguientes ítems:
- 1) Introducción.
 - 2) Objetivos.
 - 3) Ámbito de Aplicación.
 - 4) Resumen Ejecutivo.
 - 5) Aspectos generales.
 - 6) Marco Legal.
 - 7) Descripción del Proyecto: categorización dragado, condición del sitio de dragado (batimetría, topografía); caracterización de sedimentos, cantidad y composición (propiedades físicas, químicas y biológicas; caracterizar los atributos ecológicos de comunidades; estaciones de monitoreo que sean representativas del medio en el tiempo (estaciones) y espacio (cobertura área de influencia y estaciones referenciales fuera del área de influencia).
 - 8) Área de Influencia, debe ser descrita en cuanto a la calidad física, química y biológica de la columna de agua; tipo de sustrato, bentos (análisis ecológicos); recursos hidrobiológicos; especies en categoría de protección; identificación de áreas sensibles y otros usos del borde costero.
 - 9) Plan de Vigilancia Ambiental
- B) Para el caso de un proyecto de dragado mayor a 50.000 m³, además de presentar el proyecto al SEIA, por artículo 3° (letra a3) del D.S 40/2012, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, la Gobernación Marítima correspondiente, analizará el estudio o declaración de impacto ambiental y elaborará un pronunciamiento del proyecto con la evaluación formal y técnica del estudio, ajustándose a los plazos y procedimientos del S.E.I.A. Dicho pronunciamiento contendrá las observaciones y recomendaciones que paralelamente realice la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, al proyecto sometido a evaluación ambiental. Los antecedentes que deben ser incluidos en el estudio son al menos los siguientes:
- 1) Línea Base Ambiental Área Dragado.
 - Condición del sitio de dragado (batimetría y topografía).
 - Caracterización de sedimentos, cantidad y composición (propiedades físicas, químicas y biológicas).
 - Caracterizar los atributos ecológicos de las comunidades.
 - Estaciones de monitoreo que sean representativas del medio en el tiempo (estaciones) y espacio (cobertura área de influencia y estaciones referenciales fuera del área de influencia).
 - 2) Monitoreo Ambiental Área Vertimiento.
 - Batimetría y topografía
 - Modelación vertimiento (Correntometría Lagrangiana, Euleriana; T°).
 - Otros Usos (Áreas de Manejo, Sitios Prioritarios, Áreas Protegidas).
 - Matriz Acuosa: Transparencia, T°; OD, S%°; compuestos orgánicos e inorgánicos.
 - Índices ecológicos y parámetros bioquímicos y biológicos.
 - 3) Material de Dragado.
 - Ensayos de toxicidad.
 - Biodisponibilidad de contaminantes.
 - Bioacumulación de contaminantes.
 - Descripción comunidades (pelágicas, bentónicas).

- Parámetros físicos.
 - Batimetría y topografía.
- 4) Material Dragado.
 - Porcentaje sólidos y agua.
 - Distribución granulométrica (Escala Wentworth), horizontal y vertical.
 - Densidad.
 - 5) Se deberá efectuar un análisis de los posibles impactos ambientales positivos y negativos que la actividad pueda ocasionar en el área a intervenir.
 - 6) Se deberán caracterizar las condiciones oceanográficas, meteorológicas y ecológicas imperantes en el cuerpo de agua donde se efectuará el dragado, en términos de surgencia, áreas de desove y crianza de peces de importancia económica, etc., las probabilidades de capacidad de dispersión del área y el probable impacto ecológico que podría tener el dragado en el área.
 - 7) Se deberá recopilar la información de la dinámica del cuerpo de agua donde se efectuará el dragado, para definir donde se caracterizarán las corrientes más probables, el grado de dispersión máxima y mínima que se puede alcanzar en el lugar de la actividad y bajo que condiciones oceanográficas, meteorológicas e hidrológicas se pueden minimizar los efectos negativos de esta faena.
 - 8) Se deberá realizar *in situ* como mínimo, mediciones con derivadores (Lagrangianas) en, al menos, tres estaciones y a dos niveles de profundidad, en períodos de marea llenante y vaciante, sicigia y cuadratura.
 - 9) Se deberá caracterizar *in situ* el cuerpo de agua donde se efectuará el dragado, la estructura de la columna de agua en cuanto a penetración de la luz, productividad primaria y oxígeno disuelto.
 - 10) El titular del proyecto deberá describir los procedimientos y medidas que se tomarán para minimizar los efectos de la actividad de dragado sobre los distintos usos del mar; por ej. Aumento de la velocidad de la embarcación, tratamiento de lodos, reutilización de sedimentos de desechos no tóxicos, etc.
 - 11) Se deberá proponer un Plan de Vigilancia Ambiental de las condiciones de dispersión de los sedimentos del sitio que será dragado, con el objeto de verificar el efecto y extensión de la turbidez generada antes, durante y posterior a la realización de dicha actividad.
 - 12) Cabe señalar que en el caso de realizar nuevamente la actividad de dragado y relocalización en el mismo sector de la Bahía de Chaitén, los volúmenes a remover o dragar se consideran acumulativos a los ya extraídos, por lo que al superar los 50.000 m³, deberá ingresar al SEIA. Lo anterior dice relación a que los efectos serán acumulativos, por lo que se requiere una evaluación ambiental intersectorial de los distintos servicios públicos que tienen competencias ambientales sobre los sectores a ser intervenidos.

(Fdo.)

ENRIQUE VARGAS GUERRA
CAPITÁN DE CORBETA LT
JEFE DEPTO. PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE
ACUÁTICO Y COMBATE A LA CONTAMINACIÓN

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

PROMULGA EL CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE Y LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN (IGS) Y ENMIENDAS AL MISMO

(D.O. N° 40.828, DE 08.ABR.14)

Núm. 94.- Santiago, 5 de julio de 2013.- Vistos: Los artículos 32 N° 15, y 54 N° 1), inciso cuarto, de la Constitución Política de la República, y la ley 18.158.

Considerando:

Que el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (IGS) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974) se aprobó mediante la resolución A.741 (18), de 4 de noviembre de 1993, de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, y se implantó mediante la resolución N° 3, de 24 de mayo de 1994, la que fue publicada en el Diario Oficial de 17 de abril de 2004, sin haberse publicado dicho Código.

Que el Comité de Seguridad Marítima, MSC, de la Organización Marítima Internacional adoptó las siguientes Enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974), mediante las resoluciones: MSC.104 (73), de 5 de diciembre de 2000; MSC.179 (79), de 10 de diciembre de 2004; MSC.195 (80), de 20 de mayo de 2005; MSC.273 (85), de 4 diciembre de 2008; Código que, como se expresara, se entendió implantado por la antedicha resolución A.741 (18), y cuyo Convenio fue publicado en el Diario Oficial de 11 de junio de 1980.

Que las resoluciones que enmiendan dicho Código fueron aceptadas por las Partes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, y que las mismas entraron en vigor para Chile: el 1 de julio de 2002, el 1 de julio de 2006, el 1 de enero de 2009 y 1 de julio de 2010, respectivamente, de acuerdo a lo previsto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio.

Decreto:

Artículo único: Promúlganse el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (IGS) y las Enmiendas a éste, instrumentos todos relativos al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974), adoptados por la Asamblea de los Estados Partes de la Organización Marítima Internacional y el Comité de Seguridad Marítima, respectivamente, mediante las resoluciones: A.741 (18), de 4 de noviembre de 1993, MSC.104 (73), de 5 de diciembre de 2000; MSC.179 (79), de 10 de diciembre de 2004; MSC.195 (80), de 20 de mayo de 2005; MSC.273 (85), de 4 de diciembre de 2008; cúmplanse y publíquense en la forma establecida en la ley N° 18.158.

Anótese, tómese razón, regístrese y publíquese.- SEBASTIÁN PÍÑERA ECHENIQUE, Presidente de la República.- Alfonso Silva Navarro, Ministro de Relaciones Exteriores (S).

Lo que transcribo a Us. para su conocimiento.- Francisco Gormaz Lira, Director General Administrativo (S).

ASAMBLEA
28º periodo de sesiones
Punto 9 del orden del día

A 28/Res.1067
5 diciembre 2013
Original: INGLÉS

RESOLUCIÓN A.1067(28)

Adoptada el 4 de diciembre de 2013
(Punto 9 del orden del día)

MARCO Y PROCEDIMIENTOS PARA EL PLAN DE AUDITORÍAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS 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 uno de los objetivos de la Organización es garantizar la implantación uniforme y eficaz de los instrumentos de la OMI en todo el mundo y el cumplimiento de sus prescripciones y que, mediante la resolución A.946(23), aprobó el establecimiento y desarrollo posterior del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI ("el Plan de auditorías"), así como que, mediante la resolución .974(24), estableció el Marco y Procedimientos para el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI,

RECONOCIENDO que las Partes en los convenios internacionales han aceptado, como parte del proceso de ratificación, la obligación contraída en virtud del derecho internacional aplicable de asumir plenamente sus responsabilidades y cumplir las obligaciones que les imponen los convenios y otros instrumentos en los que son Partes,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que, desde el comienzo de las auditorías en 2006, varios Estados Miembros se han ofrecido voluntarios a someterse a una auditoría, y los informes de auditoría publicados sobre sus auditorías, así como la información recibida al respecto por esos Estados, han confirmado que el Plan de auditorías es un avance positivo que contribuye a la implantación eficaz de las disposiciones de los instrumentos obligatorios correspondientes de la OMI por las Partes en esos instrumentos,

REITERANDO que los Estados tienen la responsabilidad primordial de establecer y mantener un sistema adecuado y eficaz para ejercer un control sobre los buques con derecho a enarbolar su pabellón y de adoptar medidas para garantizar que éstos cumplen las normas y reglas internacionales pertinentes,

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

TOMANDO NOTA de que, en último término, la eficacia de todos los instrumentos de la OMI depende, entre otras cosas, de que todos los Estados:

- a) se constituyan en Partes en los mismos;
- b) los implanten y hagan cumplir plena y eficazmente; y
- c) presenten a la Organización los informes requeridos,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que, si bien los Estados pueden obtener ciertas ventajas al constituirse en Partes en los instrumentos destinados a fomentar la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio marino, esas ventajas sólo pueden lograrse plenamente cuando todas las Partes cumplen las obligaciones que les imponen esos instrumentos,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de la necesidad de ayudar a los Gobiernos Miembros a mejorar sus capacidades y su actuación general para poder cumplir los instrumentos de la OMI en los que son Partes,

CONSCIENTE de las dificultades que tienen que afrontar algunos Estados Miembros para cumplir plenamente todas las disposiciones de los distintos instrumentos de la OMI en los que son Partes,

TENIENDO PRESENTE la necesidad de eliminar dichas dificultades en la medida de lo posible y que la Organización cuenta con su Programa integrado de cooperación técnica, creado para apoyar dicho propósito,

DESEOSA de asegurar que todos los Estados Miembros tengan una plataforma y método comunes para evaluar y mejorar sus capacidades, así como su actuación general, para cumplir las disposiciones de los instrumentos de la OMI en los que son Partes,

TENIENDO PRESENTE que se han distribuido enmiendas a algunos instrumentos de la OMI para que se adopten, en virtud de las cuales se conferirá carácter obligatorio a la utilización del Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III) y a las auditorías sobre el modo en que las Partes implantan y hacen cumplir las disposiciones de dichos instrumentos, y se establece que esas auditorías deberían llevarse a cabo conforme al Marco y Procedimientos elaborados por la Organización,

HABIENDO EXAMINADO la decisión adoptada por el Consejo en su 110º periodo de sesiones ordinario y la labor realizada por los comités como respuesta a la resolución A.1018(26): "Desarrollo futuro del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI",

1 ADOPTA el Marco y Procedimientos para el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 INSTA a los gobiernos a que cooperen plenamente en la implantación de las auditorías con todas las partes interesadas, de conformidad con el Marco y Procedimientos antedichos para, de ese modo, ayudar a la Organización en sus esfuerzos por lograr la implantación uniforme y eficaz de sus instrumentos;

- 3 PIDE al Consejo que haga un seguimiento de la implantación del Plan para garantizar que se cumplan sus objetivos e informe como corresponda a la Asamblea;
- 4 REVOCA la resolución A.974(24).

ANEXO

PARTE I

MARCO PARA LA AUDITORÍA DE UN ESTADO MIEMBRO DE LA OMI

1 FINALIDAD

1.1 La finalidad del presente marco es describir el objetivo, principios, alcance, responsabilidades y aspectos relativos a la creación de capacidad de la auditoría de un Estado Miembro de la OMI, lo cual en su conjunto constituye la estrategia del Plan de auditorías.

1.2 El presente marco se sustenta en los Procedimientos para la auditoría de un Estado Miembro de la OMI y el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III).

2 APLICACIÓN

2.1 El presente marco se aplica a todos los participantes en la auditoría de un Estado Miembro.

3 NORMA DE AUDITORÍA

3.1 La norma de auditoría es el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III).

4 PROPÓSITO

4.1 Fomentar la implantación uniforme y eficaz de los instrumentos aplicables de la OMI y ayudar a los Estados Miembros a perfeccionar sus capacidades, contribuyendo al mismo tiempo a mejorar la actuación general de los Estados Miembros por separado y en conjunto de conformidad con lo prescrito en los instrumentos en los que sean Partes.

5 OBJETIVO

5.1 El objetivo de la auditoría es determinar en qué medida implantan y ejecutan los Estados Miembros los instrumentos aplicables de la OMI. Con el fin de alcanzar lo anterior, la auditoría observará y evaluará lo siguiente:

- .1 el cumplimiento de la norma de auditoría;
- .2 la promulgación, por parte de los Estados Miembros, de la legislación oportuna para implantar los instrumentos aplicables de la OMI relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación en que sean Partes;
- .3 la administración y el hacer cumplir las leyes y reglamentos aplicables del Estado Miembro;
- .4 el mecanismo y los controles establecidos por los que se efectúa la delegación de autoridad de un Estado Miembro en una organización reconocida con el objetivo de implantar las prescripciones de los convenios relacionadas con la seguridad y la protección del medio ambiente;

- .5 el mecanismo de control, supervisión e intercambio de información del Estado Miembro con respecto a su propio proceso de reconocimientos y certificación y, si procede, con respecto al de su organización u organizaciones reconocidas; y
- .6 la medida en que el Estado Miembro cumple cualquier otra obligación y responsabilidad que le imponen los instrumentos aplicables de la OMI.

5.2 Además, la auditoría:

- .1 fomentará la creación de capacidad y la prestación de la correspondiente asistencia técnica, ya que señalará los aspectos que convendría seguir mejorando, en la medida en que la asistencia técnica pueda ayudar al Estado Miembro a cumplir sus responsabilidades;
- .2 facilitará al Estado Miembro objeto de la auditoría información que le ayudará a mejorar su capacidad para implantar los instrumentos aplicables;
- .3 proporcionará a todos los Estados Miembros información sobre las enseñanzas de carácter general que se desprendan de las auditorías de los Estados Miembros, de forma que sea posible compartir ampliamente las ventajas y, al mismo tiempo, mantener el anonimato del Estado Miembro objeto de la auditoría; y
- .4 informará sistemáticamente de toda enseñanza que se desprenda de las auditorías, según corresponda, con miras a un nuevo examen por la Organización de la eficacia y pertinencia de su legislación.

6 PRINCIPIOS

6.1 Soberanía y universalidad

6.1.1 Las auditorías deberían tener un enfoque útil y constructivo y llevarse a cabo de conformidad con los procedimientos establecidos. Las auditorías deberían organizarse y realizarse de modo que se reconozca la soberanía de los Estados Miembros para promulgar legislación y disponer la implantación de esa legislación y los mecanismos para su cumplimiento, conforme a las obligaciones y responsabilidades previstas en los instrumentos de la OMI en los que sean Partes. Al llevarse a cabo la auditoría, todos los Estados Miembros deberían supeditarse a los mismos principios, procesos y procedimientos.

6.2 Coherencia, imparcialidad, objetividad y plazo

6.2.1 Las auditorías deberían ser pragmáticas e imparciales y llevarse a cabo dentro de un plazo convenido. Si bien se reconoce y aprecia el hecho de que cada Estado Miembro podrá cumplir sus responsabilidades de formas distintas, aunque igualmente válidas, las auditorías deberían ser realizadas por auditores que cuenten con la debida formación y competencia y de manera coherente y objetiva. Se deberá garantizar que la calidad de las auditorías sea constante y uniforme.

6.3 Transparencia y divulgación

6.3.1 Las auditorías se planearán y realizarán con total transparencia siguiendo el Memorando de cooperación que firmarán cada Estado Miembro y el Secretario General, y planificando detalladamente la auditoría, lo que incluye la totalidad del alcance de la auditoría previsto en este marco.

6.3.2 Los informes provisionales y finales de auditoría, registros de auditoría e información y material pertinentes a la auditoría deberían ser confidenciales y sólo tener acceso a ellos el Estado Miembro objeto de la auditoría, el equipo auditor y el Secretario General. Todo Estado Miembro objeto de una auditoría podrá autorizar la distribución de dichos informes por parte del Secretario General, así como el acceso de otras partes a información referente a las conclusiones y observaciones, y a las medidas consiguientes adoptadas.

6.3.3 El informe resumido debería redactarse en un formato normalizado y presentarse al Estado Miembro objeto de la auditoría para que dé su aprobación.

6.3.4 Antes de la auditoría, el Estado Miembro de que se trate debería autorizar la distribución del informe resumido al público o a los Estados Miembros.

6.3.5 La Secretaría debería elaborar un compendio de informes resumidos de auditoría en un formato normalizado, con conclusiones, observaciones, las causas fundamentales y medidas correctivas pertinentes, así como los aspectos en los que se ha evolucionado positivamente y aspectos en los que es necesario mejorar, a fin de contribuir a conocer las enseñanzas extraídas y cualquier aspecto que pudiese revisarse desde el punto de vista reglamentario o precisar de asistencia técnica. El compendio de informes resumidos de auditoría debería ser anónimo y publicarse periódicamente para que lo examine el órgano de la OMI que corresponda.

6.4 Cooperación

6.4.1 La auditoría debería efectuarse de manera que el Estado Miembro que se someta a ella pueda contribuir al proceso dentro de un plazo establecido.

6.5 Mejora constante

6.5.1 Las auditorías deberían tener como resultado la mejora constante de la implantación y el cumplimiento por los Estados Miembros de los instrumentos aplicables de la OMI. A ese respecto, los Estados Miembros deberían llevar a cabo las actividades de seguimiento acordadas que corresponda.

7 ALCANCE

7.1 Generalidades

7.1.1 De conformidad con las disposiciones generales del derecho de los tratados y de los convenios de la OMI, los Estados son responsables de promulgar leyes y reglamentos y de tomar todas las demás medidas que puedan ser necesarias para dar plena y total efectividad a esos instrumentos a fin de asegurar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

7.1.2 Al tomar medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, los Estados deberían actuar de manera que, ni directa ni indirectamente, transfieran daños o peligros de un área a otra o transformen un tipo de contaminación en otro.

7.2 Instrumentos de la OMI

7.2.1 Reconociendo lo anterior, incluido el párrafo 4.1, las auditorías deberían abarcar los instrumentos pertinentes de la OMI referidos a las esferas que se enumeran a continuación, a fin de determinar la forma en que los Estados Miembros dan cumplimiento a las

correspondientes obligaciones y responsabilidades relativas a la seguridad marítima y a la protección del medio ambiente, con miras a mejorar aún más su actuación:

- .1 seguridad de la vida humana en el mar;
- .2 prevención de la contaminación por los buques;
- .3 normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar;
- .4 líneas de carga;
- .5 el arqueo de buques; y
- .6 las reglas para prevenir los abordajes.

7.2.2 Con respecto al Convenio de formación, enmendado, la auditoría debería tratar de evitar toda duplicación de las prescripciones obligatorias existentes en materia de auditorías enunciadas en ese convenio. Las auditorías sólo deberían abarcar aquellos aspectos del Convenio que se especifiquen en ellas.

7.3 Obligaciones y responsabilidades

7.3.1 La auditoría debería abarcar las obligaciones y responsabilidades que figuran en los instrumentos aplicables de la OMI, en la medida en que dichos instrumentos hayan entrado en vigor en el Estado Miembro y el Estado Miembro deba actuar en calidad de Estado de abanderamiento, Estado rector del puerto y Estado ribereño en virtud de los mismos.

7.3.2 Las obligaciones y responsabilidades deberían ser de tal naturaleza que sea posible someter a auditoría las medidas relativas a la seguridad marítima y a la protección del medio ambiente aplicadas por el Estado Miembro, de conformidad con la norma de auditoría.

7.4 Aspectos que abarcará la auditoría

7.4.1 La auditoría abarcará la implantación y cumplimiento por el Estado Miembro de los instrumentos aplicables de la OMI incorporados en su legislación, la eficacia de su mecanismo de control y supervisión, la eficacia en la promulgación de las normas y reglas de la OMI, las medidas para asegurar el cumplimiento en caso de infracción de sus leyes y normas, y otras obligaciones y responsabilidades contempladas en los instrumentos aplicables.

7.4.2 Teniendo debidamente en cuenta la implantación y cumplimiento de los instrumentos de la OMI, los aspectos administrativos, jurídicos y técnicos que deberían constituir el alcance mínimo de las auditorías son los siguientes:

- .1 jurisdicción;
- .2 organización y autoridad;
- .3 leyes, normas y reglamentos;
- .4 promulgación de los instrumentos, reglas y reglamentos de la OMI;
- .5 medidas para garantizar el cumplimiento;
- .6 funciones de control, reconocimiento, inspección, auditoría, verificación, aprobación y certificación;

- .7 selección, reconocimiento, autorización, atribución de facultades y supervisión de las organizaciones reconocidas, según corresponda, y de los inspectores propuestos;
- .8 investigaciones acerca de las cuales se deberá informar a la Organización; y
- .9 notificación a la Organización y a otras Administraciones.

7.4.3 En los casos en que la labor destinada a dar efecto a las responsabilidades de un Estado Miembro se divida entre diferentes organizaciones u oficinas, las auditorías deberían establecer si las tareas respectivas están claramente definidas y deberían realizarse sobre una base técnica junto con las entidades a las que se hayan asignado las tareas.

8 RESPONSABILIDADES

8.1 El Secretario General tiene la responsabilidad de:

- .1 gestionar el Plan de auditorías;
- .2 realizar el nombramiento oficial de los jefes de los equipos auditores y de los auditores y mantener una lista apropiada con sus nombres;
- .3 constituir un equipo auditor para cada auditoría de un Estado Miembro;
- .4 garantizar que los jefes de los equipos auditores y los auditores tienen la competencia que se define en la sección 4 de los Procedimientos;
- .5 garantizar que los miembros de los equipos auditores satisfacen las normas de formación prescritas a fin de que la calidad de las auditorías sea homogénea;
- .6 suscribir un memorando de cooperación con el Estado Miembro antes de que éste se someta a la auditoría;
- .7 garantizar que el equipo auditor cuenta con toda la información pertinente, a fin de facilitar que la auditoría se realiza de modo eficaz y sin contratiempos;
- .8 garantizar que las auditorías se planifican de conformidad con el calendario general de auditorías de la OMI;
- .9 mantenerse en contacto con los países en desarrollo y los países menos desarrollados y ayudarles a obtener recursos de fuentes externas, tales como el Programa integrado de cooperación técnica (PICT);
- .10 garantizar que el Estado Miembro que vaya a ser objeto de la auditoría tiene la oportunidad de recibir una visita del jefe del equipo auditor antes de la auditoría propiamente dicha, para que éste le proporcione información sobre el propósito del Plan, el alcance de la auditoría, la forma en que ésta se llevará a cabo y toda otra información necesaria para mejorar el entendimiento y la cooperación entre el equipo auditor y el Estado Miembro que vaya a ser objeto de la auditoría;

-
- .11 comunicar el informe resumido de auditoría acordado a todos los Estados Miembros o al público;
 - .12 garantizar que se elaboran los compendios de informes resumidos de auditoría en un formato normalizado que se publicará periódicamente en apoyo de la labor de la Organización;
 - .13 mantener registros adecuados de las conclusiones y observaciones de las auditorías propiamente dichas de los Estados Miembros; y
 - .14 gestionar el Plan de auditorías y las posibles actividades de seguimiento.

8.2 El Estado Miembro tiene la responsabilidad de:

- .1 facilitar al máximo la auditoría, de conformidad con lo dispuesto en el Memorando de cooperación;
- .2 decidir, con el Secretario General, quién será el jefe del equipo auditor y cuál el número total de miembros del equipo auditor;
- .3 responder a las conclusiones del equipo auditor con la preparación de un programa de medidas;
- .4 autorizar, antes de la auditoría, la distribución del informe resumido, del plan de medidas correctivas y de las observaciones del Estado Miembro sobre los avances de la implantación del plan de medidas correctivas;
- .5 implantar un programa de medidas para abordar las conclusiones, que no debería durar más de tres años a partir del fin de la auditoría; y
- .6 notificar al Secretario General que se ha implantado la medida adoptada para abordar una conclusión.

8.3 El jefe del equipo auditor tiene la responsabilidad de:

- .1 realizar la planificación pormenorizada de la auditoría propiamente dicha;
- .2 garantizar que el equipo auditor está totalmente familiarizado con la información pertinente relativa a la auditoría;
- .3 llevar a cabo las entrevistas, reuniones, etc. de la auditoría de conformidad con lo dispuesto en los Procedimientos, y asignar atribuciones a los otros miembros del equipo que realicen las entrevistas, reuniones, etc. manteniendo plena responsabilidad;
- .4 preparar y ultimar los informes de auditoría (provisional y final) y el informe de misión;
- .5 informar al Estado Miembro objeto de la auditoría de los pormenores de las conclusiones y observaciones;
- .6 elaborar y convenir con el Estado Miembro el informe resumido de auditoría que se presentará al Secretario General;

.7 ayudar a verificar las medidas correctivas adoptadas por el Estado Miembro; y

.8 realizar una auditoría de seguimiento, según corresponda.

9 COOPERACIÓN TÉCNICA

9.1 Con el fin de sacar el máximo provecho del Plan, es fundamental el examen de los temas relacionados con la creación de capacidad, en particular en el ámbito de los recursos humanos y financieros. Cuando proceda, se prestará asistencia a los Estados Miembros para prepararse para las auditorías y para abordar las conclusiones de las mismas.

9.2 La creación de capacidad incluye un suministro adecuado de personal debidamente formado en el ámbito marítimo y en la realización de auditorías, así como los sistemas informáticos requeridos. También hay que tener en cuenta la necesidad de infraestructuras, es decir un espacio de trabajo, servicios y sistemas de comunicaciones, adecuados para satisfacer las necesidades iniciales de la auditoría y, en última instancia, los objetivos del Plan.

9.3 La asistencia técnica se incorporará en el proceso con el fin de facilitar:

.1 la preparación de la auditoría;

.2 la determinación de los obstáculos para llevar a cabo la auditoría;

.3 la implantación eficaz de las medidas adoptadas en respuesta a las conclusiones de la auditoría; y

.4 toda creación de capacidad conexas.

9.4 La asistencia técnica podrá, entre otras cosas, incluir lo siguiente:

.1 formación;

.2 programas de intercambio;

.3 provisión de expertos; y

.4 participación de observadores durante la realización de las auditorías en otros Estados Miembros.

9.5 También debería tenerse en cuenta la necesidad de garantizar que en el proceso de auditoría participen expertos en el ámbito marítimo y en la realización de auditorías que procedan de países en desarrollo. Deberían adoptarse las disposiciones necesarias para la formación de auditores internos, quienes, posteriormente, podrían incorporarse a los equipos auditores.

PARTE II

PROCEDIMIENTOS PARA LA AUDITORÍA DE UN ESTADO MIEMBRO DE LA OMI

ÍNDICE

- 1 FINALIDAD
 - 2 APLICACIÓN
 - 3 DEFINICIONES
 - 4 PLANIFICACIÓN
 - Ciclo y calendario de las auditorías
 - Disposiciones iniciales
 - Presentación de candidatos a auditor
 - Selección de los auditores
 - Selección del equipo auditor
 - 5 PREPARACIÓN DE LA AUDITORÍA
 - 6 REALIZACIÓN DE LA AUDITORÍA
 - Plazos
 - Conducta de los auditores
 - Sesión de apertura
 - La auditoría
 - Sesión de clausura de la auditoría
 - 7 PRESENTACIÓN DE INFORMES
 - Generalidades
 - Informe provisional de auditoría
 - Informe resumido de auditoría
 - Informe final de auditoría
 - Observaciones del Estado Miembro sobre los avances de la implantación del plan de medidas correctivas
 - Informe de misión del jefe del equipo auditor
 - Información recibida del Estado Miembro
 - 8 PLAN DE MEDIDAS CORRECTIVAS DEL ESTADO MIEMBRO
 - 9 SEGUIMIENTO DE LA AUDITORÍA
 - 10 REGISTROS
 - 11 PROCESO DE AUDITORÍA
- Apéndice 1 – Modelo de memorando de cooperación
Apéndice 2 – Cuestionario previo a la auditoría
Apéndice 3 – Secuencia de actividades del Plan de auditorías
Apéndice 4 – Modelo de formularios adjuntos a los informes de auditoría
Apéndice 5 – Modelo de informe resumido
Apéndice 6 – Proceso de auditoría

PROCEDIMIENTOS PARA LA AUDITORÍA DE UN ESTADO MIEMBRO DE LA OMI

1 FINALIDAD

1.1 La finalidad de la presente parte es describir los Procedimientos para la auditoría de un Estado Miembro, incluidos, entre otros, los siguientes aspectos:

- .1 preparación;
- .2 realización de la auditoría; y
- .3 informes prescriptivos.

2 APLICACIÓN

2.1 Los presentes procedimientos se aplican a todos los participantes en la auditoría de un Estado Miembro.

3 DEFINICIONES

3.1 *Auditoría*: proceso sistemático, independiente y documentado para obtener pruebas de auditoría y evaluarlas objetivamente con el fin de determinar en qué medida se cumplen los criterios de auditoría.

3.2 *Criterios de auditoría*: conjunto de principios, procedimientos y prescripciones que sirven de referencia.

3.3 *Pruebas de auditoría*: registros, exposiciones de hechos u otra información que guarden relación con los criterios de auditoría y se puedan verificar.

3.4 *Medidas correctivas*: medidas para eliminar la causa de una conclusión.

3.5 *Documento*: información y su soporte.

3.6 *Seguimiento de la auditoría*: proceso para confirmar la implantación del plan de medidas correctivas, que puede comprender una auditoría propiamente dicha o una auditoría basada en documentación.

3.7 *Información*: datos significativos.

3.8 *Conclusión*: situación en la que hay pruebas objetivas que indican que no se ha cumplido una prescripción obligatoria contenida en un instrumento de la OMI o en la norma de auditoría.

3.9 *Observación*: exposición de hechos justificada con pruebas objetivas, respecto de una disposición que no tiene carácter obligatorio de la norma de auditoría.

3.10 *Pruebas objetivas*: información cuantitativa o cualitativa, registros o exposiciones de hechos, basados en observaciones, medidas o análisis y que puedan verificarse.

3.11 *Procedimiento*: manera específica de llevar a cabo una actividad o un proceso.

3.12 *Proceso*: serie de actividades interrelacionadas o interactivas que transforman los aportes en resultados.

3.13 *Registros*: documentos que exponen los resultados alcanzados o que dan prueba de las actividades realizadas.

3.14 *Prescripciones*: necesidad o expectativa formulada, generalmente implícita u obligatoria.

3.15 *Verificación*: confirmación, mediante la aportación de pruebas objetivas, de que determinadas prescripciones se han cumplido.

4 PLANIFICACIÓN

4.1 Ciclo y calendario de las auditorías

4.1.1 Las auditorías de todos los Estados Miembros se realizarán a intervalos periódicos que no excedan los siete años y se basarán en el calendario general elaborado por el Secretario General de la Organización, atendiendo a los principios siguientes:

- .1 El programa de auditorías debería establecerse por sorteo aleatorio entre los Estados Miembros que aún no se hayan sometido a una auditoría con arreglo al Plan voluntario, seguido de los Estados Miembros que voluntariamente hayan sido objeto de una auditoría, por orden cronológico.
- .2 El Secretario General notificará a cada Estado Miembro la fecha prevista de su auditoría lo antes posible y con 18 meses de antelación como mínimo.
- .3 Si un Estado Miembro desea solicitar el aplazamiento de su auditoría programada, debido a circunstancias excepcionales, debería hacerlo por escrito, como mínimo seis meses antes de la fecha prevista de la auditoría, y el Consejo debería considerar dicha solicitud y adoptar la decisión que estime oportuna al respecto.

4.2 Disposiciones iniciales

4.2.1 El Estado Miembro y el Secretario General decidirán el alcance de la auditoría, que se corresponderá con los instrumentos y la norma de auditoría aplicables de la OMI, y se hará constar en el Memorando de cooperación. En el Memorando de cooperación se deberían exponer las responsabilidades de la OMI y del Estado Miembro en cada fase de la auditoría.

4.2.2 La auditoría no se llevará a cabo hasta que el Estado Miembro y el Secretario General hayan suscrito y se hayan intercambiado el pertinente Memorando de cooperación.

4.2.3 El Memorando de cooperación confirmará, entre otras cosas, que la auditoría se ha de efectuar de conformidad con los procedimientos enunciados en él.

4.2.4 La auditoría de un Estado Miembro debería programarse de conformidad con el calendario acordado.

4.2.5 El jefe del equipo auditor tratará y acordará con el Estado Miembro el calendario pormenorizado de la auditoría, dentro del contexto del Marco.

4.3 Presentación de candidatos a auditor

4.3.1 Cuando un Estado Miembro presente a un candidato a auditor, el cual deberá demostrar que posee capacidades y técnicas en materia de auditorías, adquiridas por ejemplo en un curso de formación de auditor del sistema de gestión, en el curso de formación de auditor para el Código IGS o en un curso de formación para auditores de los Estados Miembros de la OMI, se deberían tener en cuenta las aptitudes personales y la competencia profesional siguientes:

- .1 iniciativa, juicio, tacto, sensibilidad y la capacidad de mantener unas relaciones laborales armoniosas al enfrentarse con obstáculos intencionados o no intencionados durante la auditoría y al trabajar en un entorno multicultural;
- .2 capacidad probada para ejercer funciones a nivel directivo y/o superior;
- .3 motivación demostrada y capacidad para escribir de manera clara y concisa;
- .4 dominio absoluto de al menos uno de los seis idiomas oficiales de la OMI;
- .5 conocimiento profundo de las funciones de una Administración;
- .6 conocimiento amplio del marco normativo de la OMI, incluidos los instrumentos pertinentes; y
- .7 conocimientos informáticos.

4.4 Selección de los auditores

4.4.1 La selección de las personas designadas miembros del equipo auditor se hará a partir de las candidaturas de auditores debidamente competentes que presenten los Estados Miembros. La aceptación será responsabilidad del Secretario General, quien debería verificar la competencia de las personas en cuestión para realizar la auditoría. Entre los criterios que se aplicarán para dicha verificación cabe destacar los siguientes:

- .1 capacidades y técnicas demostrables en materia de auditorías de los jefes de los equipos auditores y de los auditores, adquiridas por ejemplo en un curso de formación de auditor del sistema de gestión, en el curso de formación de auditor para el Código IGS o en un curso de formación para auditores de los Estados Miembros de la OMI;
- .2 dominio de idiomas (idiomas oficiales de la OMI y otros); y
- .3 representación de distintas regiones geográficas y nacionalidades.

4.5 Selección del equipo auditor

4.5.1 Al formar un equipo que vaya a realizar la auditoría de un Estado Miembro, el Secretario General debería tener en cuenta la necesidad de que:

- .1 todos los equipos aspiren al mayor nivel de calidad en el desempeño de su tarea;

- .2 el jefe del equipo auditor sea capaz de reunir las más altas cualificaciones profesionales como auditor y la capacidad de liderazgo y de gestión;
- .3 el jefe del equipo auditor sea versado en la *norma de auditoría*;
- .4 el jefe del equipo auditor y/u otros miembros del equipo tengan un dominio absoluto del idioma oficial de la OMI elegido por el Estado Miembro que se utilizará en la auditoría, en la sesión informativa y en el material de preparación para los miembros del equipo auditor. De ser posible, como mínimo un miembro del equipo debería tener conocimientos básicos del idioma en que se encuentre la legislación del Estado Miembro y otros documentos pertinentes, si éstos no estuvieran disponibles en el idioma de la OMI elegido. En caso de no ser posible, el Estado Miembro debería facilitar servicios de interpretación, según proceda;
- .5 se proporcione al Estado Miembro un currículum vitae actualizado de todos los miembros del equipo auditor y se cuente con el acuerdo del Estado Miembro acerca de la idoneidad de los miembros del equipo propuestos, antes de que comience la auditoría;
- .6 el equipo auditor está compuesto por un número suficiente de auditores para que la auditoría se lleve a cabo y se concluya satisfactoriamente en el plazo convenido. En algunas situaciones, cabrá la posibilidad de que el equipo se subdivide para realizar actividades paralelas en el transcurso de la auditoría;
- .7 todos los miembros del equipo auditor trabajen en nombre de la OMI, es decir, con total independencia tanto de su propio Estado Miembro como del Estado Miembro objeto de la auditoría; y
- .8 el equipo esté compuesto por auditores de diferentes nacionalidades.

5 PREPARACIÓN DE LA AUDITORÍA

5.1 El jefe del equipo auditor, con la ayuda del Secretario General, debería obtener la información necesaria sobre el Estado Miembro que se someta a la auditoría. Tal información debería incluir el Memorando de cooperación y el cuestionario previo a la auditoría (véase el apéndice 2).

5.2 Si el Estado Miembro que se somete a la auditoría ha solicitado una reunión informativa según lo dispuesto en el párrafo 8.1.10 del Marco, el jefe del equipo auditor debería hacer las gestiones necesarias para celebrar esa reunión en consulta con dicho Estado Miembro.

5.3 El Estado Miembro que se somete a la auditoría debería enviar el cuestionario previo a la auditoría, debidamente cumplimentado, tan pronto como sea posible y, a más tardar, dos meses después de haberlo recibido, y actualizarlo como corresponda en los tres meses como máximo previos a la auditoría.

5.4 El equipo auditor debería examinar el cuestionario previo a la auditoría, cumplimentado, así como cualquier información adicional facilitada por el Estado Miembro.

5.5 Si el jefe del equipo auditor lo cree necesario, podrá enviar, después de consultarlo con los demás miembros del equipo auditor, más preguntas al Estado Miembro según surjan.

5.6 Basándose en la información facilitada por el Estado Miembro en el cuestionario previo a la auditoría y en los documentos adjuntos, el jefe del equipo auditor, con la ayuda de los otros miembros del equipo y del Estado Miembro objeto de la auditoría, debería planear la auditoría de forma pormenorizada.

5.7 La planificación de la auditoría debería incluir:

- .1 el lugar o lugares donde se vaya a llevar a cabo la auditoría;
- .2 el alcance y los objetivos de la auditoría definidos en el Marco y en el Memorando de cooperación;
- .3 las fechas de inicio y finalización de la auditoría, incluidas las fechas de las sesiones de apertura y clausura;
- .4 los nombres de los participantes en la auditoría, tanto los de los auditores como el del personal clave del Estado Miembro que se somete a la auditoría, con la inclusión de una persona designada por el Estado Miembro, que será el punto único de contacto entre el Estado Miembro y el equipo auditor;
- .5 la indicación de los documentos necesarios para realizar la auditoría;
- .6 el programa provisional de las actividades de la auditoría;
- .7 una breve reseña de la información facilitada en el cuestionario previo a la auditoría en la que se incluyan los aspectos generales que han de tratarse:
 - .1 las medidas para transponer a la legislación nacional los convenios ratificados y sus posteriores enmiendas;
 - .2 las medidas de implantación, incluidas las relativas a las responsabilidades, delegación y verificación;
 - .3 las medidas para asegurar el cumplimiento; y
 - .4 las medidas relativas a la presentación de informes, la autoevaluación y el examen de la actuación;
- .8 los planes de viaje y de administración (visados de entrada, acreditación para fines de seguridad, requisitos sanitarios, etc.), así como los calendarios de viaje de los miembros del equipo auditor;
- .9 el idioma que se utilizará en la auditoría y en el material de preparación de la sesión informativa de la auditoría para los miembros del equipo; y
- .10 tareas y responsabilidades de los miembros del equipo auditor.

5.8 Las listas de comprobación y/o los prontuarios son las herramientas más importantes a la hora de realizar la auditoría en ámbitos concretos. Al preparar la auditoría, el jefe del equipo auditor y el propio equipo deberían examinar si cabe utilizar listas de comprobación y/o los prontuarios. La elaboración de dichas listas de comprobación y/o prontuarios podría resultar necesaria.

5.9 Teniendo debidamente en cuenta la secuencia de actividades (véase el apéndice 3) y con objeto de proporcionar al Estado Miembro que se somete a la auditoría el tiempo suficiente para examinar y aceptar todos los componentes del plan de la auditoría, y también para planificar y facilitar la realización de la auditoría sin contratiempos, el Secretario General, el jefe del equipo auditor y el Estado Miembro que se somete a la auditoría deberían celebrar consultas a la mayor brevedad posible.

5.10 El jefe del equipo auditor debería informar por adelantado a los demás miembros del equipo sobre los pormenores de la auditoría a fin de garantizar que el equipo esté preparado. El objetivo es asegurarse de que todos los miembros conozcan los resultados del cuestionario previo a la auditoría y el plan de la auditoría, y que sepan, asimismo, las responsabilidades de cada miembro del equipo por lo que respecta a la realización de las distintas partes de la auditoría. La información debería incluir al menos:

- .1 el alcance y objetivos de la auditoría;
- .2 el análisis del cuestionario previo a la auditoría; y
- .3 el reparto acordado de las funciones y responsabilidades durante la auditoría, incluidos los preparativos finales de las listas de comprobación y/o los prontuarios en aspectos concretos, en caso necesario.

El jefe del equipo podrá decidir que no es necesario comunicar la información en persona.

5.11 La persona de contacto designada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5.7.4 debería ocuparse también de facilitar al equipo auditor la documentación necesaria con anterioridad a la auditoría.

6 REALIZACIÓN DE LA AUDITORÍA

6.1 Plazos

6.1.1 La auditoría se realizará siguiendo los plazos acordados por el jefe del equipo auditor y el Estado Miembro, de conformidad con el calendario de la auditoría y el Memorando de cooperación firmado por el Estado Miembro y el Secretario General.

6.2 Conducta de los auditores

6.2.1 Las pautas generales por las que debe regirse el equipo auditor al llevar a cabo la auditoría deberían ser el objetivo, la estrategia y los principios descritos en el Marco.

6.2.2 Al llevar a cabo la auditoría, los miembros del equipo auditor habrán de esforzarse por conseguir el mayor grado de objetividad, imparcialidad y confidencialidad posible. Un comportamiento correcto es vital para evitar cualquier impresión de parcialidad a favor o en contra del Estado Miembro objeto de la auditoría.

6.2.3 A fin de garantizar la transparencia y la coherencia entre todos los miembros del equipo auditor, el miembro o miembros del equipo que tengan un conocimiento práctico del idioma en que se encuentren la legislación del Estado Miembro y otros documentos pertinentes debería ayudar con la comunicación, a fin de reducir a un mínimo la ambigüedad y el riesgo de malentendidos en el proceso de auditoría, pero no debería intentar actuar de intérprete de forma independiente.

6.2.4 Se debería tener presente que el resultado final de la auditoría, es decir, el informe de auditoría, incluidas sus conclusiones y observaciones, es un documento que suscita atención, ya que indica al Estado Miembro cómo cumple su función de parte responsable en los instrumentos de la OMI aplicables.

6.2.5 Las auditorías pueden ser noticia y de interés para los medios de comunicación locales, las organizaciones de empleadores, los sindicatos, etc., que quizá soliciten entrevistarse con el equipo auditor. Dichas entrevistas sólo deberían tener lugar con el consentimiento de un funcionario del Estado Miembro, que estará presente en ellas. En tales circunstancias, el equipo auditor se limitará a explicar su mandato y sus objetivos.

6.3 Sesión de apertura

6.3.1 Debería celebrarse una sesión de apertura entre los auditores y los representantes del Estado Miembro que se somete a la auditoría para confirmar los preparativos antes del comienzo in situ de la auditoría. El jefe del equipo auditor debería aprovechar la sesión de apertura para presentar el objetivo y el alcance de la auditoría. Dicha sesión estará programada con antelación y se incluirá en el calendario de la auditoría.

6.3.2 La sesión de apertura estará presidida por el jefe del equipo auditor. En esa sesión, convendría también que el funcionario de categoría del Estado Miembro ofrezca información e instrucciones al equipo auditor. El orden del día debería abarcar al menos los siguientes puntos:

- .1 presentación de los participantes (antes de la sesión debería distribuirse una lista de los participantes);
- .2 información general y objetivos de la auditoría;
- .3 examen y confirmación del calendario provisional de la auditoría, incluidos el alcance y los objetivos de ésta;
- .4 un breve resumen de los métodos y procedimientos que se emplearán en la realización de la auditoría;
- .5 enlaces oficiales para la comunicación entre el equipo auditor y los funcionarios del Estado Miembro, por ejemplo, el nombramiento de un funcionario de enlace;
- .6 medios y disposiciones de carácter administrativo;
- .7 programa apropiado de visitas a las oficinas regionales del Estado Miembro y a otros centros pertinentes;
- .8 hora, fecha y lugar de la sesión de clausura y de cualesquiera reuniones provisionales del equipo auditor y la dirección del Estado Miembro;
- .9 procedimientos para documentar las conclusiones y observaciones de la auditoría, proporcionar respuestas a dichas conclusiones y observaciones, y alcanzar un acuerdo sobre las mismas (véase el apéndice 4);
- .10 confidencialidad de las conclusiones y observaciones, es decir, los auditores acordarán con el Estado auditado los controles de las pruebas obtenidas durante la auditoría y el destino que se dará a las conclusiones y observaciones del informe y a los ejemplares de éste; y

- .11 un acuerdo para que, si es factible, durante la sesión de clausura se presente un proyecto de informe provisional de auditoría y un proyecto de informe resumido.

6.3.3 El Estado Miembro objeto de la auditoría debería estar preparado para asistir al equipo auditor ofreciéndole:

- .1 espacio para trabajar, preferiblemente en privado;
- .2 acceso a ordenadores personales, fotocopiadoras y aparatos de facsímiles, así como a medios electrónicos de comunicación, como Internet y correo electrónico, si se dispone de ellos;
- .3 acceso a las instalaciones (es decir, pases para la entrada a edificios y otros trámites adecuados);
- .4 acceso a los registros y archivos correspondientes, incluidos los de cualquier otra entidad pertinente responsable de la reglamentación marítima en relación con los instrumentos de la OMI; y
- .5 acceso al personal seleccionado para las entrevistas.

6.4 La auditoría

6.4.1 Un funcionario del Estado Miembro con responsabilidades en el ámbito objeto de la auditoría debería acompañar como guía al auditor.

6.4.2 Deberían recopilarse pruebas mediante entrevistas al personal, el examen de documentos y la observación de determinadas actividades de las entidades responsables del Estado Miembro.

6.4.3 Cuando un auditor tenga motivos para creer que existe alguna conclusión u observación, debería comunicarlo al funcionario responsable del Estado Miembro y anotar la siguiente información, según proceda:

- .1 los pormenores de la conclusión o la observación del caso (incluyendo el título, número y asunto de cualesquiera documentos relacionados, si procede); y
- .2 el lugar dónde se llegó a la conclusión o se efectuó la observación.

6.4.4 Para ayudar a que el Estado Miembro halle pronto una solución, el equipo auditor podrá facilitar periódicamente a sus homólogos del Estado Miembro, antes de la reunión de clausura, información sobre las conclusiones y/u observaciones.

6.5 Sesión de clausura de la auditoría

6.5.1 En esta sesión, el equipo auditor tiene la oportunidad de presentar a todo el personal pertinente del Estado Miembro objeto de la auditoría las conclusiones y/u observaciones que se desprendan de la auditoría. Debería procurarse que las autoridades del Estado Miembro entiendan claramente cuál es la situación según el equipo auditor y que puedan empezar a trabajar en el plan de medidas correctivas, si es necesario. En esta sesión deberían destacarse los temas más importantes y presentarse de forma concisa las conclusiones y/u observaciones del equipo.

6.5.2 La sesión de clausura de la auditoría debería incluir también una breve reseña de todas las conclusiones y/u observaciones que figurarán en el informe provisional de auditoría y en el informe resumido. De ser posible, al final de la auditoría, durante la sesión de clausura, debería hacerse entrega al Estado Miembro del proyecto de informe provisional de auditoría y del proyecto de informe resumido.

6.5.3 El jefe del equipo auditor debería tratar con el Estado Miembro las actividades de seguimiento, incluidas cualesquiera propuestas sobre la necesidad y el contenido del plan de medidas correctivas que elabore el Estado Miembro. El jefe del equipo auditor debería informar también al Estado Miembro de las fechas importantes para la presentación del plan de medidas correctivas (véase el apéndice 4) y de los informes final y resumido.

6.5.4 La estructura de la sesión de clausura de la auditoría debería ser la siguiente:

- .1 examen del alcance y objetivos de la auditoría;
- .2 resumen de los procedimientos de la auditoría;
- .3 presentación de las conclusiones y/u observaciones incluidas en el proyecto de informe provisional de auditoría y en el proyecto de informe resumido;
- .4 información sobre las visitas a las oficinas regionales y otros centros pertinentes, según proceda; y
- .5 medidas que adoptará el Estado Miembro objeto de la auditoría una vez concluida.

6.5.5 Antes o después de la sesión de clausura de la auditoría, podrán celebrarse reuniones técnicas entre los miembros del equipo auditor y los funcionarios que corresponda del Estado Miembro, a discreción del jefe del equipo auditor y del Estado Miembro.

7 PRESENTACIÓN DE INFORMES

7.1 Generalidades

7.1.1 Deberían tenerse en cuenta los siguientes principios al preparar los informes de auditoría:

- .1 las conclusiones y/u observaciones sobre la auditoría de la sesión informativa de la sesión de clausura y los informes provisional y final de la auditoría han de ser coherentes;
- .2 las conclusiones y/u observaciones han de sustentarse en pruebas objetivas;
- .3 las conclusiones y/u observaciones han de exponerse de forma clara y concisa;
- .4 han de evitarse las generalidades y las expresiones vagas;
- .5 las conclusiones y/u observaciones de la auditoría han de presentarse de forma objetiva;

- .6 ha de usarse una terminología marítima ampliamente aceptada, evitándose acrónimos y jerga; y
- .7 ha de evitarse la crítica de personas o puestos.

7.1.2 El Secretario General y el equipo auditor tratarán confidencialmente toda la información recopilada, los materiales, notas e informes obtenidos o elaborados durante la auditoría del Estado Miembro. El Estado objeto de la auditoría será el único con derecho a autorizar la distribución de los informes.

7.1.3 Al finalizar la auditoría, el jefe del equipo auditor transmitirá, cumplimentada, cualquier lista de comprobación de la auditoría y demás registros e informes conexos, al Secretario General para que los examine y conserve confidencialmente hasta que se sustituyan por materiales de auditoría posteriores.

7.2 Informe provisional de auditoría

7.2.1 El informe provisional de auditoría es el informe oficial de las conclusiones y las observaciones de la auditoría que se presenta al Estado Miembro. El plan de medidas correctivas del Estado Miembro debería estar basado en las conclusiones del informe provisional de auditoría. Este informe constituye la base para la preparación del informe final de auditoría, que lo sustituye cuando está listo.

7.2.2 El informe provisional de auditoría debería ser confidencial y estar a disposición únicamente del Estado Miembro objeto de la auditoría, del Secretario General y del equipo auditor. El contenido del informe provisional debería ser el siguiente:

- .1 *Introducción*
 - .1 antecedentes;
 - .2 miembros del equipo auditor;
 - .3 funcionarios del Estado Miembro participantes; y
 - .4 agradecimientos.
- .2 *Alcance, objetivos y actividades de la auditoría*
- .3 *Actividades marítimas del Estado Miembro (descripción general)*
 - .1 generalidades;
 - .2 Estado de abanderamiento;
 - .3 Estado ribereño; y
 - .4 Estado rector del puerto.
- .4 *Conclusiones*
- .5 *Observaciones*
- .6 *Observaciones y posibles recomendaciones*
 - .1 aspectos en los que se ha evolucionado positivamente; y

- .2 aspectos en los que es necesario mejorar.
- .7 *Apéndice*
- .8 *Anexos*

7.2.3 El Estado Miembro podrá hacer constar por escrito todo desacuerdo con el informe provisional del equipo auditor y adjuntarlo a dicho informe.

7.2.4 Tanto el Estado Miembro como el equipo auditor deberían hacer lo posible para evitar cualquier desacuerdo acerca de las conclusiones y/u observaciones de la auditoría. En cualquier fase, el Estado Miembro debería notificar al equipo auditor cualquier preocupación respecto de la validez y/o interpretación de las conclusiones y/u observaciones de la auditoría. Las opiniones divergentes sobre las conclusiones y/u observaciones de la auditoría entre el equipo auditor y el Estado Miembro deberían analizarse y, de ser posible, resolverse. Si no se resuelven, deberían adjuntarse al informe final todas las opiniones, incluidas las que se adjuntaron al informe provisional. El objetivo es resolver cualquier desacuerdo de ese tipo.

7.3 Informe resumido de auditoría

7.3.1 El informe resumido, que contendrá los datos del Estado miembro objeto de la auditoría, incluida la entidad o entidades del Estado que participan, ofrecerá un resumen de las conclusiones y observaciones relacionadas con la adhesión del Estado Miembro a la norma de auditoría y la implantación de los instrumentos aplicables de la OMI. La elaboración del informe resumido debería corresponder al jefe del equipo auditor, el cual lo remitirá al Estado objeto de la auditoría para que formule sus observaciones y dé su aprobación definitiva antes de que el informe sea publicado por el Secretario General con la autorización otorgada por el Estado Miembro antes de la auditoría.

7.3.2 El formato del informe debería ser el expuesto en el apéndice 5.

7.4 Informe final de auditoría

7.4.1 El informe final de auditoría constituye el informe oficial propiamente dicho de la auditoría. Su estructura y contenido deberían ser similares a los del informe provisional, con la excepción de que el informe final debería incluir un resumen del plan de medidas correctivas del Estado Miembro presentado por el Estado objeto de la auditoría, la causa fundamental determinada por el Estado objeto de la auditoría, información sobre los avances realizados por éste acerca de la implantación de dicho plan y cualesquiera cuestiones pendientes de resolución.

7.4.2 Es responsabilidad del equipo auditor preparar el informe final de auditoría. Sólo deberían disponer del informe final el Estado Miembro objeto de la auditoría, el equipo auditor y el Secretario General, a menos que, antes de la auditoría, el Estado Miembro objeto de la auditoría haya autorizado la distribución del informe al público o a los Estados Miembros por parte del Secretario General.

7.4.3 A partir de los informes resumidos de auditoría elaborados por los jefes de los equipos auditores, la Secretaría debería preparar periódicamente un compendio anónimo de los informes resumidos con las enseñanzas extraídas de las auditorías.

7.5 Observaciones del Estado Miembro sobre los avances de la implantación del plan de medidas correctivas

7.5.1 Las observaciones del Estado Miembro incluyen cualquier declaración que el Estado objeto de la auditoría desee formular acerca de los avances realizados en la implantación del plan de medidas correctivas. Las observaciones se publican según se reciben, con la autorización otorgada por el Estado Miembro antes de la auditoría, sin la validación de la Secretaría o del jefe del equipo auditor.

7.6 Informe de misión del jefe del equipo auditor

7.6.1 El jefe del equipo auditor debería preparar un informe por separado describiendo cómo se ha llevado a cabo la auditoría, los aspectos positivos y las dificultades encontradas, así como las propuestas para mejorar la planificación y realización de las auditorías. Por lo tanto, en el informe de misión del jefe del equipo auditor se debería proporcionar información sobre la realización de la auditoría desde su planificación hasta su finalización. Este informe es parte integrante del programa de garantía de calidad del Plan de auditorías y sirve para que el Secretario General pueda introducir mejoras en la planificación de las auditorías.

7.6.2 El Secretario General debería mantener un registro de toda la información y recomendaciones de los informes de misión de todos los jefes de los equipos auditores y de las medidas adoptadas para resolver las cuestiones planteadas, registro que se pondrá a disposición de los auditores en caso necesario.

7.7 Información recibida del Estado Miembro

7.7.1 El Estado Miembro podrá aportar información que describa cómo se ha llevado a cabo la auditoría, los aspectos positivos y las dificultades encontradas, así como las propuestas para mejorar la planificación y realización de las auditorías. En caso de disponerse de ella, la información aportada por el Estado Miembro será parte integrante del programa de garantía de calidad del Plan de auditorías y servirá para que el Secretario General pueda introducir mejoras en la planificación de las auditorías.

8 PLAN DE MEDIDAS CORRECTIVAS DEL ESTADO MIEMBRO

8.1 El plan de medidas correctivas del Estado Miembro responde a las conclusiones de la auditoría mediante la propuesta de medidas para que el Estado Miembro observe o cumpla la norma de auditoría. El plan de medidas correctivas podrá incluir también la respuesta del Estado Miembro a las observaciones de la auditoría.

8.2 Para cada una de las conclusiones de la auditoría deberían establecerse medidas correctivas, con los plazos correspondientes, conforme al párrafo 8.2.4 del Marco. El conjunto de las medidas correctivas constituye el plan de medidas correctivas del Estado Miembro.

8.3 El plan de medidas correctivas del Estado Miembro debería contener información pertinente a la auditoría que se ha desarrollado y responder a cada una de las conclusiones y/u observaciones. El plan de medidas correctivas del Estado Miembro debería proporcionar información pormenorizada de las medidas que se han de adoptar, incluido el plazo de tiempo para el comienzo y la ultimación de cada medida, y debería llevar la firma del Estado Miembro.

8.4 El plan de medidas correctivas del Estado Miembro debería presentarse al jefe del equipo auditor y al Secretario General en un plazo de 90 días naturales a partir de la fecha de recepción del informe provisional de auditoría acordado. En casos excepcionales, se podrá conceder al Estado Miembro una prórroga.

8.5 El plan de medidas correctivas del Estado Miembro, como respuesta al informe provisional de auditoría y al informe resumido, y elaborado con el formato establecido en el apéndice 4, debería ser distribuido por el Secretario General a todos los Estados Miembros o al público, previa autorización del Estado Miembro de que se trate.

8.6 El informe final de auditoría debería incluir información sobre el posible plan de medidas correctivas propuesto por el Estado Miembro. Si no se pide al Estado Miembro que presente un plan de medidas correctivas, el informe final de auditoría se preparará y presentará sin ese plan.

9 SEGUIMIENTO DE LA AUDITORÍA

9.1 Si procede, el seguimiento de una auditoría debería realizarse después de que el Estado Miembro haya concluido las medidas correctivas y, como máximo, en los tres o cuatro años siguientes a la auditoría del Estado Miembro, para determinar el grado de implantación del plan de medidas correctivas.

9.2 El seguimiento de una auditoría debería consistir normalmente en una auditoría basada en documentación. Cuando el examen de las pruebas documentales presentadas por el Estado Miembro objeto de una auditoría no permita verificar efectivamente la plena implantación de una medida correctiva, el Secretario General debería examinar la conveniencia de organizar con dicho propósito una auditoría de seguimiento *in situ*.

9.3 Si se determinase que es necesario llevar a cabo una auditoría de seguimiento *in situ*, se deberían aplicar los procedimientos normalizados por los que se rigen las auditorías normales que se describen en el presente documento. La única excepción es la diferencia que existe en el alcance, ya que el seguimiento de una auditoría debería estar limitado a los aspectos que se determine durante la auditoría inicial que deben mejorarse o seguir supervisándose.

9.4 El equipo de seguimiento de una auditoría estará formado normalmente por un jefe del equipo auditor y otros miembros en un número que variará, dependiendo del alcance de la auditoría. Si es posible, uno como mínimo de los miembros del equipo auditor para el seguimiento de una auditoría debería haber pertenecido al equipo auditor original.

10 REGISTROS

10.1 El Secretario General debería mantener registros de todas las auditorías realizadas. Estos registros deberían incluir:

- .1 los informes provisionales y finales de auditoría de los Estados Miembros;
- .2 los informes resumidos de auditoría;
- .3 los planes de medidas correctivas;
- .4 los informes de misión de los jefes de los equipos auditores; y
- .5 los informes de seguimiento de las auditorías.

11 PROCESO DE AUDITORÍA

11.1 El proceso de auditoría se expone en el diagrama que figura en el apéndice 6 de estos procedimientos.

APÉNDICE 1

MODELO DE MEMORANDO DE COOPERACIÓN

Modelo de memorando de cooperación entre [Estado Miembro] y la Organización Marítima Internacional sobre la participación en el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI

Preámbulo

1 *Por cuanto* la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) ha adoptado la resolución A.1070(28), relativa al Código (III) para la implantación de los instrumentos de la OMI, y la resolución A.1067(28), relativa al Marco y Procedimientos para el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, con objeto de garantizar la implantación uniforme y eficaz de los instrumentos de la OMI en todo el mundo y el cumplimiento de sus prescripciones,

2 *Por cuanto* [Estado Miembro] apoya los principios en los que se basa dicho Plan y se compromete a contribuir a que éste se desarrolle de manera satisfactoria,

3 [Estado Miembro] y la OMI convienen en lo siguiente:

Sección 1 – Generalidades

4 [Estado Miembro] consiente por el presente en que un equipo auditor de la OMI realice una auditoría de Estado Miembro. La auditoría se ejecutará de conformidad con el Marco y Procedimientos enunciados en la resolución A.1067(28) de la Asamblea.

5 La auditoría se realizará con arreglo a la secuencia de actividades prescrita. Debería concluirse en el plazo programado, previa consulta entre las partes en el presente memorando.

Sección 2 – Confidencialidad

6 Las partes acuerdan que toda la información recopilada, los materiales, notas e informes obtenidos o elaborados durante la auditoría serán tratados confidencialmente. Por "confidencialmente" se entiende que ninguno de los documentos mencionados será comunicado o facilitado por el equipo auditor o el Secretario General a ninguna otra parte, salvo que [Estado Miembro] les autorice a ello por escrito.

7 No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, se acuerda que el informe resumido, el plan de medidas correctivas y las observaciones sobre los avances de la implantación del plan de medidas correctivas se distribuirán a [todos los Estados Miembros de la OMI] [al público] como informes individuales.¹

¹ Este párrafo será opcional cuando se autorice la distribución de la información recogida en los informes. Los Estados Miembros podrán optar por seguir un proceso de autorización aparte para distribuir dicha información.

Sección 3 – Responsabilidades de los Estados Miembros

8 [Estado Miembro] acuerda cooperar con el equipo auditor y prestarle la asistencia necesaria para garantizar que la auditoría se realice satisfactoriamente, en particular:

- .1 designar un único punto de contacto en el seno de la [Administración] para todas las comunicaciones relativas a la auditoría ejecutada conforme al presente memorando;
- .2 ayudar en la tramitación de los visados o permisos que el equipo auditor pueda necesitar para cumplir sus cometidos;
- .3 facilitar al equipo auditor copias de los documentos y registros pertinentes, incluidos los registros electrónicos, y/o permitirle consultarlos siempre que lo desee;
- .4 poner a disposición del equipo auditor a los funcionarios y miembros del personal de su [Administración] y de cualquier otra entidad pertinente, con el fin de entrevistarlos en la fecha y en el lugar convenidos;
- .5 supervisar de cerca la ejecución del calendario acordado para la auditoría y señalar a la atención del equipo auditor las situaciones en las cuales podría ser necesario realizar modificaciones;
- .6 disponer lo necesario, si así lo solicita el equipo auditor, para que éste observe las operaciones o actividades que formen parte de la auditoría, no debiendo, sin embargo, esperarse que el Estado Miembro adopte las disposiciones necesarias para la observación de operaciones o actividades no previstas en el transcurso normal de sus funciones; y
- .7 facilitar de cualquier otro modo la labor del equipo auditor, prestándole servicios de administración, secretaría, interpretación y transporte, cuando proceda.

Sección 4 – Responsabilidades de la OMI

9 El Secretario General apoyará la auditoría realizada conforme al presente memorando, para lo cual:

- .1 designará un único punto de contacto en el seno de la Secretaría para todas las comunicaciones relativas a la auditoría desarrollada conforme al presente memorando;
- .2 seleccionará al jefe y a los miembros del equipo auditor, de cuya composición (nombres, nacionalidades y competencia y otra información pertinente que se pueda necesitar para facilitar la entrada) se informará a [Estado Miembro] antes de la auditoría;
- .3 supervisar de cerca el cumplimiento del calendario acordado para la auditoría y señalará a la atención del equipo auditor y de [Estado Miembro] las situaciones en las cuales podría ser necesario realizar modificaciones;
- .4 mantendrá los registros apropiados derivados de la auditoría; y
- .5 prestará la asistencia práctica, logística y de cualquier otra naturaleza, según sea necesario, para facilitar la realización de la auditoría.

Sección 5 – Alcance de la auditoría

[Será el que acuerden las partes]

Sección 6 – Privilegios e inmunidades y otras repercusiones jurídicas

10 Ninguna disposición del presente memorando constituirá una renuncia, expresa o implícita, de ningún privilegio o inmunidad de los que la OMI y [Estado Miembro] puedan ser beneficiarios, ya sea en virtud de la Convención sobre los privilegios e inmunidades de los organismos especializados o de cualquier otro convenio o acuerdo, ley o decreto de carácter internacional o nacional.

11 Las personas que, de conformidad con el presente memorando, se designen para ejercer las funciones de auditor serán consideradas como expertos de la OMI a los efectos del anexo XII de la Convención sobre los privilegios e inmunidades de los organismos especializados.

12 Ninguna disposición del presente memorando tiene por objeto crear ningún derecho u obligación jurídica entre las partes o respecto de terceros.

Sección 7 – Solución de controversias

13 Toda controversia, disputa o reclamación entre las partes suscitada por el presente memorando o relacionada con el mismo ha de resolverse amistosamente mediante negociación.

Sección 8 – Suspensión, modificación o anulación

14 El presente memorando podrá ser suspendido, modificado o anulado por el Estado Miembro en cualquier momento mediante la oportuna notificación por escrito con un mes de antelación, tomando debidamente en consideración la necesidad de poner fin a cualquier disposición adoptada de conformidad con el presente memorando.

Sección 9 – Validez y vigencia

15 El presente memorando será válido a partir de la fecha en la que haya sido firmado por ambas partes y permanecerá vigente por un periodo de tres años o hasta que se haya cumplido el calendario mencionado en la sección 4, si esta fecha es posterior. La aplicación del presente memorando está supeditada a la disponibilidad de fondos.

Sección 10 – Disposiciones adicionales

[Las que sean necesarias]

16 En fe de lo cual, las partes han firmado el presente memorando en dos ejemplares originales.

En nombre de [Estado Miembro]

En nombre de la OMI

(Nombre y cargo)

Secretario General

Fecha: _____

Fecha: _____

APÉNDICE 2**CUESTIONARIO PREVIO A LA AUDITORÍA**

El Estado Miembro que se somete a la auditoría debería enviar el cuestionario previo a la auditoría (PAQ), debidamente cumplimentado, tan pronto como sea posible y, a más tardar, dos meses después de haberlo recibido, y actualizarlo como corresponda en los tres meses como máximo previos a la auditoría.

La estructura del PAQ se ajusta a las secciones y disposiciones del Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III); al cumplimentar el formulario debería incluirse esta referencia.

En el informe final se podrá utilizar todo material proporcionado.

El Estado Miembro debería ser claro y conciso en sus descripciones y respuestas y, si resulta más fácil, enlazar las respuestas a los apéndices o documentos adjuntos al PAQ con las descripciones, procedimientos, diagramas, etc., que sean de interés para responder a las preguntas del PAQ e ilustrar la implantación por el Estado Miembro de los instrumentos aplicables de la OMI.

INFORMACIÓN GENERAL

1	Nombre del Estado:	
2	Datos completos del punto único de contacto designado a los efectos de la auditoría:	
Nombre y cargo		
Dirección		Nº de teléfono: Nº de facsímil: Correo electrónico:

3 Datos completos de la(s) entidad(es) gubernamental(es) con competencia en los siguientes ámbitos de responsabilidad (cuando la responsabilidad compete a varias entidades, inclúyanse los datos de cada una de esas entidades gubernamentales):

	Seguridad					
	Estado de abanderamiento	Instrumentos de la OMI y legislación/ reglas nacionales principales de los que la entidad es responsable	Estado ribereño	Instrumentos de la OMI y legislación/ reglas nacionales principales de los que la entidad es responsable	Estado rector del puerto	Instrumentos de la OMI y legislación/ reglas nacionales principales de los que la entidad es responsable
Nombre de la entidad o entidades gubernamentales						
Dirección						
Sitio en la Red						
	Protección del medio ambiente					
	Estado de abanderamiento	Instrumentos de la OMI y legislación/ reglas nacionales principales de los que la entidad es responsable	Estado ribereño	Instrumentos de la OMI y legislación/ reglas nacionales principales de los que la entidad es responsable	Estado rector del puerto	Instrumentos de la OMI y legislación/ reglas nacionales principales de los que la entidad es responsable
Nombre de la entidad o entidades gubernamentales						
Dirección						
Sitio en la Red						

4 Facilítense una descripción, preferiblemente a modo de organigrama y/o diagrama, que ilustre el ámbito de responsabilidad de cada entidad gubernamental anteriormente mencionada (describáanse las responsabilidades de acuerdo con las obligaciones generales que se derivan de los instrumentos de la OMI).

5 Indíquese el número de empleados de cada entidad gubernamental pertinente por categoría y ubicación (repítase el cuadro las veces que sea necesario). Inclúyase cualquier aclaración adicional sobre el número y ubicación de los empleados.

Categoría	Nº de empleados	Ubicación
Inspectores/auditores del Estado de abanderamiento		
Funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto		
Investigadores		
Directivos		
Personal auxiliar		

6 Indíquese el número de buques de los tipos siguientes inscritos en el registro del Estado y la naturaleza de las actividades que realizan. Facilítase la información correspondiente a cada registro por separado, cuando proceda.

	Número	Naturaleza de las actividades
De pasaje		
De carga		
De pesca		
Otros		

7 Indíquese el número y ubicación de los puertos de su Estado de acuerdo con los tipos siguientes.

	Número	Ubicación o ubicaciones
De pasaje		
De carga		
Otros		

8 Infórmese sobre toda organización y/o entidades pertinentes que ejerzan las funciones prescritas por los instrumentos obligatorios, su relación con la Administración marítima y datos sobre las funciones que realizan.

(A PARTIR DE ESTE PUNTO, UTILÍCESE COMO GUÍA EL CÓDIGO III AL CUMPLIMENTARSE EL PRESENTE PAQ)

PARTE 1 – ASPECTOS COMUNES

Estrategia (párrafos 3 y 9)

9 Describa las políticas y estrategia marítimas generales de su Estado para implantar los instrumentos aplicables de la OMI, así como el modo en que se comunica esta información a todos los interesados.

Cuestiones generales (párrafos 4 y 5)

- | | |
|----|---|
| 10 | Describa de qué modo su Estado: |
| .1 | elabora y promulga la legislación, y toma todas las demás medidas para dar plena y total efectividad a los instrumentos aplicables de la OMI (inclúyase un diagrama); y |
| .2 | incorpora en la legislación nacional las enmiendas a los instrumentos de la OMI. |

Alcance (párrafos 6 y 7)

- | | |
|----|--|
| 11 | Indíquese RESPECTO DE CADA UNO DE LOS INSTRUMENTOS: |
| .1 | el número de equivalencias/exenciones admitidas en relación con el instrumento y comunicadas, según proceda, a la OMI; y |
| .2 | si se ha informado a la OMI sobre la legislación nacional, etc. |

- | | |
|----|--|
| 12 | Descríbase de qué modo se elaboran las políticas para implantar la legislación, incluidos los procedimientos administrativos y ejemplos. |
|----|--|

Registros (párrafo 10)

- | | |
|----|--|
| 13 | Descríbanse los registros que se retienen y por cuánto tiempo. |
|----|--|

Mejora (párrafos 11 a 14)

- | | |
|----|--|
| 14 | Describa de qué modo su Estado: |
| .1 | fomenta una cultura que proporciona oportunidades para mejorar los resultados de las actividades marítimas correspondientes; |
| .2 | identifica y elimina las causas fundamentales de los incumplimientos; y |
| .3 | previene posibles incumplimientos con objeto de evitar que se produzcan. |

PARTE 2 – ESTADO DE ABANDERAMIENTO

Implantación (párrafos 15 y 16)

15	Describa de qué modo su Estado asigna responsabilidades en la implantación de la legislación y las políticas nacionales, así como el modo en que éstas se revisan periódicamente.
16	<p>Describa de qué modo su Estado elabora o implanta:</p> <p>.1 un programa de auditoría e inspección independiente para los buques autorizados a enarbolar el pabellón; y</p> <p>.2 las orientaciones sobre las prescripciones de los instrumentos de la OMI que se dejan "a criterio de la Administración".</p>

Delegación de autoridad (párrafos 18 a 21)

17	Enumere las organizaciones reconocidas (OR) y/o el inspector o inspectores nombrados que se han designado para actuar en nombre de su Estado en materia de reconocimientos, inspecciones y auditorías, expedición de certificados y documentos, marcado de buques y otras tareas reglamentarias exigidas en virtud de los instrumentos de la OMI.
18	Facilítense un cuadro en el que se señalen las funciones (aprobaciones de planes, reconocimientos, certificación, exenciones y equivalencias) que se hayan delegado. Adjúntense asimismo los acuerdos oficiales o disposiciones equivalentes suscritos con las OR.
19	Describa de qué modo su Estado supervisa el ejercicio de las funciones delegadas en las OR y/o los inspectores nombrados.

Cumplimiento (párrafos 22 a 27)

20	Indique qué medidas en materia de cumplimiento ha aplicado su Estado en los últimos 12 meses, después de haber observado que se ha infringido alguna disposición de los instrumentos de la OMI.
21	<p>Describa de qué modo su Estado:</p> <p>.1 lleva el seguimiento de las detenciones de buques autorizados a enarbolar su pabellón;</p> <p>.2 garantiza que sólo se expiden o refrendan a los buques certificados internacionales tras haberse comprobado que los buques satisfacen todas las prescripciones aplicables; y</p> <p>.3 garantiza que sólo se expiden certificados de competencia internacionales, o los refrendos correspondientes, tras haberse determinado que la persona reúne todos los requisitos exigibles.</p>

Inspectores del Estado de abanderamiento (párrafos 29 a 36)

- | | |
|----|---|
| 22 | Describa las prescripciones de su Estado en relación con: |
| .1 | los criterios de contratación de los inspectores/auditores/investigadores; y |
| .2 | los requisitos de formación iniciales y en el empleo de los inspectores/auditores/investigadores. |

Investigaciones del Estado de abanderamiento (párrafos 40 y 41)

- | | |
|----|---|
| 23 | Describa de qué modo su Estado: |
| .1 | mantiene registros, bases de datos, etc. del número de accidentes en los que se hayan producido lesiones corporales, de accidentes laborales y de siniestros de buques, y de sucesos de contaminación investigados por su Estado y/u otros Estados en los últimos dos años; |
| .2 | garantiza que las investigaciones son imparciales y objetivas; |
| .3 | garantiza que las lesiones corporales, accidentes y siniestros que deben notificarse se notifican, y los criterios por los que se determina qué debe notificarse; |
| .4 | garantiza que se investigan los accidentes, siniestros o lesiones, y los criterios por los que se determina qué debe investigarse; y |
| .5 | notifica a la OMI los accidentes y siniestros. |

Evaluación y examen (párrafos 42 a 44)

- | | |
|----|--|
| 24 | Describa de qué modo su Estado evalúa su actuación para cumplir lo prescrito en los instrumentos de la OMI. En particular, la evaluación de los índices de detenciones, los resultados de las inspecciones, las estadísticas de siniestros, los procedimientos de comunicación, las estadísticas anuales sobre pérdidas de buques y otros indicadores de la actuación. |
|----|--|

PARTE 3 – ESTADO RIBEREÑO

Implantación (párrafos 45 a 48)

25	Describa de qué modo su Estado cumple lo siguiente:
.1	difundir radioavisos náuticos y anunciar los peligros para la navegación;
.2	establecer y mantener las ayudas a la navegación en las aguas que quedan bajo la responsabilidad del Estado y la forma en que se difunde la información relativa a esas ayudas;
.3	establecer medidas para alentar la compilación de datos meteorológicos, así como el uso que se hace de ellos;
.4	establecer disposiciones para la vigilancia y coordinación de las comunicaciones de socorro marítimas y para el salvamento, dentro de su Estado;
.5	establecer disposiciones para investigar los sucesos de contaminación notificados;
.6	establecer disposiciones para prestar servicios hidrográficos; y
.7	adoptar cualquier otra medida para evaluar su eficacia en la implantación de las citadas disposiciones
	Describase, si procede:
.8	los sistemas de organización del tráfico marítimo o las zonas restringidas que se ejecutan en las aguas que son responsabilidad de su Estado y que no han sido adoptados por la OMI, así como los sistemas de notificación para buques;
.9	los sistemas de organización del tráfico marítimo o zonas restringidas adoptados por la OMI que se ejecutan en las aguas que están bajo la jurisdicción de su Estado, y de qué modo se gestionan; y
.10	los sistemas de notificación o servicios de tráfico marítimo (STM) adoptados por la OMI que están en vigor en su Estado.

Cumplimiento (párrafo 50)

26	Describa de qué modo su Estado cumple lo prescrito en el Código III en relación con:
.1	el examen de la elaboración y puesta en práctica de un programa de control y supervisión;
.2	la respuesta rápida a los sucesos de contaminación; y
.3	la cooperación con otros Estados de abanderamiento y/o ribereños para investigar los siniestros marítimos.

Evaluación y examen (párrafo 51)

27 Describa de qué modo su Estado evalúa su actuación como Estado ribereño, por ejemplo, ejercicios para someter a prueba las medidas contra la contaminación, el salvamento de personas en peligro, etc.

PARTE 4 – ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Implantación (párrafos 52 a 56)

- 28 Si procede, describase:
- .1 de qué legislación se dispone para permitir la supervisión por el Estado rector del puerto en los buques extranjeros que visitan sus puertos y los procedimientos para ello;
 - .2 los regímenes regionales de supervisión por el Estado rector del puerto a los que pertenece su Estado;
 - .3 los criterios de contratación y las cualificaciones de los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto que ejercen funciones del Estado rector del puerto;
 - .4 las disposiciones vigentes para que las intervenciones de supervisión por el Estado rector del puerto se transmitan "de inmediato" a todas las partes interesadas;
 - .5 cuántas inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto ha efectuado su Estado en los dos últimos años, y de qué modo se corresponden con las metas nacionales y regionales
 - .6 si cuenta su Estado con instalaciones de recepción para los desechos generados por los buques, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio MARPOL; inclúyase información a este respecto y acerca de la idoneidad de estas disposiciones;
 - .7 si se mantiene un registro de proveedores de combustible líquido y quién lo mantiene.

Evaluación y examen (párrafo 63)

29 Explique de qué modo su Estado evalúa su actuación como Estado rector del puerto.

APÉNDICE 3

SECUENCIA DE ACTIVIDADES DEL PLAN DE AUDITORÍAS

Ref.	Actividad	Responsable	Ref. en los Procedimientos
1	Notificación a todos los Estados Miembros del calendario general de la auditoría	SG	4.1.1
2	Envío al Estado Miembro del cuestionario previo a la auditoría	SG	5.2
3	Envío a la OMI del cuestionario previo a la auditoría cumplimentado	EM	5.4
4	Selección de los auditores por la OMI	SG	4.3
5	Notificación al Estado Miembro de los nombres de los auditores	SG	4.5.5
6	Selección final del equipo auditor	SG + EM	4.4.1.5, 4.5.5
7	Elaboración y negociación del Memorando de cooperación, incluida la autorización para la distribución de los informes de la auditoría al público o a los Estados Miembros	SG + EM	(Marco: 8.2.4) 4.2.1, 4.2.3
8	Ultimación y firma del Memorando de cooperación	ES + SG	4.2.2
9	Preparación de la auditoría por el equipo auditor	JEA	Sección 5 (diversas referencias)
10	Acuerdo sobre el plan de la auditoría	JEA + EM	4.2.4, 4.2.5, 5.7
11	Sesión de apertura con la asistencia del equipo auditor y del Estado Miembro	JEA + EM	6.3
12	Sesión de clausura de la auditoría y presentación del proyecto de informe provisional de auditoría y del proyecto de informe resumido	JEA + EM	6.5
13	Envío del proyecto de informe provisional de auditoría y del proyecto de informe resumido al Estado Miembro y a la OMI	JEA	7.1.3, 7.2.2, 7.3.1, 7.3.2
14	Examen del proyecto de informe provisional y del proyecto de informe resumido, incluidas las observaciones enviadas por el Estado Miembro	JEA + EM + IMO	7.1.3, 7.2.3, 7.2.4, 7.3.1
15	Acuerdo sobre el informe provisional y el informe resumido enviados al Estado Miembro	JEA	7.2.1, 7.3.1
16	Distribución del informe resumido	SG	(Marco: 6.3.3 y 6.3.4) 7.3.1
17	Envío al JEA y a la OMI del plan de medidas correctivas del Estado Miembro, si procede	ES	7.2.1, 7.4.1, 8.4
18	Distribución del plan de medidas correctivas	SG	8.5
19	Envío del proyecto de informe final de auditoría al Estado Miembro y a la OMI	JEA	7.4.2, 8.5
20	Envío al Estado Miembro y a la OMI del informe final de auditoría acordado	JEA	7.4.2, 8.5
21	Envío a la OMI de las observaciones del Estado Miembro sobre los avances de la implantación del plan de medidas correctivas	EM	7.5.1
22	Envío del informe de misión del jefe del equipo auditor a la OMI	JEA	7.6.1
23	Envío a la OMI de la información aportada por el Estado Miembro	EM	7.7.1
24	Seguimiento, según proceda	SG	9.1
25	Preparación del compendio de informes resumidos de auditoría como documentos de reunión de la OMI	SG	7.4.3

Nota: Los puntos 4 y 7, así como los puntos 6 y 8, pueden llevarse a cabo simultáneamente.

EM = Estado Miembro

SG = Secretario General de la OMI

JEA = Jefe del equipo auditor

APÉNDICE 4

MODELO DE FORMULARIOS ADJUNTOS A LOS INFORMES DE AUDITORÍA

(Formulario A)

NOTA DE CONCLUSIONES/OBSERVACIONES	
Estado Miembro:	Periodo de la auditoría:
Departamento:	
Conclusión nº:	Observación nº:
EXPOSICIÓN:	
PRUEBAS:	
DISPOSICIÓN APLICABLE DE LA NORMA DE AUDITORÍA Y/O DEL INSTRUMENTO DE LA OMI:	
Jefe del equipo:	Fecha:
Estado Miembro:	Fecha de recepción:

(Formulario B)

MEDIDAS CORRECTIVAS			
Estado Miembro:		Periodo de la auditoría:	
Departamento:		Jefe de equipo:	
Conclusión nº:		Observación nº:	

Causa fundamental:

Medida correctiva:

Fecha de ultimación prevista propuesta:

Plan de medidas presentado:

Por _____ Fecha _____

A: Jefe del equipo auditor:	Nombre	Secretaría de la OMI:	Nombre
<input type="checkbox"/> Examen:		<input type="checkbox"/> Información:	
	Firma		Firma
	Fecha		Fecha
Copias a:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

(Formulario C)

VERIFICACIÓN DE QUE LA IMPLANTACIÓN DE LA MEDIDA CORRECTIVA ES EFECTIVA			
Estado Miembro:		Periodo de la auditoría:	
Departamento:		Jefe de equipo:	
Conclusión nº:		Observación nº:	

Medida implantada:

Por _____ Fecha _____

Verificación de que la implantación es efectiva/Observaciones (si procede):

Firmado, según proceda:

_____	_____	_____	_____
Jefe del equipo auditor	Fecha	Secretaría de la OMI	Fecha

APÉNDICE 5

MODELO DE INFORME RESUMIDO

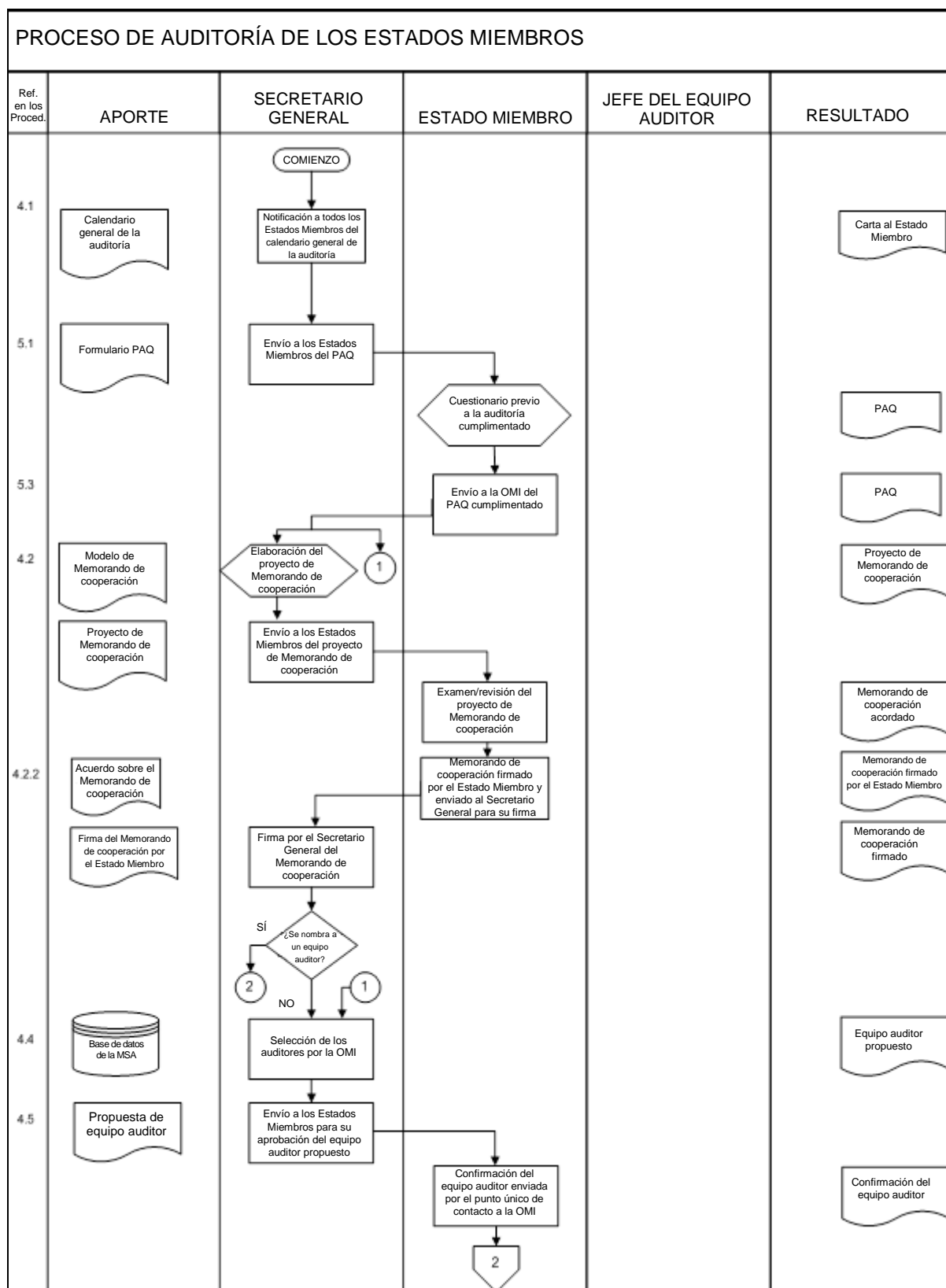
Estado Miembro:	ZENITH
Principal entidad gubernamental:	Autoridad marítima
Otras entidades relacionadas:	Ministerio de Medio Ambiente Oficina hidrográfica Autoridades portuarias Policía marítima
Periodo de la auditoría:	11 a 20 de febrero de 2012
Alcance:	<p>.1 Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (Convenio SOLAS 1974);</p> <p>.2 Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (Protocolo de 1988 relativo a SOLAS));</p> <p>.3 Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, enmendado (MARPOL 73/78);</p> <p>.4 Protocolo de 1997 que enmienda al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, modificado por el Protocolo de 1978 (Protocolo MARPOL 1997);</p> <p>.5 Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado (Convenio de formación 1978);</p> <p>.6 Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de líneas de carga 1966);</p> <p>.7 Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo de líneas de carga de 1988);</p> <p>.8 Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de arqueo 1969); y</p> <p>.9 Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado (Reglamento de abordajes 1972).</p>

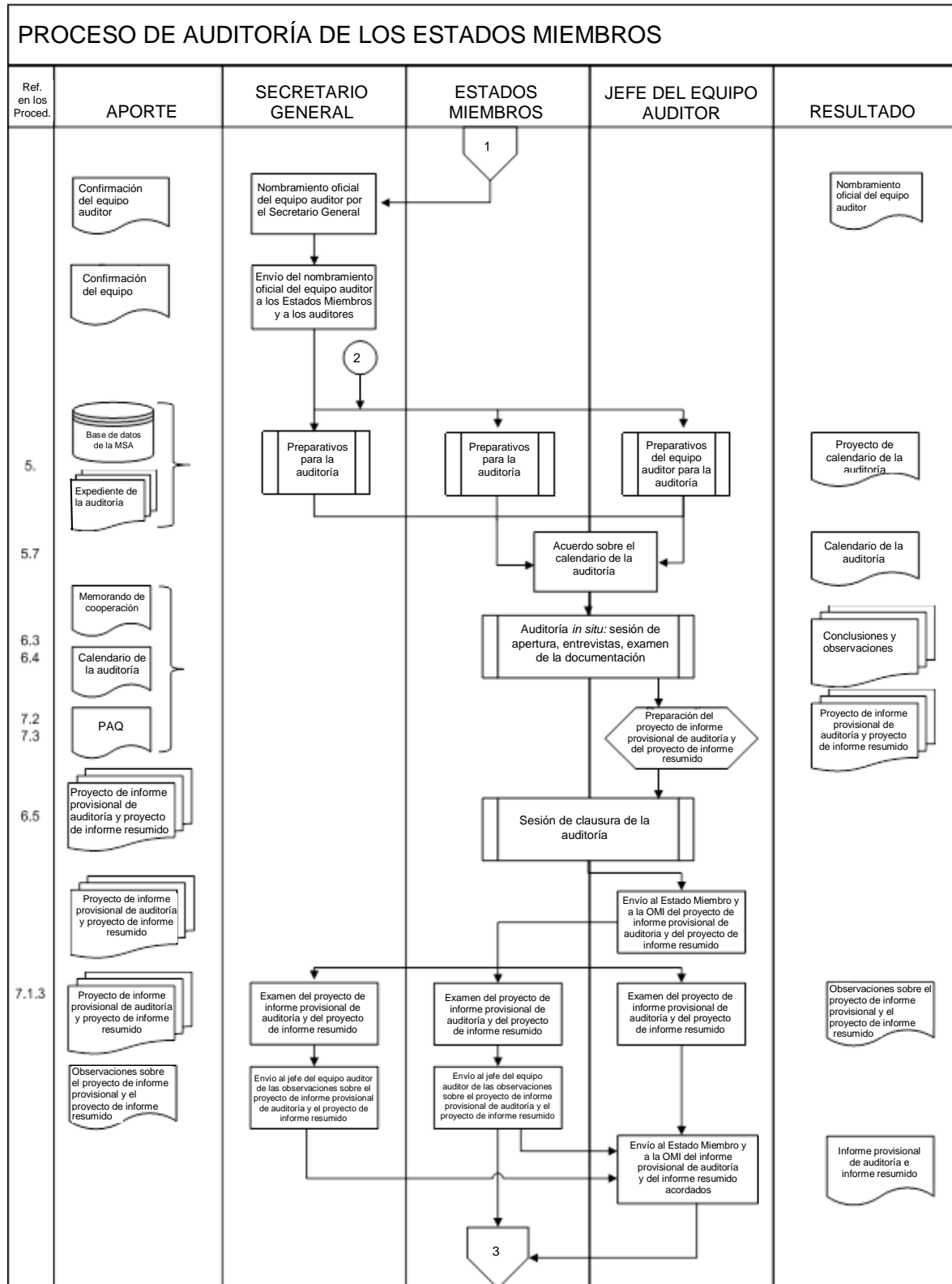
Aspectos	Estado de abanderamiento	X	Estado ribereño	X	Estado rector del puerto	X
Descripción	<p>Durante la auditoría de la Administración marítima de Zenith se revelaron dos conclusiones y una observación con respecto a las responsabilidades y obligaciones generales del Estado, y una conclusión y una observación relacionadas con las actividades del Estado de abanderamiento, dos conclusiones relacionadas con las actividades del Estado ribereño, y ninguna conclusión relacionada con las actividades del Estado rector del puerto.</p> <p>Se observaron buenas prácticas y aspectos que podían mejorarse. A continuación se detallan las conclusiones y observaciones.</p>					
Generalidades	<p>Conclusión 1</p> <p>No se actualizó la legislación nacional a fin de dar pleno efecto a algunas enmiendas a los instrumentos obligatorios de la OMI en los que el Estado es Parte (Convenio SOLAS 1974, artículo I; Convenio de líneas de carga 1966, artículo I; y Reglamento de abordajes 1972, artículo I).</p> <p>Conclusión 2</p> <p>El Estado no ha comunicado a la OMI su legislación nacional por la que se promulgan las prescripciones de algunos convenios (Convenio SOLAS 1974, artículo III y MARPOL 73/78, artículo 11).</p> <p>Observación 1</p> <p>La Administración marítima no tenía ninguna estrategia que incluyese a todos los organismos que trabajan en la implantación y el cumplimiento de los instrumentos obligatorios de la OMI previstos en el Código, ni se había difundido entre los organismos que trabajan en la implantación y cumplimiento de dichos instrumentos la estrategia vigente (párrafos 3 y 9 de la parte 1 del Código).</p>					
Actividades del Estado de abanderamiento	<p>Conclusión 3</p> <p>Se pudo constatar que no se lleva a cabo la actualización continua de los conocimientos de los inspectores del Estado de abanderamiento de forma acorde con su formación específica (párrafo 35 de la parte 2 del Código).</p> <p>Observación 2</p> <p>Parte del personal responsable de realizar reconocimientos, inspecciones y auditorías en los buques y empresas sujetos a los instrumentos obligatorios pertinentes de la OMI no tenía la cualificación adecuada. La Administración no cuenta con ningún sistema para impartir la formación inicial y actualizar constantemente los conocimientos de los inspectores del Estado de abanderamiento (párrafos 28 a 37 de la parte 2 del Código).</p>					

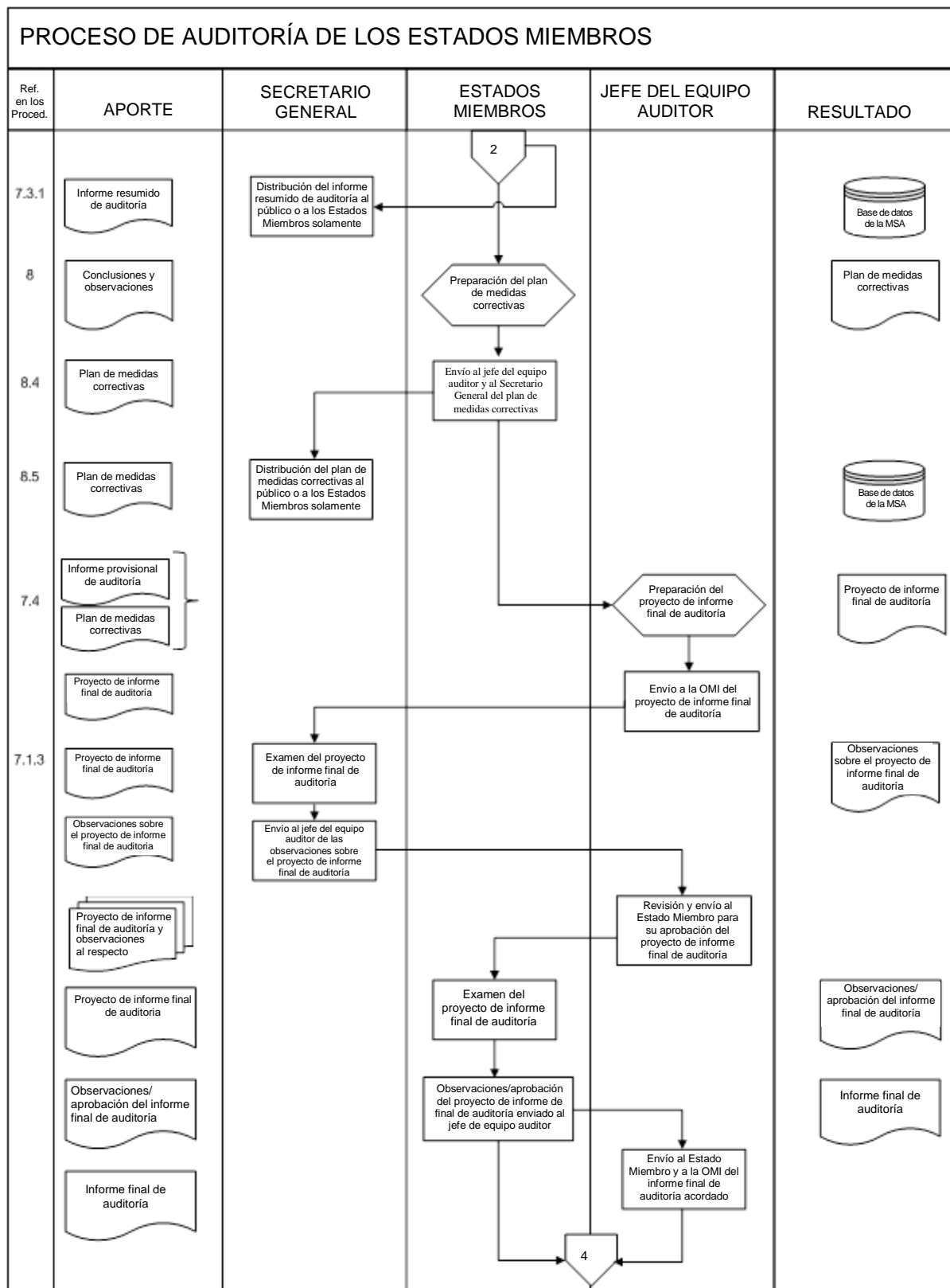
Actividades del Estado ribereño	Conclusión 4 Se determinó que los buques de pasaje dedicados a cruceros que visitan los puertos del Estado no disponían a bordo de planes de cooperación con los servicios de búsqueda y salvamento para casos de emergencia (Convenio SOLAS 1974, regla V/7.3). Conclusión 5 Los investigadores en temas de contaminación del servicio de guardacostas no reciben formación adecuada para llevar a cabo las pesquisas necesarias en las investigaciones sobre contaminación, ni existen procedimientos que les sirvan de ayuda para realizarlas (párrafo 38 de la parte 2 del Código).
Actividades del Estado rector del puerto	Ninguna.
Nota: Las conclusiones y/u observaciones indicadas supra se obtuvieron mediante muestreo y no se sometieron a prueba todas las obligaciones y prescripciones de los instrumentos durante la auditoría.	

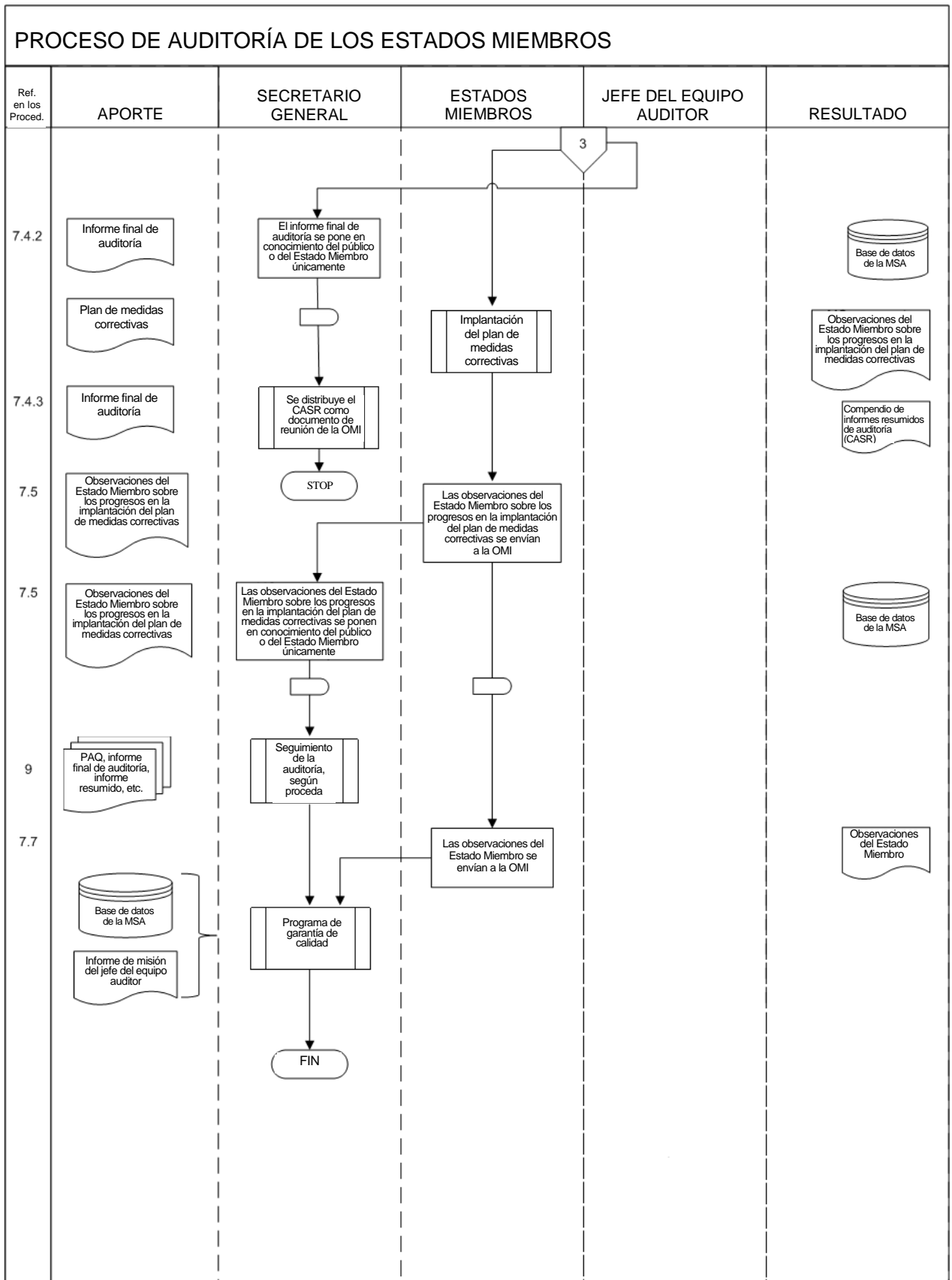
APÉNDICE 6

PROCESO DE AUDITORÍA









PROCESO DE AUDITORÍA DE LOS ESTADOS MIEMBROS

SÍMBOLOS DEL DIAGRAMA



PROCESO



DOCUMENTO



DOCUMENTACIÓN MÚLTIPLE



DECISIÓN



PROCESO PREDEFINIDO



FINALIZADOR



REFERENCIA A PÁGINA



ELABORACIÓN



BASE DE DATOS



ESPERA



CONECTOR

ASAMBLEA
28º periodo de sesiones
Punto 10 del orden del día

A 28/Res.1071
5 diciembre 2013
Original: INGLÉS

RESOLUCIÓN A.1071(28)

Adoptada el 4 de diciembre de 2013
(Punto 10 del orden del día)

DIRECTRICES REVISADAS PARA LA IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CÓDIGO IGS) POR LAS ADMINISTRACIONES

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.741(18), mediante la cual adoptó el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS)),

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.788(19), mediante la cual adoptó las Directrices para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones,

TOMANDO NOTA de que, en virtud de las disposiciones del capítulo IX del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado, el Código IGS adquirió carácter obligatorio para las compañías que explotan determinados tipos de buques, el 1 de julio de 1998, y para las compañías que explotan otros buques de carga y unidades móviles de perforación mar adentro de propulsión mecánica y arqueo bruto igual o superior a 500, el 1 de julio de 2002,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la resolución A.1022(26), mediante la cual adoptó las Directrices para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que el Comité de seguridad marítima, en su 92º periodo de sesiones, adoptó, mediante la resolución MSC.353(92), enmiendas al Código IGS,

RECONOCIENDO que una Administración, al determinar que se observan las normas de seguridad, tiene la responsabilidad de cerciorarse de que se han expedido documentos de cumplimiento y certificados de gestión de la seguridad de conformidad con el Código IGS, teniendo en cuenta las directrices mencionadas,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que puede ser necesario que las Administraciones concierten acuerdos respecto de la expedición de certificados por otras Administraciones en cumplimiento de lo dispuesto en el capítulo IX del Convenio SOLAS 1974 y de conformidad con la resolución A.741(18),

RECONOCIENDO ADEMÁS la necesidad de que el Código IGS se implante de manera uniforme,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de protección del medio marino, en su 64^o periodo de sesiones, y por el Comité de seguridad marítima, en su 91^o periodo de sesiones,

1 ADOPTA las Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 INSTA a los Gobiernos a que, cuando implanten el Código IGS, observen las Directrices revisadas;

3 PIDE a los Gobiernos que informen a la Organización de cualquier dificultad que puedan experimentar al aplicar las Directrices revisadas;

4 AUTORIZA al Comité de seguridad marítima y al Comité de protección del medio marino a que mantengan estas directrices revisadas sometidas a examen y las enmienden según sea necesario;

5 REVOCA la resolución A.1022(26) con efecto a partir del 1 de julio de 2014.

ANEXO

DIRECTRICES REVISADAS PARA LA IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO IGS POR LAS ADMINISTRACIONES

Índice

- 1 INTRODUCCIÓN
 - 1.1 El Código IGS
 - 1.2 Aplicación obligatoria del Código IGS
 - 1.3 Responsabilidad de la verificación y la certificación
- 2 ALCANCE Y APLICACIÓN
 - 2.1 Definiciones
 - 2.2 Alcance y aplicación
- 3 VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL CÓDIGO IGS
 - 3.1 Generalidades
 - 3.2 Capacidad del sistema de gestión de la seguridad para alcanzar los objetivos generales de la gestión de la seguridad
 - 3.3 Capacidad del sistema de gestión de la seguridad para cumplir las prescripciones específicas de seguridad y prevención de la contaminación
- 4 PROCESO DE CERTIFICACIÓN Y VERIFICACIÓN
 - 4.1 Actividades de certificación y verificación
 - 4.2 Verificación provisional
 - 4.3 Verificación inicial
 - 4.4 Verificación anual del documento de cumplimiento
 - 4.5 Verificación intermedia de los certificados de gestión de la seguridad
 - 4.6 Verificación de renovación
 - 4.7 Verificación adicional
 - 4.8 Auditorías de la gestión de la seguridad
 - 4.9 Solicitud de auditoría
 - 4.10 Examen preliminar (examen de la documentación)
 - 4.11 Preparación de la auditoría
 - 4.12 Realización de la auditoría
 - 4.13 Informe de auditoría
 - 4.14 Seguimiento de las medidas correctivas
 - 4.15 Responsabilidades de la compañía en cuanto a las auditorías de la gestión de la seguridad
 - 4.16 Responsabilidades de la organización encargada de expedir los certificados prescritos por el Código IGS
 - 4.17 Responsabilidades del equipo de verificación

APÉNDICE – NORMAS RELATIVAS A LAS DISPOSICIONES SOBRE CERTIFICACIÓN DEL CÓDIGO IGS

- 1 INTRODUCCIÓN
- 2 NORMAS DE GESTIÓN
- 3 NORMAS DE COMPETENCIA
 - 3.1 Gestión de los programas para la expedición de certificados con arreglo al Código IGS
 - 3.2 Competencia básica para realizar la verificación
 - 3.3 Competencia para la verificación inicial y de renovación
 - 3.4 Competencia para la verificación anual, intermedia y provisional
- 4 DISPOSICIONES SOBRE TITULACIÓN
- 5 PROCEDIMIENTOS E INSTRUCCIONES PARA LA CERTIFICACIÓN

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El Código IGS

1.1.1 El Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código internacional de gestión de la seguridad (IGS)) fue adoptado por la Organización mediante la resolución A.741(18) y adquirió carácter obligatorio con la entrada en vigor, el 1 de julio de 1998, del capítulo IX del Convenio SOLAS titulado "Gestión de la seguridad operacional de los buques". El Código IGS constituye una norma internacional para la gestión y la explotación de los buques en condiciones de seguridad y la prevención de la contaminación.

1.1.2 En su 92º periodo de sesiones, celebrado en junio de 2013, el Comité de seguridad marítima adoptó enmiendas a las secciones 3, 6, 12 y 14 y a las notas a pie de página del Código IGS mediante la resolución MSC.353(92). Como consecuencia de ello, fue necesario revisar las Directrices para la implantación del Código IGS por las Administraciones (resolución A.1022(26)), y sustituirlas por las presentes directrices revisadas.

1.1.3 El Código IGS exige que las compañías establezcan objetivos de seguridad tal como se describen en la sección 1.2 (Objetivos) y, además, que elaboren, implanten y mantengan un sistema de gestión de la seguridad que incluya las prescripciones de orden funcional enumeradas en su sección 1.4 (Prescripciones de orden funcional aplicables a todo sistema de gestión de la seguridad).

1.1.4 La aplicación del Código IGS debería respaldar y favorecer el desarrollo de una cultura de la seguridad en el sector del transporte marítimo. Los factores que determinarán el éxito del desarrollo de esa cultura que fomenta la seguridad y la protección ambiental son, entre otros, la dedicación, los principios y las convicciones, así como la claridad del sistema de gestión de la seguridad.

1.2 Aplicación obligatoria del Código IGS

1.2.1 Para garantizar unas normas adecuadas de seguridad y de prevención de la contaminación, es necesario organizar debidamente la gestión, tanto en tierra como a bordo. Esto requiere un planteamiento sistemático de la gestión por parte de las personas que tienen a su cargo la gestión de los buques. Los objetivos de la aplicación obligatoria del Código IGS son:

- .1 garantizar el cumplimiento de las normas y reglas obligatorias relativas a la seguridad operacional de los buques y la protección del medio ambiente; y
- .2 garantizar que las Administraciones implantan y hacen cumplir de manera eficaz dichas normas y reglas.

1.2.2 La labor de las Administraciones relativa a garantizar el cumplimiento eficaz ha de incluir la verificación de que el sistema de gestión de la seguridad cumple los requisitos estipulados en el Código IGS, así como la verificación del cumplimiento de las normas y reglas obligatorias.

1.2.3 La aplicación obligatoria del Código IGS debería garantizar, respaldar y favorecer que se tengan en cuenta los códigos, directrices y normas aplicables recomendados por la Organización, las Administraciones, las sociedades de clasificación y las organizaciones del sector marítimo.

1.3 Responsabilidad de la verificación y la certificación

1.3.1 Incumbe a la Administración verificar el cumplimiento de las prescripciones del Código IGS y expedir documentos de cumplimiento a las compañías y certificados de gestión de la seguridad a los buques.

1.3.2 Las "Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración" (resolución A.739(18)) y las "Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración" (resolución A.789(19)), que han adquirido carácter obligatorio en virtud de la regla XI/1 del Convenio SOLAS, y las "Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la OMI" (resolución A.847(20)) son de aplicación cuando las Administraciones autorizan oficialmente a organizaciones a que expidan los documentos de cumplimiento y los certificados de gestión de la seguridad en su nombre.

2 ALCANCE Y APLICACIÓN

2.1 Definiciones

Las expresiones utilizadas en las presentes directrices revisadas tienen el mismo significado que las que figuran en el Código IGS.

2.2 Alcance y aplicación

Las presentes directrices revisadas establecen los principios básicos para:

- .1 la verificación de que el sistema de gestión de la seguridad de una compañía responsable de la explotación de buques, o el sistema de gestión de la seguridad del buque o buques controlados por la compañía, cumplen las disposiciones del Código IGS;
- .2 llevar a cabo la verificación provisional, inicial, anual o de renovación del documento de cumplimiento y para la verificación o verificaciones provisionales, iniciales, intermedias y de renovación del certificado de gestión de la seguridad y la expedición o el refrendo de los documentos correspondientes; y
- .3 el alcance de la verificación adicional.

3 VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL CÓDIGO IGS

3.1 Generalidades

3.1.1 Para cumplir las prescripciones del Código IGS, las compañías deberían elaborar, implantar y mantener un sistema de gestión de la seguridad documentado que garantice la implantación de sus principios de seguridad y protección del medio ambiente. Los principios de la compañía deberían incluir los objetivos definidos en el Código IGS.

3.1.2 Las Administraciones deberían verificar el cumplimiento de las prescripciones del Código IGS determinando:

- .1 si el sistema de gestión de la seguridad de la compañía se ajusta a las prescripciones del Código IGS; y
- .2 si el sistema de gestión de la seguridad garantiza que se cumplen los objetivos definidos en el párrafo 1.2.3 del Código IGS.

3.1.3 Puede que sea necesario elaborar criterios de evaluación para determinar si los componentes del sistema de gestión de la seguridad se ajustan o no a las prescripciones del Código IGS. Se recomienda a las Administraciones que eviten en lo posible formular criterios en forma de soluciones basadas en sistemas de gestión prescriptivos. Los criterios de evaluación en forma de disposiciones prescriptivas pueden tener el efecto de que la gestión de la seguridad en el ámbito de la navegación consista en que las compañías apliquen soluciones elaboradas por terceros, de modo que a una compañía pueda resultarle difícil elaborar las soluciones que más convengan a dicha compañía, tipo de operaciones o buque. Por consiguiente, las operaciones particulares deberían ser específicas del buque y reflejarse plenamente en los manuales, procedimientos e instrucciones.

3.1.4 Así pues, se recomienda a las Administraciones que se cercioren de que estas evaluaciones se basan en la determinación de la eficacia del sistema de gestión de la seguridad por lo que se refiere a alcanzar los objetivos especificados, en vez de en la conformidad con prescripciones pormenorizadas adicionales a las del Código IGS, a fin de reducir la necesidad de elaborar criterios para facilitar la evaluación del cumplimiento del Código por las compañías.

3.2 Capacidad del sistema de gestión de la seguridad para alcanzar los objetivos generales de la gestión de la seguridad

En la sección 1.2.2 del Código IGS se definen los objetivos generales de la gestión de la seguridad. La labor de verificación debería ayudar y alentar a las compañías a conseguir tales objetivos, que ofrecen una orientación clara a las compañías para elaborar elementos de los sistemas de gestión de la seguridad conformes con el Código IGS. No obstante, y dado que la idoneidad del sistema de gestión de la seguridad para alcanzar estos objetivos no puede determinarse más allá de si el sistema de gestión de la seguridad cumple las prescripciones del Código IGS, no deberían servir de base para formular interpretaciones detalladas que se utilicen para verificar si las prescripciones del Código se observan o no.

3.3 Capacidad del sistema de gestión de la seguridad para cumplir las prescripciones específicas de seguridad y prevención de la contaminación

3.3.1 El criterio principal que debería regir la elaboración de las interpretaciones necesarias para evaluar el cumplimiento de las prescripciones del Código IGS debería ser la capacidad del sistema de gestión de la seguridad para cumplir las prescripciones específicas dispuestas en el Código IGS en lo que respecta a las normas concretas de seguridad y prevención de la contaminación. Las normas específicas de seguridad y protección del medio ambiente se enuncian en la sección 1.2.3 del Código IGS.

3.3.2 Todos los registros que puedan facilitar la verificación del cumplimiento del Código IGS deberían poder ser examinados durante una inspección, lo que puede incluir los registros de las tareas delegadas en relación con el sistema de gestión de la seguridad. A tal efecto, la Administración debería asegurarse de que la compañía facilita a los auditores los registros reglamentarios y de clasificación correspondientes a las medidas adoptadas por la compañía con objeto de garantizar que se mantiene el cumplimiento de las normas y reglas obligatorias. A este respecto, los registros pueden examinarse para confirmar su autenticidad y veracidad.

3.3.3 Algunas de las prescripciones obligatorias pueden no estar sujetas a los reconocimientos reglamentarios o de clasificación, por ejemplo:

- .1 el mantenimiento del estado del buque y de su equipo, en el lapso entre reconocimientos; y
- .2 determinadas prescripciones operacionales.

3.3.4 En esos casos, a fin de garantizar el cumplimiento del Código IGS y disponer de las pruebas objetivas necesarias para la verificación, pueden exigirse disposiciones específicas, tales como:

- .1 instrucciones y procedimientos documentados;
- .2 documentación de la verificación de las operaciones diarias realizada por oficiales superiores, cuando sea pertinente, para garantizar el cumplimiento; y
- .3 historiales pertinentes de los buques que está explotando la compañía, por ejemplo, los informes de supervisión por el Estado de abanderamiento, el Estado rector del puerto, la asignación de clase y los informes sobre accidentes.

3.3.5 La verificación del cumplimiento de las normas y reglas obligatorias, que forma parte de la certificación prevista en el Código IGS, no supone ni una duplicación ni una sustitución de los reconocimientos requeridos para expedir otros certificados marítimos. La verificación del cumplimiento del Código IGS no exime de sus responsabilidades a la compañía, al capitán ni a cualquier otra entidad o persona que participe en la explotación o la gestión del buque.

3.3.6 Las Administraciones deberían cerciorarse de que la compañía:

- .1 ha tenido en cuenta las recomendaciones del párrafo 1.2.3.2 del Código IGS al establecer y mantener el sistema de gestión de la seguridad; y
- .2 ha elaborado procedimientos para garantizar que las recomendaciones se apliquen tanto en tierra como a bordo.

4 PROCESO DE CERTIFICACIÓN Y VERIFICACIÓN

4.1 Actividades de certificación y verificación

4.1.1 El proceso de certificación relativo a la expedición de un documento de cumplimiento a nombre de una compañía y de un certificado de gestión de la seguridad a nombre de un buque comprenderá por regla general las siguientes etapas:

- .1 verificación provisional;
- .2 verificación inicial;
- .3 verificación anual o intermedia;
- .4 verificación de renovación; y
- .5 verificación adicional.

4.1.2 Estas verificaciones se realizan, a petición de la compañía, a la Administración o a la organización reconocida por la Administración para ejercer funciones de certificación en relación con el Código IGS, o a petición de la Administración por otro Gobierno Contratante del Convenio SOLAS. Las verificaciones incluirán una auditoría del sistema de gestión de la seguridad.

4.2 Verificación provisional

4.2.1 La certificación provisional puede expedirse bajo determinadas condiciones especificadas en el Código IGS y debería facilitar la implantación de un sistema de gestión de la seguridad.

4.2.2 La compañía debería solicitar la certificación provisional a la Administración.

4.2.3 El proceso de verificación provisional del sistema de gestión llevado a cabo por la Administración a efectos del documento de cumplimiento exigiría una evaluación en las oficinas de la compañía, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 14.1 del Código IGS.

4.2.4 Una vez que se ultime satisfactoriamente la evaluación del sistema de gestión de la seguridad en tierra, pueden iniciarse las medidas o la planificación para la evaluación de los buques pertinentes de la compañía.

4.2.5 El proceso de verificación provisional del buque debería ser llevado a cabo por la Administración para garantizar que se dota al buque de un sistema de gestión de la seguridad, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 14.4 del Código IGS.

4.2.6 Una vez que se ultime satisfactoriamente la verificación provisional, se expedirá un documento de cumplimiento provisional a la compañía, del cual ésta debería facilitar copias a todas las instalaciones en tierra y a cada buque pertinente de la flota de la compañía. Cuando se evalúe un buque y se le expida un certificado de gestión de la seguridad provisional, también debería remitirse una copia a la oficina central de la compañía.

4.3 Verificación inicial

4.3.1 La compañía debería solicitar la certificación prevista en el Código IGS a la Administración.

4.3.2 La evaluación del sistema de gestión en tierra que realice la Administración requerirá evaluar las oficinas donde se lleva a cabo la gestión y posiblemente otras dependencias, lo cual puede incluir tareas delegadas en relación con los sistemas de gestión de la seguridad, de acuerdo con la organización de la compañía y las funciones desempeñadas en las distintas dependencias.

4.3.3 Una vez que se ultime satisfactoriamente la evaluación del sistema de gestión de la seguridad en tierra, pueden iniciarse las medidas o la planificación para la evaluación de los buques de la compañía.

4.3.4 Una vez que se ultime satisfactoriamente la evaluación, se expedirá un documento de cumplimiento a la compañía, del que deberían facilitarse copias a cada una de las instalaciones en tierra y a cada buque de la flota de la compañía. Cuando se evalúe un buque y se le expida un certificado de gestión de la seguridad, también debería remitirse una copia a la oficina central de la compañía.

4.3.5 En el caso de que sea una organización reconocida la que expida los certificados, también debería enviarse copia de todos los certificados a la Administración.

4.3.6 Las auditorías de gestión de la seguridad de las compañías y de los buques constarán de las mismas etapas básicas. El objetivo es verificar que la compañía o el buque cumplen las prescripciones del Código IGS. Tales auditorías incluyen:

- .1 la verificación de que el sistema de gestión de la seguridad de la compañía cumple las prescripciones del Código IGS, con pruebas objetivas que demuestren que el sistema de gestión de la seguridad de la compañía lleva en vigor tres meses como mínimo, y que desde hace por lo menos tres meses se aplica un sistema de gestión de la seguridad a bordo de, como mínimo, un buque de cada tipo que explote la compañía; y
- .2 la verificación de que el sistema de gestión de la seguridad garantiza el cumplimiento de los objetivos definidos en el párrafo 1.2.3 del Código IGS. Esto incluye la verificación de que el documento de cumplimiento de la compañía responsable de la explotación del buque es aplicable a ese tipo determinado de buque, y una evaluación del sistema de gestión de la seguridad a bordo, a fin de verificar que éste cumple las prescripciones del Código IGS y que se aplica. Se debería disponer de pruebas objetivas que demuestren que el sistema de gestión de la seguridad de la compañía se ha aplicado eficazmente durante tres meses como mínimo a bordo del buque y en tierra, pruebas que incluirán, entre otras cosas, registros de la auditoría interna llevada a cabo por la compañía.

4.4 Verificación anual del documento de cumplimiento

4.4.1 Para mantener la validez del documento de cumplimiento, se harán auditorías anuales de la gestión de la seguridad, que deberían incluir el examen de los registros obligatorios y de clasificación presentados por lo menos con respecto a un buque de cada tipo al que se aplique el documento de cumplimiento para verificar que están en regla. El propósito de tales auditorías es comprobar la eficacia del funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad y asegurarse de que cualquier modificación de dicho sistema cumple las prescripciones del Código IGS.

4.4.2 La verificación anual se efectuará dentro de los tres meses anteriores y posteriores a cada fecha de vencimiento anual del documento de cumplimiento.

4.4.3 Cuando la compañía cuente con más de una dependencia en tierra y/o delegue tareas relacionadas con los sistemas de seguridad debería hacerse todo lo posible para evaluarlas todas, en el marco de las evaluaciones anuales, durante el periodo de vigencia del documento de cumplimiento.

4.4.4 Durante la verificación anual, las Administraciones deberían verificar si la compañía está explotando todos los tipos de buques que figuran en el documento de cumplimiento. Deberían adoptarse las medidas oportunas si la compañía ha dejado de explotar un tipo particular de buque.

4.5 Verificación intermedia de los certificados de gestión de la seguridad

4.5.1 Para mantener la validez del certificado de gestión de la seguridad, deberían realizarse auditorías intermedias de la gestión de la seguridad, con el propósito de comprobar la eficacia del funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad, y cerciorarse de que cualquier modificación de dicho sistema cumple las prescripciones del Código IGS. En ciertos casos, sobre todo durante el periodo inicial de funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad, la Administración puede considerar necesario aumentar la frecuencia de las verificaciones intermedias. Además, la naturaleza de los casos de incumplimiento que se detecten puede constituir una razón para aumentar la frecuencia de las verificaciones intermedias.

4.5.2 Si sólo se realiza una verificación intermedia, ésta debería tener lugar entre el segundo vencimiento anual del certificado de gestión de la seguridad y el tercero.

4.6 Verificación de renovación

Las verificaciones de renovación se efectuarán antes de que caduque el documento de cumplimiento o el certificado de gestión de la seguridad. La verificación de renovación abarcará todos los elementos del sistema de gestión de la seguridad y las actividades a las que se aplican las prescripciones del Código IGS. La verificación de renovación se puede realizar desde tres meses antes de la fecha de caducidad del documento de cumplimiento o del certificado de gestión de la seguridad, y debería concluir antes de dicha fecha.

4.7 Verificación adicional

4.7.1 La Administración podrá, cuando tenga motivos fundados, exigir una verificación adicional para comprobar que el sistema de gestión de la seguridad sigue funcionando eficazmente. Podrán llevarse a cabo verificaciones adicionales tras situaciones que se salgan de los procedimientos rutinarios. Entre este tipo de situaciones cabe citar las detenciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, la reactivación tras la interrupción de las operaciones debido a un periodo en que el buque esté fuera de servicio o para verificar que se han adoptado medidas correctivas eficaces y/o se han implantado cabalmente. Las verificaciones adicionales pueden afectar a la organización en tierra y/o al sistema de gestión a bordo. La Administración debería determinar el alcance y la profundidad de la verificación, que podrá variar según el caso. Deberían ultimarse las verificaciones adicionales dentro del plazo acordado teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización. La Administración debería dar seguimiento a los resultados de la verificación y adoptar las medidas oportunas, según sea necesario.

4.7.2 Una vez concluida satisfactoriamente la evaluación a bordo, debería refrendarse el certificado de gestión de la seguridad en lo que respecta a la verificación adicional.

4.8 Auditorías de la gestión de la seguridad

Los procedimientos para la auditoría de la gestión de la seguridad descritos a continuación incluyen todas las etapas de la verificación inicial. Las auditorías de la gestión de la seguridad para las verificaciones provisionales, anuales, intermedias, adicionales y de renovación deberían basarse en los mismos principios, aun cuando su alcance sea diferente.

4.9 Solicitud de auditoría

4.9.1 La compañía debería presentar una solicitud de auditoría a la Administración o a la organización reconocida por la Administración para expedir el documento de cumplimiento o el certificado de gestión de la seguridad en su nombre.

4.9.2 La Administración o la organización reconocida debería nombrar posteriormente al auditor principal y, si procede, al equipo de auditores.

4.10 Examen preliminar (examen de la documentación)

Para planificar la auditoría, el auditor debería examinar el manual de gestión de la seguridad con objeto de comprobar que el sistema de gestión de la seguridad es adecuado para cumplir las prescripciones del Código IGS. Si el examen indica que el sistema no es adecuado, habrá que aplazar la auditoría hasta que la compañía haya tomado medidas correctivas.

4.11 Preparación de la auditoría

4.11.1 El auditor debería examinar los correspondientes historiales de seguridad de la compañía y tenerlos en cuenta al preparar el plan de auditorías, por ejemplo, los informes de supervisión por el Estado de abanderamiento, el Estado rector del puerto, la asignación de clase y los informes sobre accidentes.

4.11.2 El auditor principal designado debería ponerse en contacto con la compañía y elaborar un plan para la auditoría.

4.11.3 El auditor debería proporcionar los documentos de trabajo por los que se regirá la auditoría, con objeto de facilitar la realización de las evaluaciones, las investigaciones y los exámenes de conformidad con los procedimientos, instrucciones y formularios establecidos para garantizar la uniformidad de las prácticas de auditoría.

4.11.4 El equipo de auditores debería poder comunicarse de manera eficaz con quienes estén siendo sometidos a una auditoría.

4.12 Realización de la auditoría

4.12.1 La auditoría debería comenzar con una reunión inaugural para presentar el equipo de auditores a la dirección de la compañía, resumir los métodos empleados para llevar a cabo la auditoría, confirmar que todas las instalaciones convenidas están disponibles, confirmar la fecha y hora de la reunión de clausura y tratar todos los detalles relacionados con la auditoría que requieran aclaración.

4.12.2 El equipo de auditores debería evaluar el sistema de gestión de la seguridad basándose en la documentación presentada por la compañía y en las pruebas objetivas de su aplicación efectiva.

4.12.3 Se deberían obtener pruebas objetivas mediante entrevistas y el examen de documentos. También se podrá incluir la observación de las actividades y las condiciones cuando sea necesario, para determinar la eficacia con la que el sistema de gestión de la seguridad permite cumplir las normas concretas de seguridad y protección del medio ambiente prescritas en el Código IGS.

4.12.4 Las conclusiones de la auditoría deberían documentarse. Una vez realizada la auditoría de las actividades, el equipo de auditores debería examinar las pruebas objetivas obtenidas. A continuación se deberían utilizar tales pruebas para decidir cuáles han de notificarse como casos de incumplimiento graves, casos de incumplimiento u observaciones. Dichos casos deberían notificarse relacionándolos con las disposiciones generales y particulares del Código IGS.

4.12.5 Al concluir la auditoría, y antes de que se elabore el correspondiente informe, el equipo de auditores debería celebrar una reunión con la dirección de la compañía y con las personas encargadas de las funciones de que se trate. El objetivo de esa reunión será exponer las observaciones de modo que los resultados de la auditoría se entiendan con toda claridad.

4.13 Informe de auditoría

4.13.1 El informe de auditoría debería elaborarse bajo la dirección del auditor principal, que es el responsable de que el informe sea preciso y completo.

4.13.2 El informe de auditoría debería incluir el plan de la auditoría, la identidad de los miembros del equipo de auditores, las fechas y la identidad de la compañía, los casos de incumplimiento observados y las observaciones sobre la eficacia con la que el sistema de gestión de la seguridad permite alcanzar los objetivos señalados.

4.13.3 La compañía debería recibir una copia del informe de auditoría y el consejo de que proporcione al buque copias de los informes de las auditorías realizadas a bordo.

4.14 Seguimiento de las medidas correctivas

4.14.1 La compañía tiene la responsabilidad de establecer y adoptar las medidas necesarias para corregir un incumplimiento o sus causas. De no corregirse el incumplimiento de determinadas prescripciones del Código IGS, la validez del documento de cumplimiento y de los correspondientes certificados de gestión de la seguridad puede verse afectada.

4.14.2 Las medidas correctivas y las posibles auditorías de control subsiguientes deberían llevarse a cabo dentro de los plazos acordados. En lo que respecta a las medidas correctivas dichos plazos no deberían exceder normalmente de tres meses. La compañía debería solicitar las auditorías de seguimiento, según se haya acordado.

4.14.3 El hecho de que no se tomen medidas correctivas adecuadas, de conformidad con las prescripciones del Código IGS, incluidas las medidas para evitar que vuelva a repetirse la situación, puede considerarse como un caso de incumplimiento grave.

4.15 Responsabilidades de la compañía en cuanto a las auditorías de la gestión de la seguridad

4.15.1 La verificación del cumplimiento de las prescripciones del Código IGS no exime a la compañía, el personal de dirección, aquellos que efectúen las tareas delegadas en relación con los sistemas de gestión de la seguridad, los oficiales ni la gente de mar de sus obligaciones en lo que respecta al cumplimiento de la legislación nacional e internacional relacionada con la seguridad y la protección del medio ambiente.

4.15.2 La compañía tiene la responsabilidad de:

- .1 informar a sus empleados que sean del caso y a aquellos que efectúen las tareas delegadas en relación con los sistemas de gestión de la seguridad acerca de los objetivos y el alcance de los certificados prescritos en el Código IGS;
- .2 designar a determinados miembros del personal para que acompañen a los miembros del equipo encargado de la certificación;
- .3 facilitar los recursos que necesiten las personas encargadas de la certificación, a fin de garantizar la eficacia del proceso de verificación;
- .4 facilitar el acceso y los medios de prueba que soliciten las personas encargadas de la certificación; y
- .5 colaborar con el equipo de verificación para que puedan conseguirse los objetivos de la certificación.

4.15.3 Cuando se hayan determinado casos de incumplimiento grave, las Administraciones y las organizaciones reconocidas (OR) deberían cumplir los procedimientos establecidos en la circular MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401: "Procedimientos relativos a los incumplimientos graves que se observen con respecto a lo prescrito en el Código IGS".

4.16 Responsabilidades de la organización encargada de expedir los certificados prescritos por el Código IGS

La organización encargada de expedir los certificados prescritos por el Código IGS es responsable de garantizar que el proceso de certificación y verificación se ejecute conforme a lo dispuesto en el Código IGS y en las presentes directrices revisadas, lo que incluye el control de gestión de todos los aspectos de la certificación, de conformidad con lo dispuesto en el apéndice de las presentes directrices revisadas.

4.17 Responsabilidades del equipo de verificación

4.17.1 Las verificaciones relacionadas con la certificación, independientemente de que sean realizadas por un equipo, deberían estar a cargo de una persona. El jefe del equipo debería tener autoridad para tomar decisiones concluyentes sobre la manera de realizar la verificación y sobre las posibles observaciones. Sus funciones deberían incluir:

- .1 la preparación de un plan para la verificación; y
- .2 la presentación del informe de la verificación.

4.17.2 El personal que participe en la labor de verificación tiene el deber de cumplir los requisitos establecidos para dicha labor, garantizar la confidencialidad de los documentos relacionados con la certificación y tratar con discreción la información confidencial obtenida.

APÉNDICE

NORMAS RELATIVAS A LAS DISPOSICIONES SOBRE CERTIFICACIÓN DEL CÓDIGO IGS

1 INTRODUCCIÓN

Los equipos de auditores para la certificación prescrita por el Código IGS y las organizaciones de las que dependen deberían cumplir las prescripciones específicas señaladas en el presente apéndice.

2 NORMAS DE GESTIÓN

2.1 Las organizaciones encargadas de verificar el cumplimiento del Código IGS deberían contar, en su seno, con personal competente en lo que respecta a:

- .1 garantizar el cumplimiento de las normas y reglas aplicables a los buques explotados por la compañía, incluidas las relativas a la titulación de la gente de mar;
- .2 las actividades de aprobación, reconocimiento y certificación;
- .3 los parámetros que deben tenerse en cuenta en el ámbito del sistema de gestión de la seguridad, según las prescripciones del Código IGS; y
- .4 la experiencia práctica en la explotación de buques.

2.2 En el Convenio se prescribe que las organizaciones reconocidas por las Administraciones para expedir documentos de cumplimiento y certificados de gestión de la seguridad en su nombre deberían cumplir lo estipulado en las resoluciones A.739(18): "Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración" y A.789(19): "Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración".

2.3 Toda organización encargada de verificar el cumplimiento de las disposiciones del Código IGS debería garantizar que el personal que presta servicios de asesoramiento sea independiente del que se encarga del procedimiento de certificación.

3 NORMAS DE COMPETENCIA

3.1 Gestión de los programas para la expedición de certificados con arreglo al Código IGS

La gestión de los programas para la expedición de certificados con arreglo al Código IGS debería corresponder a las personas que tengan conocimientos prácticos de los procedimientos y prácticas indicados en el Código para la expedición de dichos certificados.

3.2 Competencia básica para realizar la verificación

3.2.1 El personal que vaya a participar en la verificación del cumplimiento de las prescripciones del Código IGS debería poseer como mínimo la formación académica que se describe a continuación:

- .1 título expedido por un centro de enseñanza superior reconocido por la Administración o por la organización reconocida, en una rama pertinente de la ingeniería o de las ciencias físicas (programa de estudios de dos años como mínimo); o
- .2 título de una institución marítima o náutica y experiencia adecuada a bordo de un buque en calidad de oficial titulado.

3.2.2 El personal debería haber recibido formación que garantice la adquisición de una competencia y unos conocimientos prácticos suficientes para verificar el cumplimiento de las prescripciones del Código IGS, especialmente en lo que respecta a:

- .1 el conocimiento y la comprensión del Código IGS;
- .2 las normas y reglas de obligado cumplimiento;
- .3 los parámetros que las compañías deben tener en cuenta, según las prescripciones del Código IGS;
- .4 las técnicas de valoración referentes a exámenes, cuestionarios, evaluaciones e informes;
- .5 los aspectos técnicos u operacionales de la gestión de la seguridad;
- .6 unos conocimientos básicos del buque y de las operaciones de a bordo; y
- .7 la participación en, al menos, una auditoría de un sistema de gestión relacionado con el sector marítimo.

3.2.3 Dicha competencia debería demostrarse mediante examen oral o escrito, o por otros medios aceptables.

3.3 Competencia para la verificación inicial y de renovación

3.3.1 Para evaluar cabalmente si la compañía o el buque cumplen las prescripciones del Código IGS, además de la competencia básica indicada en 3.2 *supra*, el personal que vaya a realizar las verificaciones iniciales o de renovación de un documento de cumplimiento o de un certificado de gestión de la seguridad ha de poseer la competencia necesaria para:

- .1 determinar si los componentes del sistema de gestión de la seguridad cumplen o no las prescripciones del Código IGS;
- .2 determinar la eficacia del sistema de gestión de la seguridad de la compañía, o del buque, para garantizar el cumplimiento de las normas y reglas, según demuestren los registros de los reconocimientos reglamentarios y de clasificación;
- .3 evaluar la eficacia con la que el sistema de gestión de la seguridad permite garantizar el cumplimiento de otras normas y reglas no comprendidas en los reconocimientos reglamentarios y de clasificación y verificar dicho cumplimiento; y
- .4 comprobar si se han tenido en cuenta las prácticas de seguridad recomendadas por la Organización, las Administraciones, las sociedades de clasificación y las organizaciones del sector marítimo.

3.3.2 Este nivel de competencia puede alcanzarse con equipos que, colectivamente, posean la competencia requerida.

3.3.3 El personal que vaya a estar a cargo de la verificación inicial o de renovación del cumplimiento de las prescripciones del Código IGS debería tener por lo menos cinco años de experiencia en cuestiones relacionadas con los aspectos operacionales o técnicos de la gestión de la seguridad y debería haber participado, al menos, en tres verificaciones iniciales o de renovación. La participación en la verificación del cumplimiento de otras normas de gestión puede considerarse equivalente a la participación en la verificación del cumplimiento del Código IGS.

3.4 Competencia para la verificación anual, intermedia y provisional

El personal que vaya a realizar verificaciones anuales, intermedias y provisionales debería satisfacer los requisitos básicos aplicables, y debería haber participado, al menos, en dos verificaciones anuales, de renovación o iniciales. También debería haber recibido las instrucciones especiales que lo capaciten para determinar la eficacia del sistema de gestión de la seguridad de la compañía.

4 DISPOSICIONES SOBRE TITULACIÓN

Las organizaciones encargadas de la certificación prescrita por el Código IGS deberían haber establecido un sistema documentado para la titulación y la actualización continua de los conocimientos y la competencia del personal que vaya a verificar el cumplimiento del Código IGS. Dicho sistema debería comprender cursos de formación teórica que abarquen todos los requisitos de competencia y los procedimientos apropiados relativos al proceso de certificación, así como formación práctica dirigida, y la presentación de pruebas documentales de que el personal ha completado satisfactoriamente la formación.

5 PROCEDIMIENTOS E INSTRUCCIONES PARA LA CERTIFICACIÓN

Las organizaciones encargadas de la certificación prescrita por el Código IGS deberían haber implantado un sistema documentado que garantice que el proceso de certificación se realiza de conformidad con esta norma. Dicho sistema debería incluir, entre otras cosas, procedimientos e instrucciones para:

- .1 los acuerdos contractuales con las compañías;
- .2 la planificación, la programación y la realización de la verificación;
- .3 la notificación de los resultados de la verificación;
- .4 la expedición de los documentos de cumplimiento y los certificados de gestión de la seguridad, así como la de los documentos provisionales de cumplimiento y los certificados provisionales de gestión de la seguridad; y
- .5 las medidas correctivas y el control posterior a las verificaciones, incluidas las medidas que haya que tomar en caso de incumplimiento grave.

ASAMBLEA
28º periodo de sesiones
Punto 10 del orden del día

A 28/Res.1072
5 diciembre 2013
Original: INGLÉS

RESOLUCIÓN A.1072(28)

Adoptada el 4 de diciembre de 2013
(Punto 10 del orden del día)

DIRECTRICES REVISADAS PARA LA ESTRUCTURA DE UN SISTEMA INTEGRADO DE PLANIFICACIÓN PARA CONTINGENCIAS EN CASO DE EMERGENCIAS A BORDO

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO ASIMISMO que la Conferencia internacional de 1994 de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, adoptó enmiendas a dicho convenio cuyo objeto era introducir, entre otras cosas, el nuevo capítulo IX sobre Gestión de la seguridad operacional de los buques, mediante el cual se hace obligatorio el cumplimiento del Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS)),

CONSCIENTE de que, en virtud de las disposiciones del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo al mismo, enmendado, se exigen planes de emergencia de a bordo para distintas categorías de emergencias,

RECORDANDO la resolución A.852(20), mediante la cual adoptó las Directrices sobre la estructura de un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo, en las que figuran orientaciones que sirven de ayuda en la preparación y empleo de una estructura modular de un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo,

PREOCUPADA por el hecho de que la presencia a bordo de los buques de planes de emergencia diferentes y sin armonizar podría ser contraproducente en caso de emergencia,

RECONOCIENDO que muchos buques ya utilizan planes de emergencia eficaces y completos, tal como el Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP),

CONSCIENTE de la necesidad de que se tengan en cuenta los aspectos relativos al factor humano cuando se examinen, con miras a su adopción, las reglas y recomendaciones que afectan a las operaciones a bordo de los buques,

DESEANDO prestar asistencia a los propietarios y armadores de buques y a otras partes interesadas a fin de que, cuando aún no lo hayan hecho, conviertan las disposiciones que rigen los planes de emergencia en un régimen coherente para contingencias,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Comité de protección del medio marino, en su 64º periodo de sesiones, y por el Comité de seguridad marítima, en su 91º periodo de sesiones,

1 ADOPTA las Directrices revisadas para la estructura de un sistema integrado de planificación para contingencias en caso de emergencias a bordo, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 INVITA a los Gobiernos a que, en aras de la uniformidad, acepten que la mencionada estructura se ajusta a las disposiciones para la elaboración de los planes de emergencia de a bordo prescritos en varios instrumentos adoptados por la Organización;

3 INVITA a los Gobiernos a que tengan en cuenta estas directrices revisadas cuando preparen la legislación nacional correspondiente;

4 PIDE al Comité de seguridad marítima y al Comité de protección del medio marino que mantengan estas directrices revisadas sometidas a examen y las enmienden cuando sea necesario a la luz de la experiencia adquirida;

5 REVOCA la resolución A.852(20) con efecto a partir del 1 de julio de 2014.

ANEXO**DIRECTRICES REVISADAS PARA LA ESTRUCTURA DE UN SISTEMA
INTEGRADO DE PLANIFICACIÓN PARA CONTINGENCIAS
EN CASO DE EMERGENCIAS A BORDO****Índice****Prefacio****1 Observaciones generales****2 Sistema integrado de planificación para contingencias en caso de emergencias a bordo**

- 2.1 Ámbito de aplicación
- 2.2 Estructura del sistema
- 2.3 Concepto del sistema

3 Módulos del sistema

- 3.1 Principios generales
- 3.2 Pormenores de los módulos individuales
 - 3.2.1 Módulo I: Introducción
 - 3.2.2 Módulo II: Disposiciones
 - 3.2.3 Módulo III: Planificación, preparación y formación
 - 3.2.4 Módulo IV: Medidas de respuesta
 - 3.2.5 Módulo V: Procedimientos de notificación
 - 3.2.6 Módulo VI: Anexo(s)

4 Modelo de procedimiento para una determinada situación de emergencia**Apéndices**

- Apéndice 1 Incorporación de un sistema integrado de planes de emergencias a bordo en el Sistema de gestión de la seguridad de la compañía
- Apéndice 2 Estructura modular de un sistema integrado de planes de emergencias a bordo
- Apéndice 3 Módulo IV – Medidas de respuesta (1)
- Apéndice 4 Módulo IV – Medidas de respuesta (2)

PREFACIO

Las presentes directrices han sido elaboradas por el Comité de Seguridad Marítima (MSC) y el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la Organización Marítima Internacional (OMI) y contienen información para ayudar a elaborar un sistema integrado de planificación para contingencias en caso de emergencias a bordo. Se ha previsto que se utilizarán en la preparación y empleo de una estructura modular de un sistema integrado de planes de emergencias a bordo.

La necesidad de contar con un sistema integrado y de armonizar la estructura de los planes para contingencias se justifica por el gran número de planes para contingencias a bordo no armonizados.

La preparación para emergencias a bordo se exige en los párrafos 1.2.2.2 y 8 del Código IGS, enmendado, al que se hace referencia en el capítulo IX del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada, en la regla 24-4 del capítulo III de dicho Convenio, adoptada por la Conferencia sobre el SOLAS celebrada en noviembre de 1995; y en la regla 26 del Anexo I del MARPOL 73/78.

A efectos de implantar las reglas de los convenios SOLAS y MARPOL, se debe disponer de procedimientos e instrucciones a bordo. Las presentes directrices revisadas constituyen un marco para la formulación de procedimientos destinados a dar una respuesta eficaz a las situaciones de emergencia determinadas por la compañía y el personal de a bordo.

En este contexto, los principales objetivos de las presentes directrices revisadas son:

- .1 ayudar a las compañías a trasladar a la práctica las disposiciones de las reglas, utilizando para ello la estructura del sistema integrado;
- .2 integrar en dicho sistema las situaciones pertinentes de emergencia a bordo;
- .3 asistir en la elaboración de planes para contingencias armonizados, que faciliten su aceptación por el personal de a bordo y su correcta aplicación en una situación de emergencia; y
- .4 animar a los Gobiernos a que acepten la estructura del sistema integrado, en aras de la uniformidad, dado que éstas satisfacen las disposiciones para la elaboración de los planes para contingencias a bordo que figuran en los distintos instrumentos de la OMI y a que tengan en cuenta las directrices al elaborar la legislación nacional pertinente.

1 OBSERVACIONES GENERALES

1.1 El Código IGS establece una norma internacional para la gestión y las operaciones sin riesgos de los buques al definir los elementos que hay que tener en cuenta para la organización de la gestión de una compañía en lo que respecta a la seguridad del buque y a la prevención de la contaminación. Dado que las emergencias, al igual que los derrames de carga, no se pueden controlar por completo ni mediante el proyecto ni mediante procedimientos operacionales normales, la preparación para emergencias y la prevención de la contaminación deberían formar parte de la gestión de la seguridad del buque por parte de la compañía. A tal efecto, el Código IGS prescribe que todas las compañías elaboren, implanten y mantengan un sistema de gestión de la seguridad (SGS).

1.2 Dentro de este SGS deberían incluirse situaciones de emergencia que pueden producirse a bordo y establecerse procedimientos para responder a las mismas.

1.3 Si la preparación de las medidas de respuesta para los numerosos tipos distintos de situaciones de emergencia que pueden darse se formula sobre la base de un examen completo y pormenorizado caso por caso, es obvio que se producirá una gran duplicación.

1.4 Para evitar la duplicación, los planes para contingencias a bordo deben establecer una distinción entre las "medidas iniciales" y el gran esfuerzo de respuesta que significa la "respuesta subsiguiente", en función de la situación de emergencia y del tipo de buque.

1.5 Una serie de medidas en dos etapas proporciona la base de un enfoque modular, mediante el cual puede evitarse una innecesaria duplicación.

1.6 Se recomienda considerar que un sistema uniforme e integrado de planes para contingencias a bordo forma parte del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) y que, por tanto, es un elemento fundamental del Sistema de gestión de la seguridad (SGS) de cada compañía.

1.7 En el apéndice 1 figura una ilustración que aclara cómo una estructura de sistema uniforme e integrado de planes de emergencias a bordo, con sus distintos módulos, puede incorporarse a un determinado SGS.

2 SISTEMA INTEGRADO DE PLANIFICACIÓN PARA CONTINGENCIAS EN CASO DE EMERGENCIAS A BORDO

2.1 Ámbito de aplicación

2.1.1 El sistema integrado de planes de emergencias a bordo (en adelante denominado "el sistema") debería constituir un marco de referencia para los múltiples planes para contingencias (en adelante denominados "los planes") elaborados en función de una serie de posibles emergencias dentro del marco de una estructura modular uniforme.

2.1.2 El empleo de una estructura de tipo modular facilitará a primera vista un tipo de información y un orden de prioridades que siguen una secuencia lógica, con lo que se contribuye a reducir los errores y los descuidos en situaciones de emergencia.

2.2 Estructura del sistema

2.2.1 La estructura del sistema comprende los siguientes seis módulos:

- Módulo I: Introducción
- Módulo II: Disposiciones
- Módulo III: Planificación, preparación y formación
- Módulo IV: Medidas de respuesta
- Módulo V: Procedimientos de notificación
- Módulo VI: Anexo(s)

En el apéndice 2 figura un ejemplo de organización de estos módulos.

2.2.2 Cada módulo debería contener información concisa que proporcione orientación y garantice que se tengan en cuenta todos los factores y aspectos pertinentes importantes en el transcurso de la adopción de las distintas medidas y decisiones durante la respuesta a una emergencia.

2.3 Concepto del sistema

2.3.1 El objetivo del sistema es servir de herramienta para integrar los múltiples planes distintos en un marco estructurado uniforme de tipo modular. La amplia gama de planes que puede elaborar una compañía tendrá como resultado que se dupliquen algunos elementos (por ejemplo, las notificaciones) de dichos planes. Esta duplicación puede evitarse mediante la estructura modular del sistema a que se hace referencia en el párrafo 2.2.1.

2.3.2 Si bien las primeras medidas que se adopten en caso de emergencia dependerán de la naturaleza y la gravedad del suceso, hay algunas medidas inmediatas que deberían adoptarse, las denominadas "medidas iniciales" (véase el apéndice 4). Por consiguiente, conviene establecer una distinción en los planes entre las "medidas iniciales" y la "respuesta subsiguiente" en función de variables tales como la carga del buque, el tipo de buque, etc., para ayudar al personal del buque a responder a emergencias imprevistas y garantizar que se adoptan las medidas necesarias con arreglo a un orden de prioridades.

2.3.3 La "respuesta subsiguiente" es la puesta en práctica de los procedimientos aplicables a la emergencia.

3 MÓDULOS DEL SISTEMA

3.1 Principios generales

3.1.1 En el apéndice 3 se facilitan orientaciones y una visión general del tipo de información que puede facilitarse en los distintos módulos del sistema, a modo de punto de partida para la elaboración del sistema.

3.1.2 Sobre todo, el sistema debería elaborarse de modo que su utilización resulte fácil. Ello contribuirá a su aceptación por el personal de a bordo.

3.1.3 Para que tanto el sistema como los planes vinculados a éste sean eficaces, es necesario que se adapten cuidadosamente a la compañía y al buque en cuestión. Al hacerlo, se han de tener en cuenta las diferencias entre los tipos de buque, sus proyectos, carga, equipo, dotación y las rutas.

3.2 Pormenores de los módulos individuales

3.2.1 Módulo I: Introducción

3.2.1.1 El sistema debería contener un módulo titulado "Introducción".

3.2.1.2 El contenido de este módulo debería facilitar orientaciones y una visión general de los temas que se van a tratar.

3.2.1.3 A continuación figura un ejemplo de texto de introducción:

"INTRODUCCIÓN

1 Este sistema tiene por objeto preparar al personal de a bordo para que responda de forma eficaz a emergencias en el mar.

2 El principal objetivo del sistema es facilitar orientaciones al personal de a bordo en relación con las medidas que han de adoptarse cuando se produzca o se prevea la posibilidad de una emergencia. Resulta igualmente útil la experiencia de quienes participan en la elaboración del plan.

3 La finalidad del sistema es integrar los planes para contingencias para casos de emergencia a bordo y evitar la elaboración de planes distintos, que no estén armonizados ni estructurados, lo que va en detrimento de su aceptación por el personal de a bordo y de que se utilicen correctamente en situaciones de emergencia. Por ello, el contenido y la presentación del sistema y los planes integrados en él deberían tener una estructura y formato coherentes.

4 Este sistema está encaminado a garantizar la más pronta y adecuada respuesta a emergencias de diverso tipo y magnitud y evitar cualquier riesgo de agravación importante de la situación. Además, el sistema proporciona una estructura que evita que se dejen de lado etapas fundamentales.

5 El sistema y los planes conexos deberían percibirse como elementos dinámicos, y deberían revisarse tras su implantación y perfeccionarse a través del intercambio de experiencias, ideas e información.

6 Conviene tener en cuenta que pueden plantearse problemas de comunicación debido a las distintas lenguas o culturas del personal de a bordo. Tanto el sistema como los planes integrados serán documentos utilizados a bordo por el capitán, los oficiales y los miembros correspondientes de la tripulación del buque, y estarán disponibles en el idioma de trabajo de la tripulación. Cualquier cambio del personal que suponga un cambio del idioma de trabajo de la tripulación exige que los planes se publiquen en el nuevo idioma. El módulo debería facilitar información a tal efecto.

7 El sistema debería considerarse una herramienta para implantar, de un modo práctico, las prescripciones de los párrafos 1.2.2.2 y 8 del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) o las disposiciones análogas que figuran en otros instrumentos de la OMI."

3.2.2 Módulo II: Disposiciones

3.2.2.1 Este módulo debería contener información y explicaciones sobre el modo en que se puede elaborar el sistema a partir de las propuestas de mejora formuladas por cada compañía y su personal de a bordo.

3.2.2.2 El principal objetivo de las actividades de prevención, preparación y respuesta a bordo en caso de emergencia debería ser la elaboración e implantación de un sistema eficaz de prevención, que reduzca al mínimo los riesgos para la vida humana, el medio marino y los bienes, en el marco de un esfuerzo continuo encaminado a su perfeccionamiento.

3.2.2.3 A fin de alcanzar este objetivo, es preciso establecer procedimientos de seguridad coordinados y coherentes entre la compañía y sus buques. Por tanto, el módulo debería prescribir que la planificación y respuesta para contingencias de la compañía, en tierra y a bordo, sean consecuentes entre sí y estén debidamente vinculadas.

3.2.2.4 La seguridad supone que todos los empleados tanto en tierra como a bordo, incluidos los cargos directivos, se comprometan a elaborar y aplicar activamente los procedimientos y prácticas de seguridad.

3.2.2.5 Debería intentarse establecer comunicaciones libres y abiertas al evaluar los procedimientos de emergencia, teniendo en cuenta los accidentes y cuasiaccidentes ocurridos al utilizar este sistema, con objeto de mejorar la prevención, preparación y respuesta ante accidentes a bordo de los buques. El módulo debería incluir esta recomendación, facilitando información sobre la manera de implantar una estrategia para reducir los errores, que incorpore un mecanismo adecuado de intercambio de información y procedimientos para modificar los planes.

3.2.2.6 En resumen, el módulo debería informar al usuario del sistema de las prescripciones más importantes a las que, como mínimo, deberían ajustarse los planes. En el módulo deberían abordarse los siguientes elementos principales:

- .1 los procedimientos que deben observarse al informar de una emergencia;
- .2 los procedimientos para identificar, describir y responder ante posibles situaciones de emergencia a bordo; y
- .3 los programas y actividades destinados al mantenimiento del sistema y sus planes conexos.

3.2.3 Módulo III: Planificación, preparación y formación

3.2.3.1 En este módulo debería establecerse la formación y educación que ha de tener el personal de a bordo para los casos de emergencias con miras a aumentar el grado de concienciación y comprensión de las medidas que han de adoptarse en caso de emergencia.

3.2.3.2 El sistema y los planes carecerán de sentido si el personal que debe utilizarlo no está familiarizado con ellos. Por consiguiente, en el módulo III debería facilitarse la información práctica que permita que los miembros clave del personal de a bordo conozcan con antelación cuáles son sus tareas y responsabilidades y a quién han de rendir cuentas con arreglo a los planes. Deberían asignarse responsabilidades para cada sistema de emergencia y debería corresponder a la compañía que todos los oficiales y miembros de la tripulación comprendan, reciban formación y sean capaces de poner en funcionamiento los sistemas de emergencia, tales como los sistemas fijos de extinción de incendios, generadores de emergencias, sistemas de gobierno de emergencia, bombas contraincendios, etc.

3.2.3.3 Gestionar con éxito una situación de emergencia o de crisis marítima depende de la capacidad del personal de a bordo, de la compañía, y de las autoridades externas de coordinación de emergencias a la hora de reunir con rapidez recursos suficientes en los lugares adecuados.

3.2.3.4 Un objetivo importante de los programas de planificación, preparación y formación debería ser aumentar el grado de conciencia en relación con cuestiones relativas a la seguridad y al medio ambiente.

3.2.3.5 La formación debería impartirse a intervalos periódicos y en especial al personal de a bordo al que se le asignen nuevos cometidos.

3.2.3.6 Debería mantenerse un registro de todos los ejercicios y simulacros de emergencia realizados a bordo y en tierra, que debería estar disponible a efectos de verificación. Estos ejercicios y simulacros deberían evaluarse, ya que contribuyen a determinar la eficacia de los procedimientos establecidos por escrito y a determinar qué mejoras necesita el sistema.

3.2.3.7 Cuando se elaboren planes para los ejercicios y simulacros, debería establecerse una distinción entre ejercicios a escala completa, en los que participan todas las partes que pueden intervenir en un suceso importante, y ejercicios limitados al buque y/o a la compañía.

3.2.3.8 El intercambio de información es fundamental para el perfeccionamiento de los planes de respuesta y la preparación en casos de emergencias a partir de las conclusiones extraídas de ejercicios anteriores, de investigaciones de accidentes o de situaciones reales de emergencia, y constituye una herramienta para un continuo perfeccionamiento. El intercambio de información debería garantizar que tanto la compañía como el buque estén listos para responder a las emergencias a bordo (véase el diagrama secuencial que resume este proceso que figura en el apéndice 1).

3.2.3.9 Cabe concluir señalando que el módulo debería facilitar, como mínimo, información sobre los procedimientos, programas o actividades previstos a fin de:

- .1 familiarizar al personal de a bordo pertinente con las disposiciones del sistema y los planes;
- .2 impartir formación al personal de a bordo sobre el sistema y los planes, en particular al personal al que se asignen nuevos cometidos;
- .3 programar ejercicios y simulacros periódicos que preparen al personal de a bordo para hacer frente a las posibles situaciones de emergencia a bordo;
- .4 coordinar la actuación del personal de a bordo y de la compañía e incluir y tomar nota de la ayuda que pudieran proporcionar las autoridades coordinadoras externas; y
- .5 elaborar un sistema viable de intercambio de información.

3.2.4 Módulo IV: Medidas de respuesta

Este módulo debería facilitar orientaciones al personal de a bordo respecto de una emergencia mientras el buque esté navegando, o se encuentre atracado, amarrado, anclado, en puerto o en dique seco.

3.2.4.1 En caso de emergencia, es preciso estudiar detenidamente y planificar de antemano la mejor línea de actuación para proteger al personal, el buque, la carga y el medio ambiente. Por tanto, deberían elaborarse normas con miras a establecer procedimientos a bordo para proteger al personal, estabilizar la situación y reducir al mínimo los daños al medio ambiente cuando se produce un suceso.

3.2.4.2 En este sentido, conviene remitirse a las directrices que ya han sido elaboradas por la Organización que contienen información en la que se facilita un punto de partida y se ayuda al personal en la elaboración de los planes de los buques de forma individualizada.

3.2.4.3 La diversidad de planes que debe incorporar el sistema debería plasmarse en documentos sencillos que esbozen procedimientos distintos de los que se observan en las operaciones rutinarias diarias. Con procedimientos operacionales normales se pueden resolver problemas muy difíciles, pero las situaciones de emergencia, tanto cuando el buque está navegando como cuando se encuentra en puerto, someten a quienes se ven involucrados a exigencias que superan su capacidad normal.

3.2.4.4 Con miras a que los planes que se encuentren en el buque y en tierra sean idénticos, y a evitar así posibles confusiones en caso de emergencia en cuanto a quién es responsable de qué medida, los planes deberían establecer con claridad cuándo corresponde al personal de a bordo o al de tierra adoptar una determinada medida y en qué casos.

3.2.4.5 Teniendo en cuenta estos aspectos, en el módulo titulado "Medidas de respuesta" deberían constar los grupos principales de situaciones de emergencia a bordo.

3.2.4.6 En los planes deberían determinarse las posibles situaciones de emergencia, que incluyen, sin que la lista sea exhaustiva, los siguientes grupos principales de emergencia:

- .1 incendios;
- .2 avería del buque;
- .3 contaminación;
- .4 actos ilícitos que suponen una amenaza para la protección del buque, de los pasajeros o de la tripulación;
- .5 accidentes del personal;
- .6 sucesos relacionados con la carga; y
- .7 asistencia a otros buques en situaciones de emergencia.

A fin de conceder a la compañía la flexibilidad necesaria para determinar, describir y dar respuesta a otras situaciones de emergencia, también deberían incluirse en los grupos principales tipos específicos de emergencias.

3.2.4.7 Los principales grupos anteriores pueden seguir subdividiéndose a fin de englobar la mayoría de los casos de emergencia a bordo. Deberían formularse las medidas de respuesta precisas de modo que pongan en marcha los pasos necesarios para limitar las consecuencias de la emergencia y la agravación de la avería resultante de, por ejemplo, un caso de abordaje o varada.

3.2.4.8 La compañía debería determinar todas las posibles situaciones en que sean necesarios los planes de emergencia a bordo en relación con las prescripciones operacionales, el tipo de buque, el equipo y la actividad comercial. La compañía debería considerar qué planes de emergencia a bordo deberían revisarse y/o actualizarse siempre que se modifiquen las pautas comerciales.

3.2.4.9 En todos los casos debería concederse prioridad a las medidas que salvaguardan la vida, el medio marino y los bienes, por ese orden. Esto significa que las "medidas iniciales", comunes a todos los buques, independientemente de su tipo y de la carga que transporten, deberían tenerse plenamente en cuenta cuando se formulen los procedimientos de "respuesta subsiguiente".

3.2.4.10 La planificación de las medidas de "respuesta subsiguiente" deberían ir acompañadas de información relativa al buque en cuestión y a su carga, y facilitar asesoramiento y datos a fin de asistir al personal de a bordo. A continuación se proporcionan algunos ejemplos al respecto:

-
- .1 información sobre:
 - .1 el número de personas que se encuentra a bordo; y
 - .2 la carga transportada (por ejemplo, mercancías peligrosas, etc.);
 - .2 pasos para poner en marcha medidas externas de respuesta:
 - .1 coordinación de la búsqueda y salvamento;
 - .2 cálculos de flotabilidad, resistencia y estabilidad;
 - .3 contratación de equipos de salvamento o de remolcadores;
 - .4 capacidad de aligerar el buque; y
 - .5 recursos externos para las operaciones de limpieza;
 - .3 características de navegación del buque a la deriva; y
 - .4 información general:
 - .1 cooperación con las autoridades nacionales y portuarias; y
 - .2 relaciones públicas.

3.2.4.11 Si bien el personal de a bordo debería estar familiarizado con el plan, la facilitación de su consulta es un elemento importante que ha de tenerse en cuenta para disponer y servirse de un plan eficaz. Debe preverse la posibilidad de tener acceso, rápida y fácilmente, a información esencial, en condiciones de gran presión. En los apéndices 3 y 4 figuran esquemas detallados de la secuencia de prioridades de las "medidas iniciales" en situaciones de emergencia y sus vínculos con la denominada "respuesta subsiguiente".

3.2.4.12 Para resumir, el módulo debería orientar a los responsables de elaborar el sistema sobre lo que debería incluirse en los planes de emergencia, a saber:

- .1 la coordinación de los esfuerzos de respuesta;
- .2 los procedimientos de respuesta para toda la gama de posibles casos de accidente, incluidos los métodos para proteger la vida, el medio marino y los bienes;
- .3 la persona o personas, identificándolas por su cargo o nombre, encargadas de todas las actividades de respuesta;
- .4 los canales de comunicación utilizados para ponerse rápidamente en contacto con los expertos externos en operaciones de respuesta;
- .5 la información relativa a la disponibilidad y ubicación del equipo de respuesta; y
- .6 los procedimientos de notificación y comunicación a bordo del buque.

Al final de la sección 4 figura un diagrama secuencial, basado en un enfoque que expone las siete fases de implantación del plan o los planes de emergencia.

3.2.5 Módulo V: Procedimientos de notificación

3.2.5.1 Un buque que se vea envuelto en una situación de emergencia o en un suceso que ocasione contaminación marina tendrá que comunicarse con los puntos de contacto correspondientes de los intereses del buque y con los del Estado ribereño y del puerto. Por ello, el sistema ha de especificar detalladamente los procedimientos para informar en un principio a las partes interesadas. El presente módulo debería tener en cuenta los siguientes aspectos:

3.2.5.2 Debería hacerse todo lo posible para garantizar que la información relativa a:

- .1 los puntos de contacto de los intereses del buque;
- .2 los puntos de contacto del Estado ribereño; y
- .3 los puntos de contacto del puerto

forma parte del sistema de notificación de emergencias y se actualiza periódicamente.

3.2.5.3 Es importante establecer y mantener vías de comunicación rápidas y fiables las 24 horas del día entre un buque en situación de peligro y el centro o centros de control de emergencias, en la oficina principal de la compañía y de las autoridades nacionales (RCC, puntos de contacto).

3.2.5.4 Los encargados de las operaciones de respuesta a bordo y los de los servicios de apoyo en tierra deberían mantenerse mutuamente informados de la situación.

3.2.5.5 Se han de actualizar periódicamente datos tales como números de teléfono, télex y facsímil con el objeto de tener en cuenta los cambios de personal. También deberían facilitarse orientaciones claras sobre los medios de comunicación que se prefieren.

3.2.5.6 En este contexto, se hace referencia a las directrices de la Organización, y otros planes nacionales específicos que facilitan orientación suficiente sobre las siguientes actividades de notificación que es preciso llevar a cabo:

- .1 cuándo informar;
- .2 cómo informar;
- .3 con quién ponerse en contacto; y
- .4 qué comunicar.

3.2.6 Módulo VI: Anexo(s)

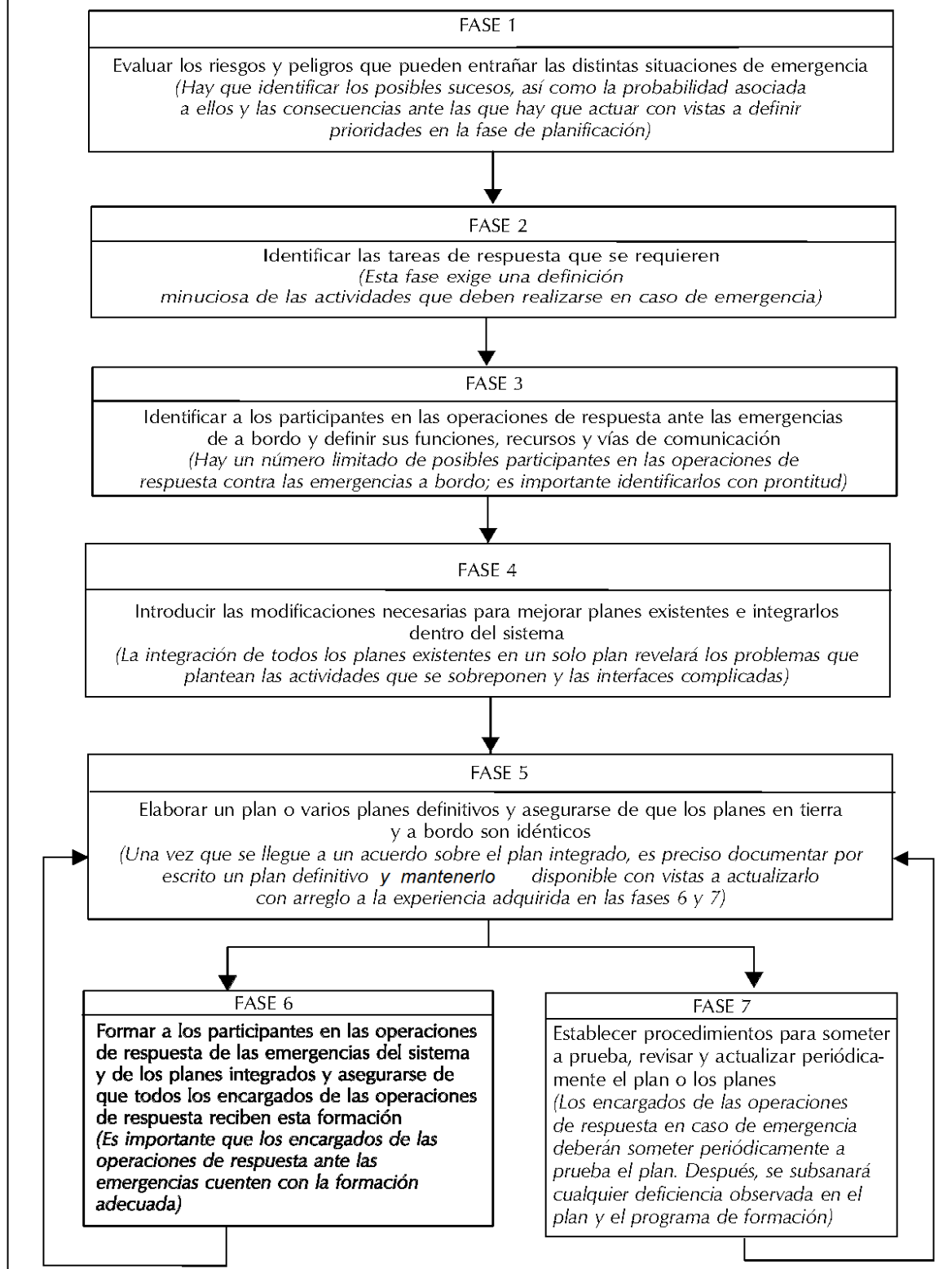
Además de la información exigida para responder con éxito a una situación de emergencia, podrá ser necesario ajustarse a otras prescripciones a fin de mejorar la capacidad del personal de a bordo para localizar y realizar las actividades de seguimiento de la parte operativa 5 del plan.

4 MODELO DE PROCEDIMIENTO PARA UNA DETERMINADA SITUACIÓN DE EMERGENCIA

Seguidamente figura un modelo de procedimiento aplicable a una determinada situación de emergencia, según se menciona en el párrafo 3.2.4.

Diagrama secuencial para implantar el plan o los planes de emergencia

Este diagrama secuencial presenta de forma esquemática un enfoque para implantar el plan o los planes. En vez de indicar los procedimientos específicos que deberán seguirse enumera las fases u objetivos que deberán alcanzarse. Con base en la experiencia obtenida podrá establecerse un enfoque de siete fases con objeto de implantar el plan o planes de manera útil y eficaz.



<p>1.5 MÓDULO IV Medidas de respuesta</p>						
Incendios	Averías en el buque	Contaminación	Actos ilícitos que suponen una amenaza para ... y la tripulación	Accidentes del personal	Accidentes relacionados con la carga	Asistencia a otros buques en caso de emergencia
▼						
Grupo de emergencia: Incendios						
Nº del documento:				Página 1 de 4		
Fecha de publicación:				Fecha de revisión		
<p>1. Objetivo y ámbito de aplicación El siguiente procedimiento sirve para definir las líneas de actuación que hay que seguir, las actividades que hay que realizar y las medidas que hay que adoptar en caso de que se produzca un incendio a bordo del buque. Este procedimiento se expone a modo de orientación, pero no coarta en ningún caso la discreción del capitán.</p> <p>2. Responsabilidad El capitán es el responsable de los prerequisites organizativos para contrarrestar una situación de emergencia causada por un incendio y de que se disponga y se utilicen de forma inmediata los sistemas de lucha contra incendios y el equipo de seguridad con el que se cuente, pero es conveniente que delegue las distintas tareas en los oficiales que posean las cualificaciones adecuadas.</p> <p>3. Medidas que conviene adoptar → “Medidas iniciales”</p> <p>3.1 <u>Medidas que debe adoptar la persona que descubra el incendio</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Accionar la alarma de incendios más cercana ●) ● } [lo elaborará la compañía] ●) <p>3.2 <u>Medidas que debe adoptar el oficial encargado de la guardia de la navegación</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Accionar la alarma general ● Avisar al capitán ●) ●) ● } [lo elaborará la compañía] ●) ●) 						

MÓDULO IV Medidas de respuesta	
Grupo de emergencias: Incendios	
N° del documento:	Página 2 de 4
Fecha de publicación:	Fecha de revisión
<p>3.3 Medidas que debe adoptar el capitán</p> <ul style="list-style-type: none">● Iniciar actividades organizadas de lucha contra incendios● Mantener los sistemas de lucha contra incendios, tanto fijos como portátiles, listos para su uso●●●● [lo elaborará la compañía]●●●●●●● Analizar la situación y examinar el orden de prioridad de las medidas● Iniciar/continuar con las medidas de lucha contra incendios (utilizar los sistemas de lucha contra incendios disponibles)● Supervisar los adelantos conseguidos con las medidas de lucha contra incendios● Recopilar información adicional● Preparar la transmisión de llamadas de socorro/informes sobre la situación (valiéndose del formato normalizado preconcebido)● Prepararse para mantener registros <p>Respuesta consiguiente</p> <ul style="list-style-type: none">● Prepararse para las operaciones de toma de combustible o lastre (si es necesario)● Pedir que se responda desde el exterior (si es necesario)● Comprobar la necesidad de abandonar el buque● Desembarcar a los pasajeros (si es necesario)	

MÓDULO VI
Anexo(s)
<ul style="list-style-type: none">● Planos, diagramas● Información relativa a la carga●●

MÓDULO V
Procedimientos de notificación

MÓDULO IV
Medidas de respuesta

Grupo de emergencias: **Incendios**

Nº del documento:

Página 3 de 4

Fecha de publicación

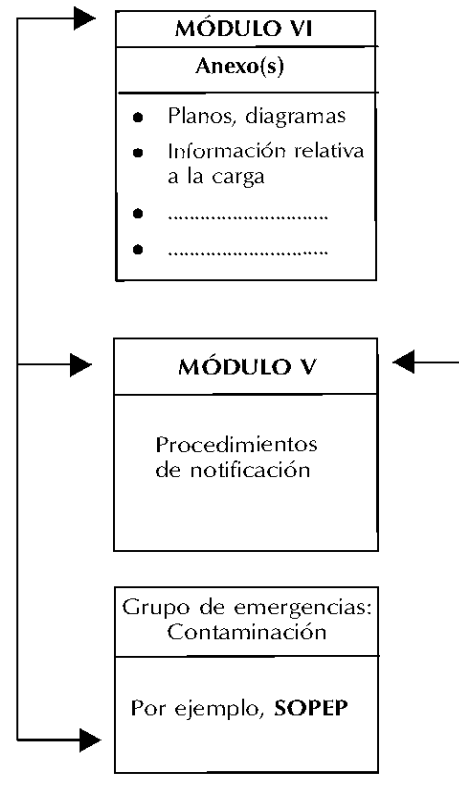
Fecha de revisión

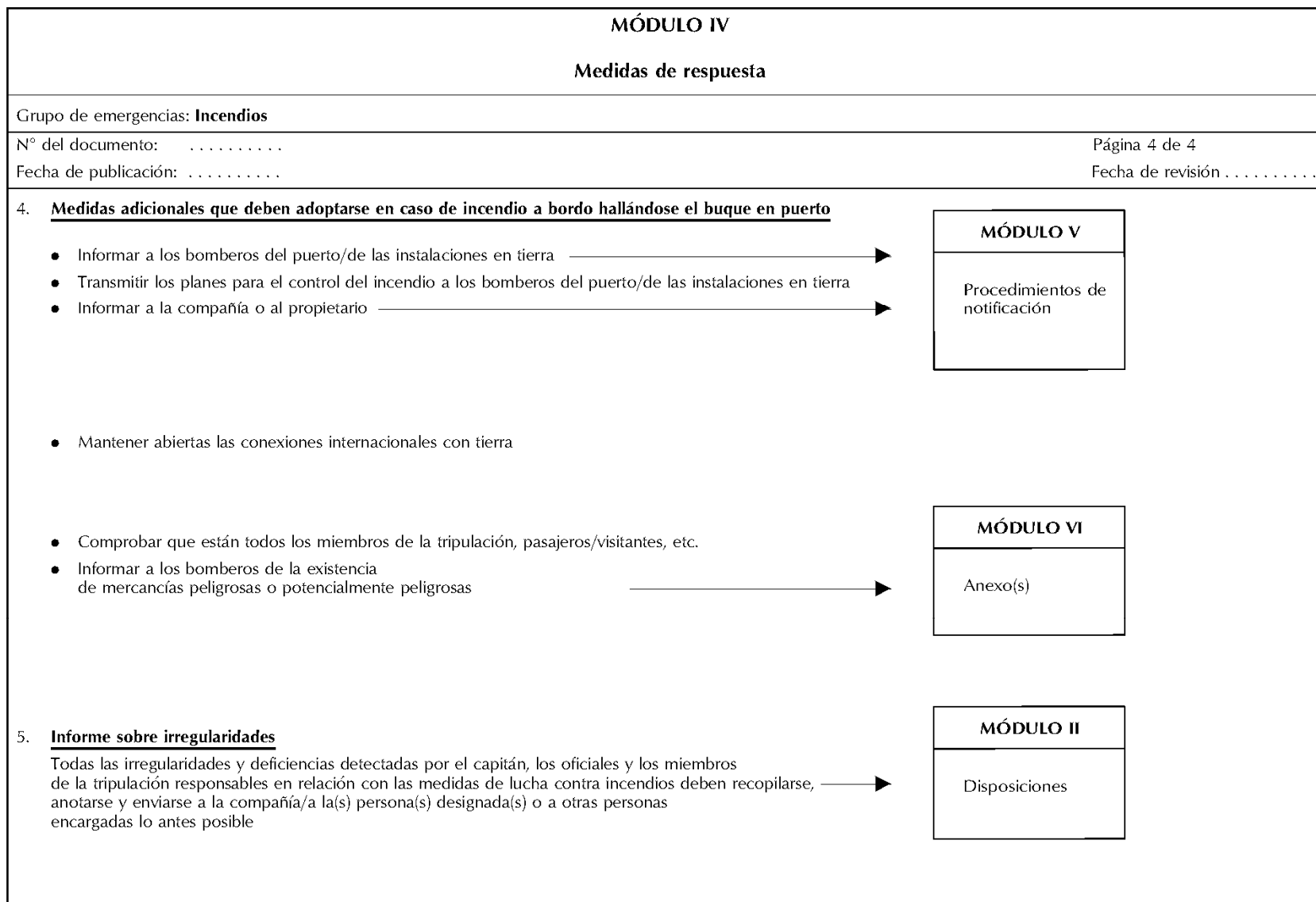
3.3 Medidas que debe adoptar el capitán (continuación)

- Evaluar averías (estructurales) del buque y/o de la carga
- Comprobar la aptitud para navegar, la flotabilidad, estabilidad, asiento, escora, etc.,
- Tener en cuenta las previsiones meteorológicas
- Revisar las medidas que se adopten para prevenir los riesgos que entraña la carga y los demás riesgos en caso de incendio (derrames de contaminantes del mar, fugas de gas, sujeción de la carga, derrames de hidrocarburos, etc.)

- Comienzo de la recopilación de pruebas
- Mantener un equipo de guardia en el lugar del incendio
- Anunciar que la situación del buque vuelve a ser normal/reiniciar las operaciones normales
- Disponer lo necesario para que el equipo de lucha contra incendios vuelva a estar listo para su uso
- Transmitir un informe final

FIN





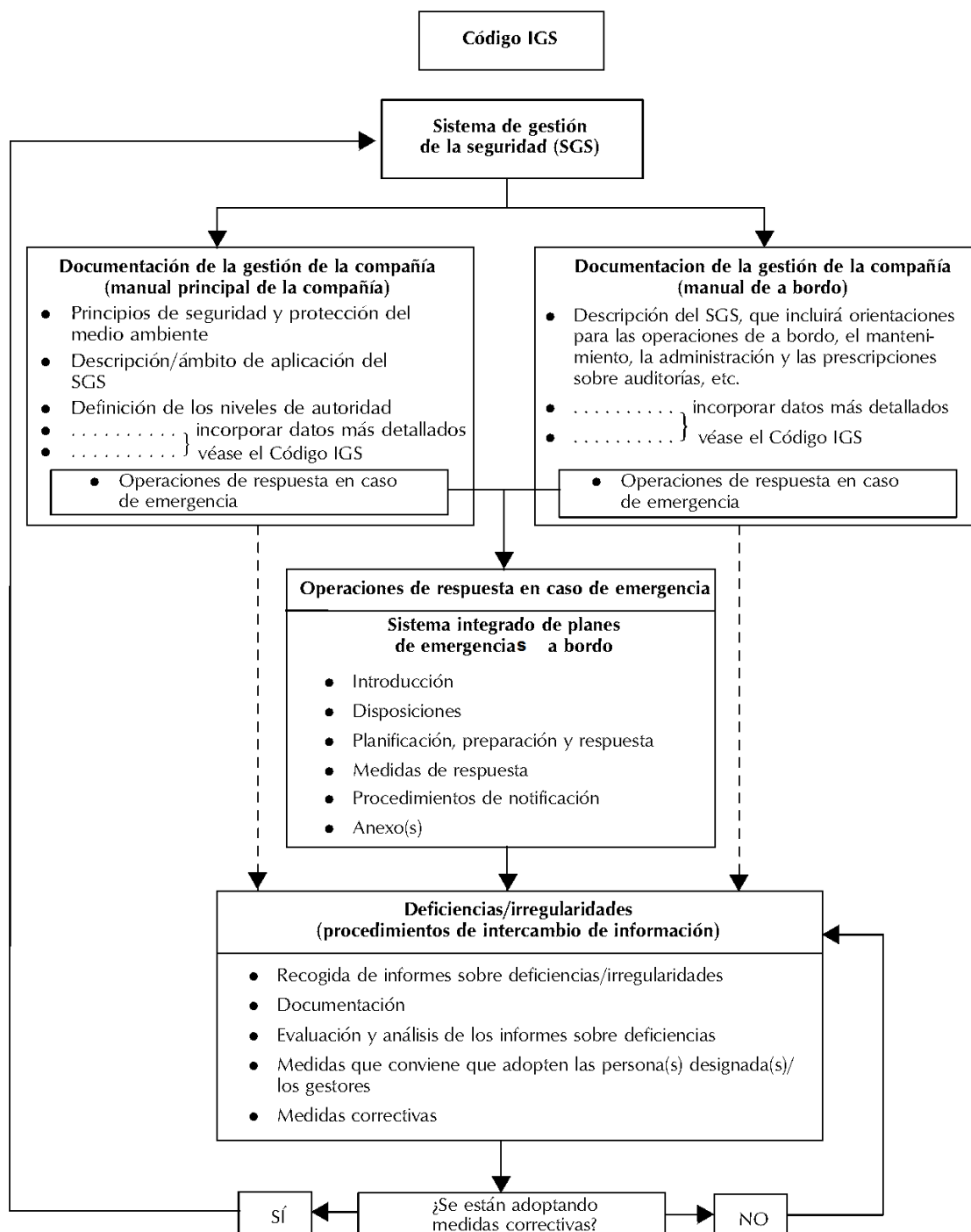
MÓDULO V
Procedimientos de notificación

Grupo de emergencias: **Incendios**

- 1 El capitán tiene obligación de notificar los pormenores e informar a todas las partes interesadas de la emergencia creada por el **incendio** y de las medidas adoptadas hasta el momento valiéndose de los canales de telecomunicación más rápidos de que disponga.
- 2 En caso de **incendio**, se recomienda observar los siguientes procedimientos de notificación:
 - 2.1 **alertar** por vía radioeléctrica a los buques que se encuentren en las proximidades;
 - 2.2 si el buque se encuentra en puerto o en sus proximidades, acudir a la:
 - lista de contactos del Estado ribereño
 - lista de contactos del puertoy pedir ayuda;
 - 2.3 **notificar** la situación a todas las personas que representen los intereses del buque a quien deba avisarse en caso de emergencia (véase la lista de contactos de los intereses del buque)

APÉNDICE 1

Incorporación de un sistema integrado de planes de emergencias a bordo en el Sistema de gestión de la seguridad (SGS) de cada compañía, con arreglo a lo prescrito en el Código IGS



APÉNDICE 2

Estructura modular de un sistema integrado de planes de emergencia a bordo

Módulo I - Introducción

- Texto introductorio

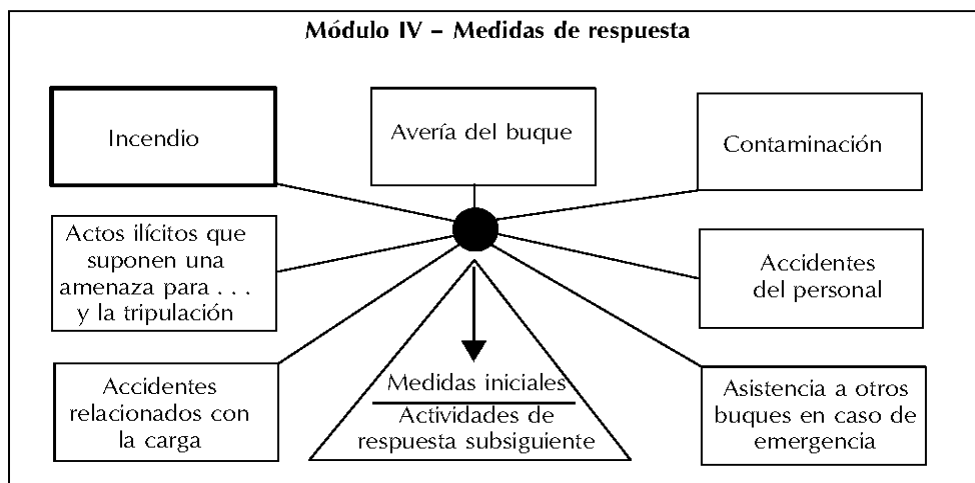
Módulo II - Disposiciones

- Información básica
- Mantenimiento del sistema y de los planes vinculados a éste
- Coherencia entre el sistema y los planes vinculados/sistema de intercambio de información

Módulo III - Planificación, preparación y formación

- Disposiciones e información sobre la formación y educación para emergencias
- Familiarización con el sistema y los planes de a bordo y en tierra vinculados a éste
- Responsabilidades/establecimiento de líneas de comunicación con todas las partes interesadas
- Información para las autoridades externas encargadas de coordinar/disposiciones para realizar ejercicios periódicos

Módulo IV - Medidas de respuesta



Módulo V - Procedimientos de notificación

- Cuándo informar
- Cómo informar
- Con quién ponerse en contacto
- Qué comunicar

Módulo VI - Anexo(s)

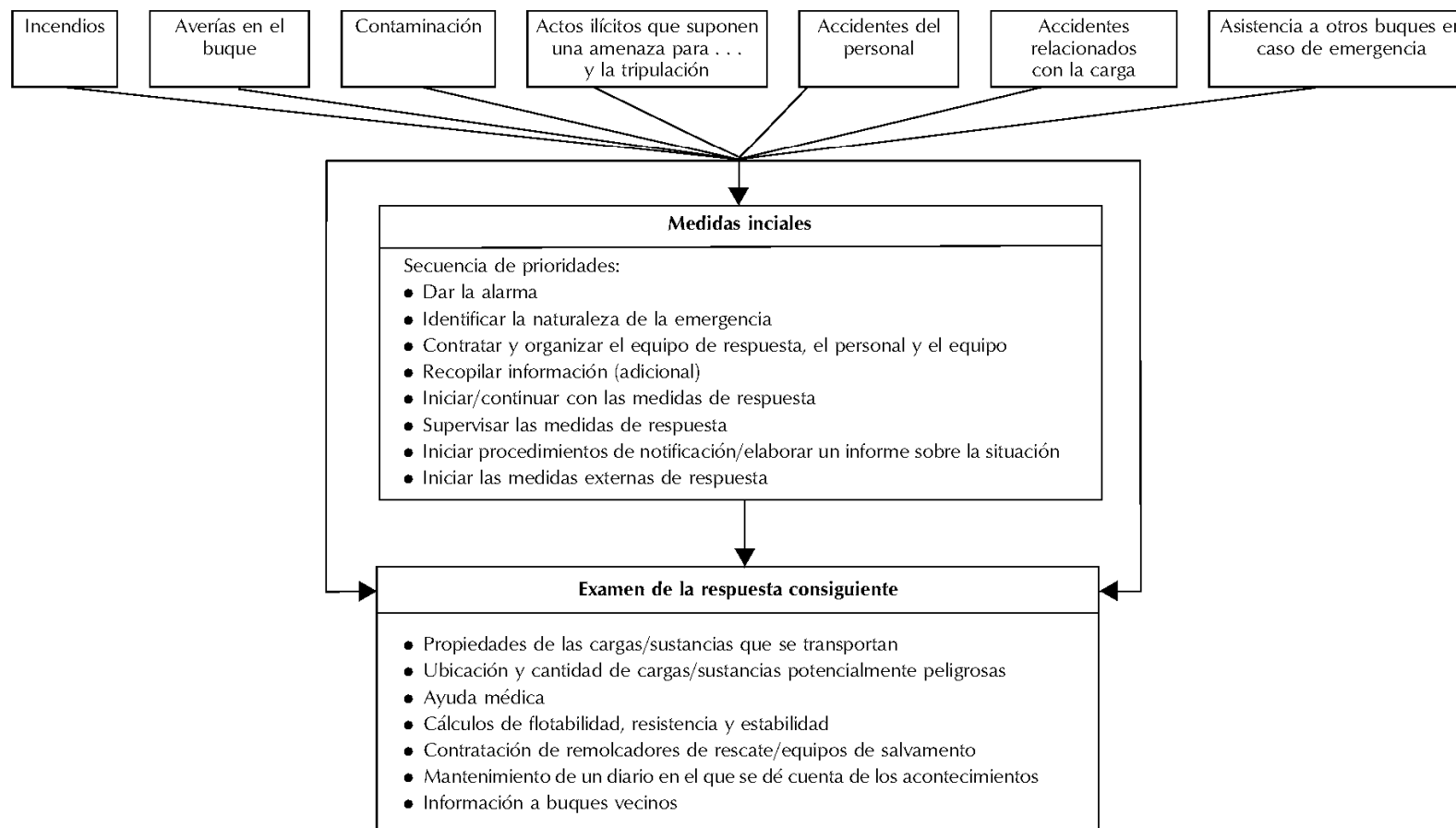
- Planos y diagramas relativos a las características de los dispositivos del buque
- Información relativa al combustible y al lastre
- Documentos adicionales (por ejemplo, la lista de puntos de contacto)
- Directrices elaboradas por el sector
- Información relativa a la carga, etc.

APÉNDICE 3

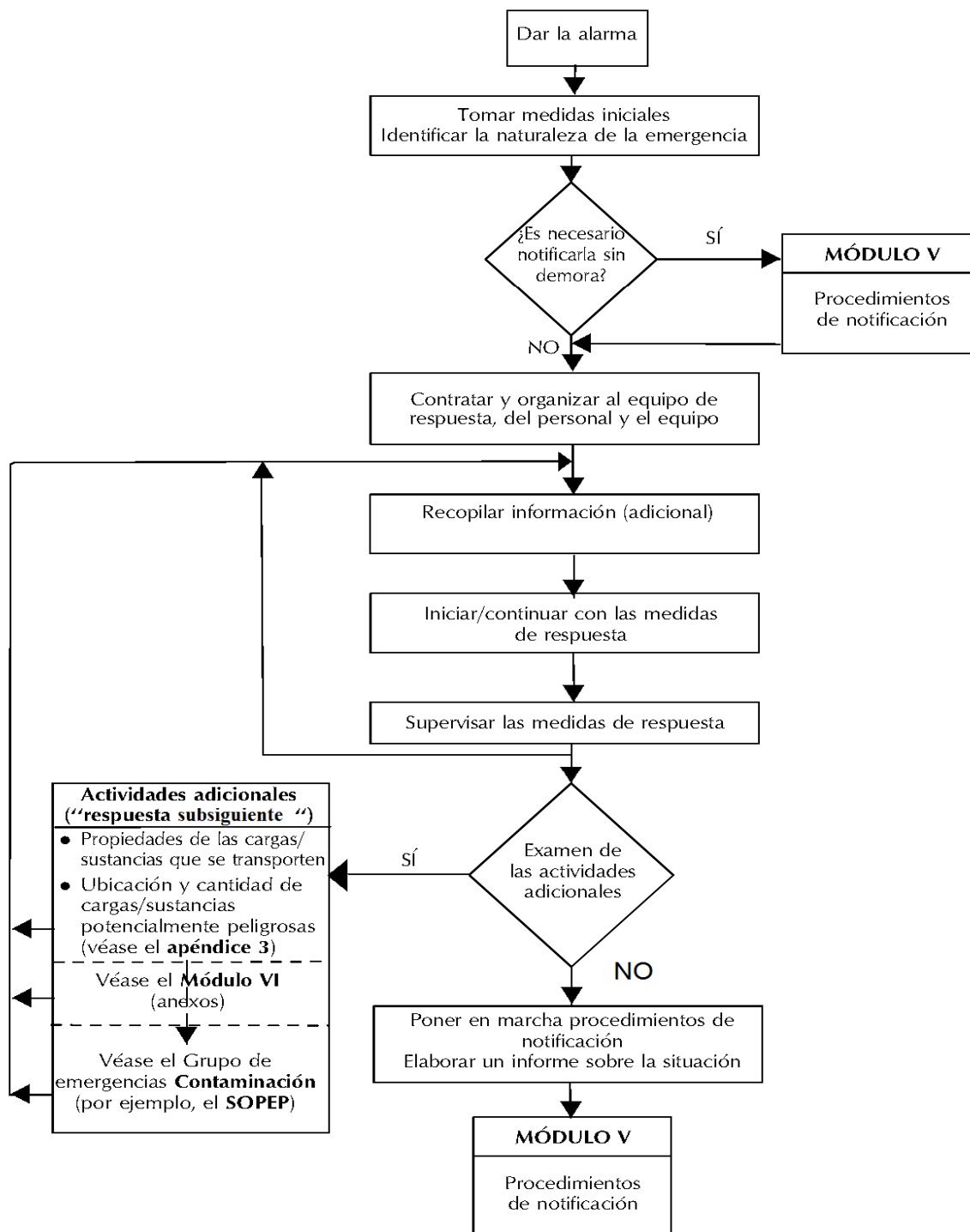
MÓDULO IV

Medidas de respuesta

(relacionadas con emergencias contempladas en la estructura de grupos definidos)



APÉNDICE 4
MÓDULO IV
Medidas de respuesta
Secuencia de prioridades: diagrama de flujo



ASAMBLEA
28º periodo de sesiones
Punto 10 del orden del día

A 28/Res.1076
10 diciembre 2013
Original: INGLÉS

RESOLUCIÓN A.1076(28)

Adoptada el 4 de diciembre de 2013
(Punto 10 del orden del día)

ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (SARC), 2011

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, entre otras cosas, introdujeron el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y en el 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 relativo al mismo (Convenio MARPOL);
- 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 Convenio MARPOL; y
- d) la adopción, mediante las resoluciones que se indican 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)); y
- 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.1053(27), adoptó las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011 (en adelante denominadas "Directrices para efectuar reconocimientos"), con objeto de ayudar a los Gobiernos a implantar las prescripciones de los instrumentos mencionados,

RECONOCIENDO la necesidad de revisar nuevamente las Directrices para efectuar reconocimientos, a fin de tener en cuenta las enmiendas a los instrumentos de la OMI mencionados anteriormente, que han entrado en vigor o han pasado a tener efectividad tras la adopción de la resolución A.1053(27),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de protección del medio marino, en su 65º periodo de sesiones, y el Comité de seguridad marítima, en su 92º periodo de sesiones,

1 ADOPTA las enmiendas a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011, 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 apliquen las disposiciones de las Directrices para efectuar reconocimientos enmendadas que se adjuntan;

3 PIDE al Comité de seguridad marítima y al Comité de protección del medio marino que mantengan sometidas a examen las Directrices para efectuar reconocimientos y las enmienden según sea necesario.

ANEXO

ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS
DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE
RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN (SARC), 2011
(RESOLUCIÓN A.1053(27))

Nota: El texto suprimido aparece tachado y el texto añadido o cambiado de las Directrices para efectuar reconocimientos aparece subrayado.

1 Enmiendas a la sección Generalidades – 1 Introducción:

1.2 En las presentes directrices se tienen en cuenta enmiendas a los instrumentos reglamentarios que han entrado en vigor hasta el 31 de diciembre de ~~2011~~ 2013 (véase el apéndice 1), y contienen lo siguiente:

2 Enmiendas a la sección Generalidades – 3 Aplicación y organización de las Directrices:

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~~ tipos específicos de buques.

3.8bis A los efectos de la aplicación de las presentes directrices, se facilita la siguiente orientación sobre los términos utilizados en las prescripciones para efectuar los reconocimientos:

.1 por "examinar", excepto cuando se utilice en las expresiones "examinar los planos" o "examinar el proyecto", debería entenderse un examen minucioso, mediante las técnicas pertinentes, de los componentes, el sistema o el dispositivo de que se trate, a fin de garantizar su provisión, instalación y estado satisfactorios y de detectar cualquier indicio de defectos, deterioro o daños;

.2 por "someter a prueba" debería entenderse una prueba funcional del sistema o dispositivo de que se trate, a fin de confirmar que su funcionamiento y rendimiento son satisfactorios para el uso que esté previsto darle.

3 Enmiendas al anexo 1 – Directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio SOLAS 1974, modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo – (E) 1 Directrices para efectuar los reconocimientos exigidos en el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga:

(E) 1.1.1.1 examinar los planos de las bombas, incluida la bomba de emergencia contraincendios,¹ si procede, los 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);

¹ Véase la Interpretación unificada del capítulo 12 del Código SSCI (circular MSC.1/Circ.1388).

- (EI) 1.1.1.6 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 y los espacios cerrados que contengan incineradores (SOLAS 74/00/10, reglas II-2/7.2, 7.3 y 7.4; Código SSCI, capítulo 9) (SOLAS 74/88, reglas II-2/13 y 14);
- (EI) 1.1.1.14 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, incluidos los sistemas de detección de humo por extracción de muestras, si procede, 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); Código SSCI, capítulos 9 y 10) (SOLAS 74/88, regla II-2/54);
- (EI) 1.1.1.16 examinar, si procede, la documentación aprobada para los proyectos y disposiciones alternativos (SOLAS 00/06, reglas II-2/17 y III/38);
- (EI) 1.1.1.17 examinar el proyecto de las embarcaciones de supervivencia, incluidos su construcción, equipo, accesorios, mecanismos de suelta y dispositivos de ~~puesta a flote y recuperación~~ y los medios de embarco y puesta a flote (SOLAS 74/96/06/11, reglas III/4, 16, 31, 32 y 33; Código IDS, secciones 3.2, 4.1 a 4.9, 6.1 y 6.2);
- (EI) 1.1.1.30 comprobar ~~la~~ los planos disponibilidad y especificaciones de los medios para el transbordo de prácticos, las escalas de práctico, los medios combinados, si procede, los medios de acceso a la cubierta del buque y el equipo y el alumbrado conexos y las escalas mecánicas/medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/88/10, 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~~ buques tanque se deberían aplicar las siguientes prescripciones adicionales:
- (EI) 1.1.2.1 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; Código SSCI, capítulos 14 y 15) (SOLAS 74/88, reglas II-2/60 y 62); y
- (EI) 1.1.2.1bis examinar los planos para la medición de los gases en los espacios del doble casco y del doble fondo, incluida la instalación de conductos permanentes de muestreo de gases, cuando proceda (SOLAS 10, regla II-2/4.5.7.2);

-
- (EI) 1.1.2.1ter examinar, en los petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, los planos de los sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos para medir las concentraciones de gases de hidrocarburos en todos los tanques de lastre y espacios perdidos de los espacios del doble casco y del doble fondo adyacentes a los tanques de carga, incluidos el tanque de pique de proa y cualesquiera otros tanques y espacios por debajo de la cubierta de cierre, adyacentes a los tanques de carga (SOLAS 10, regla II-2/4.5.7.3; Código SSCI, capítulo 16);
- (EI) 1.1.3.1 examinar las bombas y colectores contraincendios, la disposición de las bocas, mangueras y lanzas contraincendios, y la conexión internacional a tierra, y comprobar que cada una de las bombas contraincendios, incluida la de emergencia, puede funcionar por separado de modo que en cualquier punto del buque puedan producirse simultáneamente dos chorros de agua procedentes de dos bocas distintas, manteniéndose en el colector contraincendios la presión necesaria, y verificar que la bomba de emergencia contraincendios tenga la capacidad necesaria y, si la bomba de emergencia contraincendios es el principal suministro de agua a cualquier sistema fijo de extinción de incendios, comprobar que la bomba de emergencia contraincendios tiene capacidad suficiente para alimentar dicho sistema¹ (SOLAS 74/00, regla II-2/10.2; Código SSCI, capítulos 2 y 12) (SOLAS 74/88, reglas II-2/4 y 19);
- (EI) 1.1.3.8 examinar el sistema de detección de incendios y de alarma contraincendios y el sistema automático de rociadores, de detección de incendios y de alarma contraincendios, y de cualquier sistema de detección de humo por extracción de muestras, y comprobar que se han realizado satisfactoriamente las pruebas de instalación (SOLAS 74/00/10, reglas II-2/7.2, 7.3, 7.4, 7.5.1, 7.5.5, 19.3.3 y 20.4; Código SSCI, capítulos 9 y 10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 13, 14, 53 y 54);
- (EI) 1.1.3.11bis examinar, si procede, los proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios o los dispositivos y medios de salvamento, de conformidad con las prescripciones de prueba e inspección, si las hay, que se especifiquen en la documentación aprobada (SOLAS 00/06, reglas II-2/17 y III/38);
- (EI) 1.1.3.35 comprobar la disponibilidad de los medios para el transbordo de prácticos, el acceso a la cubierta del buque y el equipo y alumbrado conexos, comprobando el y, según proceda, el despliegue o funcionamiento de las escalas y los elevadores de práctico/ o de los medios combinados para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/00/10, 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 buques tanque, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación debería consistir en:

-
- (EI) 1.1.4.5 examinar, en todos los buques tanque, los medios de protección de los tanques de carga (SOLAS 74/00/10, reglas II-2/4.5.3, 4.5.6 y 10.8; Código SSCI, capítulos 14 y 15) (SOLAS 74/88, reglas II-2/60 y 62);
- (EI) 1.1.4.6 comprobar, en todos los buques tanque, que se dispone, como mínimo, de un instrumento portátil para medir el oxígeno y otro para medir las concentraciones de vapores inflamables, así como de suficientes piezas de respeto, y que se han facilitado los medios adecuados para calibrar dichos instrumentos (SOLAS 10, regla II-2/4.5.7.1);
- (EI) 1.1.4.7 examinar los planos para la medición de los gases en los espacios del doble casco y del doble fondo, incluida la instalación de conductos permanentes de muestreo de gases, cuando proceda (SOLAS 10, regla II-2/4.5.7.2);
- (EI) 1.1.4.8 examinar, en los petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, los sistemas fijos de detección de gases de hidrocarburos para medir las concentraciones de gases de hidrocarburos en todos los tanques de lastre y espacios perdidos de los espacios del doble casco y del doble fondo adyacentes a los tanques de carga, incluidos el tanque de pique de proa y cualesquiera otros tanques y espacios por debajo de la cubierta de cierre adyacentes a los tanques de carga, y confirmar que se han realizado satisfactoriamente las pruebas de la instalación (SOLAS 10, regla II-2/4.5.7.3; Código SSCI, capítulo16);
- (EI) 1.1.5.3bis confirmar, cuando proceda, que la documentación aprobada de los medios y proyectos alternativos se encuentra a bordo (SOLAS 00/06, reglas II-2/17 y III/38);
- (EI) 1.1.5.9bis comprobar que se dispone de registros que indiquen toda escala de práctico que se haya puesto en servicio (SOLAS 10, regla V/23.2.4);
- (EI) 1.1.5.11 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);
- (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 buques tanque, la comprobación de que se lleva a bordo la documentación prescrita debería consistir en:
- (EI) 1.1.6.2 confirmar que se dispone de las instrucciones de funcionamiento y mantenimiento del sistema fijo de detección de gases de hidrocarburos (SOLAS 10, regla II-2/4.5.7.3; Código SSCI, capítulo 16);
- (EA) 1.2.1.11bis confirmar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de eficiencia energética del buque (MARPOL, Anexo VI, reglas 6.4 y 6.5);
-

-
- (EA) 1.2.1.15 comprobar que, si procede, se lleva a bordo la documentación aprobada para los proyectos y disposiciones alternativos (SOLAS 00/06, reglas II-2/17 y III/38);
- (EA) 1.2.1.23bis confirmar, según proceda, que el fabricante del sistema de suelta y recuperación del bote salvavidas, o su representante, ha entregado a bordo una declaración de hecho que confirma que se ha realizado de forma satisfactoria el examen de revisión del sistema de suelta y recuperación de un bote salvavidas existente, en el que se ha determinado que el sistema se ajusta a lo dispuesto en los párrafos 4.4.7.6.4 a 4.4.7.6.6 del Código IDS, o, como alternativa, que se dispone de una declaración de aceptación de la instalación de un sistema de suelta y recuperación de reemplazo de un bote salvavidas existente (SOLAS 11, regla III/1.5; Código IDS, sección 4.4.7.6);
- (EA) 1.2.1.30 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);
- (EA) 1.2.1.30bis comprobar que se mantienen registros que indiquen toda escala de práctico que se haya puesto en servicio y toda reparación que se haya efectuado (SOLAS 10, regla V/23.2.4);
- (EA) 1.2.1.32 comprobar que se han mantenido registros de las actividades relacionadas con la navegación y de los informes diarios (SOLAS 74/00/0403, regla V/28);
- (EA) 1.2.2.8 examinar, en la medida de lo posible, y someter a prueba, cuando sea factible, todos los sistemas de detección de incendios y de alarma contra incendios, y cualquier sistema de detección de humo por extracción de muestras (SOLAS 74/00/10, reglas II-2/7.2, 7.3, 7.4, 7.5.1, 7.5.5, 19.3.3 y 20.4; Código SSCI, capítulos 9 y 10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 13, 14, 53 y 54);
- (EA) 1.2.2.13bis examinar, si procede, los proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios o de los dispositivos y medios de salvamento, de conformidad con las prescripciones de prueba, inspección y mantenimiento, si las hay, que se especifiquen en la documentación aprobada (SOLAS 00/06, reglas II-2/17 y III/38);
- (EA) 1.2.2.17 examinar cada embarcación de supervivencia, incluido su equipo, y, cuando esté instalado, el ~~aparejo~~ mecanismo 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/16, 20 y 31; Código IDS, secciones 2.5, 3.1 a 3.3, 4.1.5, 4.4.7 y 4.4.8);

- (EA) 1.2.2.35 ~~comprobar la disponibilidad, y el funcionamiento y que se ha llevado a cabo la prueba anual de funcionamiento~~ del sistema de identificación automática, si se dispone de uno, y que se ha efectuado la prueba anual y se dispone a bordo de una copia del informe de la prueba (SOLAS 74/00/04/10, reglas V/18.9 y 19);
- (EA) 1.2.2.37 comprobar la disponibilidad y especificaciones de las escalas de práctico y ~~las escalas mecánicas~~/los medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/00/10, 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~~ buques tanque, el reconocimiento anual debería consistir en:
- (EA) 1.2.3.4bis comprobar, en todos los buques tanque, que se dispone, como mínimo, de un instrumento portátil para medir el oxígeno y otro para medir las concentraciones de vapores inflamables, así como de suficientes piezas de repuesto, y que se han facilitado los medios adecuados para calibrar dichos instrumentos (SOLAS 10, regla II-2/4.5.7.1);
- (EA) 1.2.3.4ter examinar los medios para la medición de los gases en los espacios del doble casco y del doble fondo, incluida la instalación de conductos permanentes de muestreo de gases, si procede (SOLAS 10, regla II-2/4.5.7.2);
- (EA) 1.2.3.4quad examinar, en la medida de lo posible, y someter a prueba el sistema fijo de detección de gases de hidrocarburos (SOLAS 10, regla II-2/4.5.7.3 y Código SSCI, capítulo 16);
- (EP) 1.3.2.4 comprobar todos los sistemas de detección de incendios y de alarma contra incendios y cualquier sistema de detección de humo por extracción de muestras (SOLAS 74/00/10, reglas II-2/7.2, 7.3, 7.4, 7.5.5, 19.3.3 y 20.4; Código SSCI, capítulos 9 y 10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 13, 14, 53 y 54);
- (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~~ buques tanque, el reconocimiento periódico debería consistir en:
- (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~~ buques tanque, el reconocimiento de renovación debería consistir en:

4 Enmiendas al anexo 1: Directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio SOLAS 1974, modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo – (C) 2 Directrices para efectuar los reconocimientos exigidos en el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga:

-
- (CI) 2.1.1.1bis examinar los planos para verificar que los graneleros de eslora igual o superior a 150 m satisfacen, según proceda, las prescripciones estructurales aplicables de una organización reconocida por la Administración o las normas nacionales de la Administración que se ajusten a las prescripciones funcionales de las Normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros (SOLAS 10, regla II-1/3-10);
- (CI) 2.1.1.6 examinar, si procede, la documentación aprobada para los proyectos y disposiciones alternativos (SOLAS 00/06, reglas II-1/55 y II-2/17);
- (CI) 2.1.2.8 examinar los planos para verificar que los petroleros de eslora igual o superior a 150 m satisfacen, según proceda, las prescripciones estructurales aplicables de una organización reconocida por la Administración que se ajusten a las prescripciones funcionales de las Normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros (SOLAS 10, regla II-1/3-10);
- (CI) 2.1.3.1bis confirmar que, de conformidad con el plano del reconocimiento, los graneleros de eslora igual o superior a 150 m satisfacen, según proceda, las prescripciones estructurales aplicables de una organización reconocida por la Administración o las normas nacionales de la Administración que se ajusten a las prescripciones funcionales de las Normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros (SOLAS 10, regla II-1/3.10);
- (CI) 2.1.3.17 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 parar² (SOLAS 74/88, regla II-1/28);
- (CI) 2.1.3.18 confirmar que los aparatos de gobierno principal y auxiliar están dispuestos de modo que el fallo de uno de ellos no inutilice el otro² (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) 2.1.3.21 confirmar que el aparato de gobierno principal permite el gobierno del buque a la velocidad máxima de servicio en marcha avante y el cambio del timón desde una posición de 35° a una banda hasta otra de 35° a la banda opuesta, hallándose el buque navegando con su calado máximo en agua salada³ y a la velocidad máxima de servicio en marcha avante y, dadas las mismas condiciones, desde una posición de 35° a cualquiera de ambas bandas hasta otra de 30° a la banda opuesta sin que ello lleve más de 28 segundos² (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

² En el caso de los buques provistos de medios alternativos de propulsión y gobierno, distintos de los medios tradicionales, tales como, entre otros, los propulsores acimutales o sistemas de propulsión por chorro de agua, véase la circular MSC.1/Circ.1416.

³ Para las pruebas en las que el buque no navegue con su calado máximo en aguas saladas, véase la circular MSC.1/Circ.1425.

- (CI) 2.1.3.22 confirmar que el aparato de gobierno auxiliar permite el gobierno del buque a la velocidad normal de navegación y puede entrar rápidamente en acción en caso de emergencia y que permite el cambio del timón desde una posición de 15° a una banda hasta otra de 15° a la banda opuesta, sin que ello lleve más de 60 segundos, hallándose el buque navegando con su calado máximo en agua salada y a la mitad de su velocidad máxima de servicio en marcha avante o a siete nudos, si esta velocidad fuera mayor² (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) 2.1.3.24 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 servomotores² (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) 2.1.3.53bis examinar, si procede, los proyectos y disposiciones alternativos de las instalaciones eléctricas o de máquinas, o de seguridad contra incendios, de conformidad con las prescripciones de prueba e inspección, si las hay, que se especifiquen en la documentación aprobada (SOLAS 00/06, reglas II-1/55 y II-2/17);
- (CI) 2.1.3.60 confirmar que los materiales instalados no contienen asbesto⁴ (SOLAS 74/00/09, regla II-1/3-5);
- (CI) 2.1.3.62bis antes de examinar el expediente técnico del revestimiento:
- (CI) 2.1.3.62bis.1 verificar que la hoja de datos técnicos y la declaración de cumplimiento o el certificado de homologación satisfacen la Norma;
- (CI) 2.1.3.62bis.2 verificar que la identificación del revestimiento en contenedores representativos corresponde al revestimiento que figura en la hoja de datos técnicos;
- (CI) 2.1.3.62bis.3 verificar que el inspector está cualificado de conformidad con las normas sobre cualificación;
- (CI) 2.1.3.62bis.4 verificar que los informes del inspector sobre la preparación de la superficie y la aplicación del revestimiento dan cuenta de que se ha dado cumplimiento a la hoja de datos técnicos y la declaración de cumplimiento del fabricante o el certificado de homologación; y
- (CI) 2.1.3.62bis.5 supervisar la implantación de las prescripciones sobre la inspección del revestimiento;
- (CI) 2.1.3.62ter examinar el expediente técnico del revestimiento (SOLAS 74/00/06/10, reglas II-1/3-2 y II-1/3-11; MSC.215(82) y MSC.288(87));

⁴ Las orientaciones sobre los medios para verificar que los materiales instalados no contienen asbesto figuran en la circular MSC.1/Circ.1426, que recoge la interpretación unificada sobre la implantación de la regla II-1/3-5 del Convenio SOLAS y la circular MSC.1/Circ.1379.

-
- (CI) 2.1.3.63 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 (SOLAS 74/00/02/04, regla II-1/3-6; SOLAS 10, reglas II-1/3-10 y MSC.287(87));
- (CI) 2.1.4.1bis confirmar que, de conformidad con el plano del reconocimiento, los petroleros de eslora igual o superior a 150 m satisfacen, según proceda, las prescripciones estructurales aplicables de una organización reconocida por la Administración o las normas nacionales de la Administración que se ajusten a las prescripciones funcionales de las Normas de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros (SOLAS 10, regla II-1/3-10);
- (CI) 2.1.4.9 confirmar que todos los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos se hayan bien:
- (CI) 2.1.4.9.1 revestido de conformidad con la resolución MSC.288(87); o
- (CI) 2.1.4.9.2 protegido con otros medios de protección contra la corrosión o utilizando material aprobado resistente a la corrosión (acero) de conformidad con la resolución MSC.289(87) (SOLAS 10, regla II-1/3-11).
- (CI) 2.1.5.1 las disposiciones de (CI) 2.1.4, excepto (CI) 2.1.4.1bis.
- (CI) 2.1.6.1 confirmar que se dispone de información sobre estabilidad y de los planos de lucha contra averías y los cuadernillos de control de averías (SOLAS 74/88, reglas II-1/22 y 23-1) (SOLAS 06, reglas II-1/5-1 y 19);
- (CI) 2.1.6.3 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 74/9498, regla VI/5.6);
- (CI) 2.1.6.6 confirmar, cuando proceda, que se lleva a bordo un expediente técnico del revestimiento examinado por la Administración (SOLAS 74/00/06/10, reglas II-1/3-2 y 3-11);
- (CI) 2.1.6.7bis confirmar, en los petroleros y graneleros de eslora igual o superior a 150 m, que se ha facilitado un expediente de construcción del buque (SOLAS 10, regla II-1/3-10 y MSC.290(87));
- (CI) 2.1.6.7ter confirmar, según proceda, que se encuentra a bordo el expediente técnico verificado por la Administración (SOLAS 10, regla II-1/3-11 y MSC.289(87));
- (CA) 2.2.1.11bis confirmar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de eficiencia energética del buque (MARPOL, Anexo VI, reglas 6.4 y 6.5);

- (CA) 2.2.1.17 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 y los cuadernillos de control de averías (SOLAS 74/88, reglas II-1/22, 23 y 25) (SOLAS 06, reglas II-1/5-1 y 19);
- (CA) 2.2.1.26 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 74/9498, regla VI/5.6);
- (CA) 2.2.1.30 confirmar, cuando proceda, que se lleva a bordo y se mantiene actualizado un expediente técnico del revestimiento (SOLAS 74/00/06/10, reglas II-1/3-2 y 3-11);
- (CA) 2.2.1.31bis confirmar, según proceda, en el caso de los petroleros para crudos, que se encuentra a bordo el expediente técnico verificado por la Administración (SOLAS 10, regla II-1/3-11 y MSC.289(87));
- (CA) 2.2.1.31ter confirmar, en los petroleros y graneleros de eslora igual o superior a 150 m, que se ha facilitado un expediente de construcción del buque (SOLAS 10, regla II-1/3-10 y MSC.287(87));
- (CA) 2.2.2.2bis examinar, en los graneleros de eslora igual o superior a 150 m, según proceda, la estructura del buque de conformidad con el expediente de construcción del buque, teniendo en cuenta las zonas que se haya determinado que requieren especial atención (SOLAS 10, regla II-1/3-10 y MSC.287(87));
- (CA) 2.2.2.24bis examinar, si procede, los proyectos y disposiciones alternativos de las instalaciones eléctricas o de máquinas, o de seguridad contra incendios, de conformidad con las prescripciones de prueba, inspección y mantenimiento, si las hay, que se especifiquen en la documentación aprobada (SOLAS 00/06, reglas II-1/55 y II-2/17);
- (CA) 2.2.2.30 confirmar que no se han instalado a bordo nuevos materiales que contengan asbesto⁴ (SOLAS 74/00/04/09, regla II-1/3-5);
- (CA) 2.2.3.15bis confirmar que el sistema de revestimiento de los tanques de carga para hidrocarburos de los petroleros para crudos es objeto de mantenimiento, según proceda, y que los trabajos de mantenimiento y reparación en servicio se han registrado en el expediente técnico del revestimiento (SOLAS 10, regla II-1/3-11 y MSC.288(87));
- (CA) 2.2.3.17 examinar, en los petroleros de eslora igual o superior a 150 m, según proceda, la estructura del buque de conformidad con el expediente de construcción del buque, teniendo en cuenta las zonas que se haya determinado que requieren especial atención (SOLAS, regla II-1/3-10 y MSC.287(87));
- (CA) 2.2.4.1 las disposiciones de (CA) 2.2.3, excepto (CA) 2.2.3.15bis y (CA) 2.2.3.17.
- (CIn) 2.3.4.1 las disposiciones de (CA) 2.2.3, excepto (CA) 2.2.3.15bis y (CA) 2.2.3.17.

(CR) 2.4.4.1 las disposiciones de (CA) 2.2.3, excepto (CA) 2.2.3.15bis y (CA) 2.2.3.17.

5 Enmiendas al anexo 1: Directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio SOLAS 1974, modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo – (R) 4 Directrices para efectuar los reconocimientos exigidos en el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga:

(RI) 4.1.2.16.4 comprobar que la identificación de la RLS el código único de identificación de la radiobaliza está claramente marcada en el exterior del equipo y, cuando sea posible, decodificar el código único de identificación de la radiobaliza el número de identidad de la RLS para confirmar que es correcto;

(RI) 4.1.2.16.4bis comprobar que el código único de identificación de la radiobaliza programado en la RLS corresponde al código único de identificación de la radiobaliza asignado por la Administración o en su nombre;

(RI) 4.1.2.16.4ter comprobar que el número ISMM, si está codificado en la radiobaliza, corresponde al número ISMM asignado al buque;

(RP) 4.2.1.11bis confirmar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de eficiencia energética del buque (MARPOL, Anexo VI, reglas 6.4 y 6.5);

6 Enmiendas al anexo 1: Directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio SOLAS 1974, modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo – (P) 5 Directrices para efectuar los reconocimientos exigidos en el Certificado de seguridad para buque de pasaje:

(Pal) 5.1.1.12 examinar los planos de las bombas, incluida la bomba de emergencia contraincendios,¹ si procede, los 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; Código SSCI, capítulos 2 y 12) (SOLAS 74/88, reglas II-1/39 y II-2/4 y 19);

(Pal) 5.1.1.19 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) (SOLAS 74/00/06/10, reglas II-2/7.6, 9 y 20; Código SSCI, capítulos 9 y 10);

(Pal) 5.1.1.20 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, y de todo sistema automático de rociadores, de detección de incendios y de alarma contraincendios, según proceda, en los espacios de máquinas, incluidos los espacios cerrados que contengan incineradores, y en los espacios de alojamiento y de servicio y los puestos de control (SOLAS 74/00/06/10, regla II-2/7 (excepto párrafos 7.5.5, 7.6 y 7.9); Código SSCI, capítulos 8, 9 y 10) (SOLAS 74/88, regla II-2/40) (SOLAS 74/00/06, reglas II-2/7 y 12) (SOLAS 74/88, regla II-2/40);

-
- (Pal) 5.1.1.20bis examinar los planos de la alarma para convocar a la tripulación y el sistema megafónico u otros medios eficaces de comunicación (SOLAS 74/00/06, regla II-2/7.9; Código SSCI, capítulo 9; Código IDS, capítulo 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/40);
- (Pal) 5.1.1.21 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 sistema de detección de humo por extracción de muestras, el achique de sentinas y la protección del personal (SOLAS 74/88, reglas II-2/41 y 54) (SOLAS 74/00/08, regla II-2/19; Código SSCI, capítulos 9 y 10);
- (Pal) 5.1.1.23 examinar el proyecto de las embarcaciones de supervivencia, incluidos su construcción, equipo, accesorios, mecanismos de suelta y dispositivos de ~~puesta a flote y~~ recuperación, y los medios de embarco y puesta a flote (SOLAS 74/88/06, reglas III/4, 20 a 24, 36, 38 a 44 y 48) (SOLAS 06, regla III/4) (Código IDS, secciones 3.2, 4.1 a 4.6, 6.1 a 6.2);
- (Pal) 5.1.1.35 comprobar ~~la disponibilidad~~ los planos y especificaciones de los medios para el transbordo de prácticos, las escalas de práctico, los medios combinados, si procede, el acceso a la cubierta del buque y el equipo y alumbrado conexos, y ~~las escalas mecánicas/~~ los medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/00/10, regla V/23);
- (Pal) 5.1.2.12 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 cubierta de cierre (SOLAS 06, regla II-1/4315);
- (Pal) 5.1.2.30 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 buque² (SOLAS 74/88, regla II-1/28);
- (Pal) 5.1.2.31 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 otro² (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (Pal) 5.1.2.34 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,³ 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 segundos² (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

- (Pal) 5.1.2.35 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,² y con su calado máximo en agua salada (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (Pal) 5.1.2.37 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,² 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);
- (Pal) 5.1.2.65.1 confirmar que, en los buques de pasaje construidos el 1 de julio de 2010 o posteriormente,⁴⁰ todos los camarotes cuentan con alumbrado auxiliar y que dicho alumbrado se ilumina automáticamente cuando el alumbrado normal de los camarotes pierda potencia y se mantiene encendido durante 30 minutos como mínimo (SOLAS 06/10, regla II-1/41.6);
- ⁴⁰ Véanse las Orientaciones para la aplicación de la regla II-1/41.6 del Convenio SOLAS (MSC.1/Circ.1372).
- (Pal) 5.1.2.67bis examinar, si procede, los proyectos y disposiciones alternativos de las instalaciones eléctricas o de máquinas, de seguridad contra incendios o los dispositivos y medios de salvamento, de conformidad con las prescripciones de prueba e inspección, si las hay, que se especifiquen en la documentación aprobada (SOLAS 00/06, reglas II-1/55, II-2/17 y III/38);
- (Pal) 5.1.2.68 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, y verificar, si procede, que la bomba de emergencia contra incendios tenga la capacidad necesaria y, si la bomba de emergencia contra incendios es el principal suministro de agua a cualquier sistema fijo de extinción de incendios, comprobar que la bomba de emergencia contra incendios tiene capacidad suficiente para alimentar dicho sistema¹ (SOLAS 74/88, reglas II-2/4 y 19; Código SSCI, capítulos 2 y 12);

- (Pal) 5.1.2.83 confirmar los medios de prevención de incendios, incluidos los sistemas de detección de incendios y los sistemas de detección de humo por extracción de muestras de los espacios de categoría especial y otros espacios de carga para carga y mercancías peligrosas 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) (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.6 y 10.7; Código SSCI, capítulos 5, 9 y 10);
- (Pal) 5.1.2.83bis confirmar los medios de prevención de incendios, incluidos los sistemas de detección de incendios y los sistemas de detección de humo por extracción de muestras, si procede, de los espacios para vehículos, de categoría especial o de transbordo rodado, y someter a prueba, según proceda, el funcionamiento de los medios de cierre de las diversas aberturas (SOLAS 74/88, reglas II-2/37 y 38) (SOLAS 74/00, regla II-2/20 (excepto 20.5); Código SSCI, capítulos 5, 6, 7, 9 y 10);
- (Pal) 5.1.2.84 confirmar y someter a prueba, según proceda, el ~~todo~~ sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios, ~~la~~ alarma especial y el sistema megafónico u otro medio eficaz de comunicación y todo sistema automático de rociadores, de detección de incendios y de alarma contra incendios, según proceda, en los espacios de máquinas, incluidos los espacios cerrados que contengan incineradores, y en los espacios de alojamiento y de servicio y los puestos de control (SOLAS 74/88, regla II-2/40) (SOLAS 74/00/06/10, regla II-2/7 (excepto los párrafos 7.5.5, 7.6 y 7.9); Código SSCI, capítulos 8 y 9) ~~(SOLAS 74/88, regla II-2/40) (SOLAS 74/00/06, reglas II-2/7 y 12);~~
- (Pal) 5.1.2.84bis confirmar y someter a prueba la alarma especial y el sistema megafónico u otro medio eficaz de comunicación (SOLAS 74/88, regla II-2/40) (SOLAS 74/00/06/10, regla II-2/12; Código IDS, capítulo 7);
- (Pal) 5.1.2.86 examinar, cuando proceda, las medidas especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas, comprobar el equipo y los cables eléctricos, los medios de detección de incendios, la ventilación 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) (SOLAS 74/00/08, regla II-2/19);
- (Pal) 5.1.2.88 examinar cada embarcación de supervivencia, incluido su equipo, comprobando que las balsas salvavidas llevan el número exigido de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento y que están claramente marcadas (SOLAS 74/88/00/02/08, reglas III/20, 21 y 26; Código IDS, secciones 2.3 a 2.5, 3.2 y 4.1 a 4.6);
- (Pal) 5.1.2.90 desplegar el 50 % de los sistemas de evacuación marinos tras su instalación (Código IDS, sección 5.1, y circular MSC/Circ.809 Código IDS, párrafo 6.2.2.2);

-
- (Pal) 5.1.2.102 comprobar que el capitán dispone de un sistema de ayuda para la toma de decisiones (SOLAS 74/00, regla III/29; SOLAS 06, reglas II-2/21 y 22);
- (Pal) 5.1.2.109 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);
- (Pal) 5.1.2.110 comprobar la disponibilidad de los medios para el transbordo de prácticos, el acceso a la cubierta del buque y el equipo y el alumbrado conexos comprobando el y, según proceda, el despliegue o funcionamiento de las escalas de práctico y las escalas mecánicas/ los medios combinados, si procede para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/00/10, regla V/23);
- (Pal) 5.1.2.126.4 ~~comprobar que la identificación de la RLS~~ el código único de identificación de la radiobaliza está claramente ~~marcada~~ en el exterior del equipo y, cuando sea posible, decodificar el código único de identificación de la radiobaliza ~~el número de identidad de la RLS~~ para confirmar que es correcto;
- (Pal) 5.1.2.126.4bis comprobar que el código único de identificación de la radiobaliza programado en la RLS corresponde al código único de identificación de la radiobaliza asignado por la Administración o en su nombre;
- (Pal) 5.1.2.126.4ter comprobar que el número ISMM, si está codificado en la radiobaliza, corresponde al número ISMM asignado al buque;
- (Pal) 5.1.2.135 comprobar ~~que se ha verificado~~ la disponibilidad y funcionamiento del sistema de identificación automática ~~y que se ha realizado la prueba anual de dicho sistema~~ (SOLAS 74/00/04, regla V/19);
- (Pal) 5.1.2.137 confirmar que los materiales instalados no contienen asbesto⁴ (SOLAS 09, regla II-1/3-5);
- (Pal) 5.1.3.1 confirmar que se dispone de información sobre estabilidad y de los planos de lucha contra averías y los cuadernillos de control de averías (SOLAS 74/88, reglas II-1/22 y 23) (SOLAS 06, reglas II-1/5-1 y 19);
- (Pal) 5.1.3.10 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 ~~5337~~);
- (Pal) 5.1.3.16bis comprobar que se dispone de registros que indiquen toda escala de práctico que se haya puesto en servicio (SOLAS 10, regla V/23.2.4);
- (PaR) 5.2.1.8bis confirmar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de eficiencia energética del buque (MARPOL, Anexo VI, reglas 6.4 y 6.5);
-

- (PaR) 5.2.1.17 confirmar que la información sobre estabilidad y los planos de lucha contra averías y los cuadernillos de control de averías están accesibles (SOLAS 74/88, reglas II-1/22 y 23) (SOLAS 06, reglas II-1/5-1 y 19);
- (PaR) 5.2.1.27bis confirmar, según proceda, que el fabricante del mecanismo de suelta del bote salvavidas ha presentado una declaración detallada que confirma que se ha realizado de forma satisfactoria el examen de revisión de un mecanismo que se ajusta a lo dispuesto en los párrafos 4.4.7.6.4 a 4.4.7.6.6 del Código IDS, o, como alternativa, que se dispone de una declaración de aceptación de la instalación de un sistema de suelta y recuperación de sustitución en un bote salvavidas existente (SOLAS 11, regla III/1.5; Código IDS, sección 4.4.7.6);
- (PaR) 5.2.1.35bis comprobar que se mantienen registros que indiquen toda escala de práctico que se haya puesto en servicio y toda reparación que se haya efectuado (SOLAS 10, regla V/23.2.4);
- (PaR) 5.2.1.38 confirmar las disposiciones de (Pal) 5.1.3.14 a (Pal) 5.1.3.19, excepto (Pal) 5.1.3.16bis;
- (PaR) 5.2.2.31 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 emergencia² (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaR) 5.2.2.62bis examinar, si procede, los proyectos y disposiciones alternativos de las instalaciones eléctricas o de máquinas, de seguridad contra incendios y los dispositivos y medios alternativos de salvamento, de conformidad con las prescripciones de prueba e inspección, si las hay, que se especifiquen en la documentación aprobada (SOLAS 00/06, reglas II-1/55, II-2/17 y III/38);
- (PaR) 5.2.2.72 examinar y someter a prueba, en la medida de lo posible, los dispositivos de detección de incendios y de alarma contra incendios en los espacios de máquinas, incluidos los espacios cerrados que contengan incineradores, si procede, en los espacios de alojamiento y de servicio y los puestos de control (SOLAS 74/00/10, regla II-2/7 (excepto 7.5.5, 7.6 y 7.9); Código SSCI, capítulos 8 y 9) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 12, 13, 13-1, 14, 36 y 41);
- (PaR) 5.2.2.82 examinar los dispositivos de extinción de incendios, examinar y someter a prueba los sistemas de detección de incendios y de alarma contra incendios y el sistema de detección de humo por extracción de muestras, si procede, 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; Código SSCI, capítulos 5, 9 y 10) (SOLAS 74/88, regla II-2/39);

- (PaR) 5.2.2.83 examinar los dispositivos de extinción de incendios, examinar y someter a prueba los sistemas de detección de incendios y de alarma contraincendios y el sistema de detección de humo por extracción de muestras, si procede, 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); Código SSCI, capítulos 5, 6, 7, 9 y 10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/37, 38 y 38-1);
- (PaR) 5.2.2.85 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, someter a prueba todo sistema de detección de incendios y de alarma contraincendios y todo sistema de detección de humo por extracción de muestras, 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 74/00/08, regla II-2/19 (excepto 19.3.8, 19.3.10 y 19.4); Código SSCI, capítulos 3, 4, 7, 9 y 10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/41 y 54);
- (PaR) 5.2.2.92 examinar cada embarcación de supervivencia, incluido su equipo, y, cuando esté instalado, el ~~aparaje~~ mecanismo de suelta con carga y el cierre hidrostático, y en las balsas salvavidas inflables, la unidad de destrinca automática y los medios de zafada, incluida la fecha de servicio o renovación. Comprobar que las bengalas de mano no han pasado de fecha y que está instalado en las balsas salvavidas el número exigido de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento y que estas balsas salvavidas se hallan claramente marcadas (SOLAS 74/96/00/02/08, reglas III/20, 21, 23, 24 y 26; Código IDS, secciones 2.3 a 2.5, 3.2 y 4.1 a 4.6);
- (PaR) 5.2.2.101 confirmar que el capitán dispone de un sistema de ayuda para la toma de decisiones (SOLAS 74/88, regla III/29) (SOLAS 06, reglas II-2/21 y 22);
- (PaR) 5.2.2.111 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) 5.2.2.113 comprobar la disponibilidad, y el funcionamiento y que se ha llevado a cabo la prueba anual de funcionamiento del sistema de identificación automática, si está instalado, y que se ha efectuado la prueba anual y se dispone a bordo de una copia del informe de la prueba (SOLAS 74/00/04/10, reglas V/18.9 y 19);
- (PaR) 5.2.2.114 comprobar la disponibilidad y especificaciones de las escalas de práctico y ~~las escalas mecánicas~~ los medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/00/10, regla V/4723);
- (PaR) 5.2.2.116 confirmar que no se han instalado a bordo nuevos materiales que contengan asbesto⁴ (SOLAS 74/00/05/09, regla II-1/3-5);⁴

7 Enmiendas al 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 para efectuar los reconocimientos exigidos en el Certificado internacional de francobordo o el Certificado internacional de exención relativo al francobordo:

(FI) 1.1.2.14 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) 1.2.1.11bis confirmar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de eficiencia energética del buque (MARPOL, Anexo VI, reglas 6.4 y 6.5);

8 Enmiendas al anexo 3: Directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio MARPOL – (H) 1 Directrices para efectuar los reconocimientos exigidos en el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos:

(HI) 1.1.2.11 examinar la estabilidad sin avería de los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas, entregados ~~después~~ del 1 de febrero de 2002 o posteriormente (MARPOL 90/04, Anexo I, regla 27);

(HA) 1.2.1.9bis confirmar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de eficiencia energética del buque (MARPOL, Anexo VI, reglas 6.4 y 6.5);

9 Enmiendas al anexo 3: Directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio MARPOL – (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) 2.1.2.10 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 90/04, Anexo II, regla ~~4.3~~ 4.1.3).

(NI) 2.1.3.3 confirmar que se dispone del plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar (MARPOL ~~90/04~~, Anexo II, regla 17).

(NA) 2.2.1.7bis confirmar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de eficiencia energética del buque (MARPOL, Anexo VI, reglas 6.4 y 6.5);

10 Enmiendas al anexo 3: Directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio MARPOL – (S) 3 Directrices para efectuar los reconocimientos exigidos en el Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias:

(SI) 3.1.1.2 si se dispone de una instalación de tratamiento de aguas sucias, comprobar que sea de un tipo aprobado por la Administración, de conformidad con la resolución correspondiente (MARPOL, Anexo IV, reglas 9.1.1 y 9.2.1);

- (SI) 3.1.1.3 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 9.1.2);
- (SI) 3.1.1.4 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, reglas 9.1.3 y 9.2.2);
- (SI) 3.1.2.1 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 9.1.1, 9.1.2 y 9.2.1);
- (SI) 3.1.2.2 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, reglas 9.1.3 y 9.2.2);
- (SR) 3.2.1.4bis confirmar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de eficiencia energética del buque (MARPOL, Anexo VI, reglas 6.4 y 6.5);
- (SR) 3.2.2.2 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 (MARPOL, Anexo IV, regla 9);
- (SR) 3.2.2.4 confirmar, en los buques en los que el sistema de aguas sucias sea un tanque de retención de aguas sucias, que se dispone de la aprobación del régimen de descarga (MARPOL, Anexo IV, reglas 9.1.3 y 11.1.1).

11 Enmiendas al anexo 3: Directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio MARPOL – (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:

- (AI) 4.1.2.2.1.4 En el caso de los motores con una potencia de salida superior a 5 000 kW y una cilindrada igual o superior a 90 litros, instalados en buques construidos entre el 1 de enero de 1990 y el 31 de diciembre de 1999, comprobar:
- .1 si existe un método aprobado;
 - .2 si no se dispone comercialmente de un método aprobado; o
 - .3 que se ha instalado un método aprobado y, en ese caso, que existe un expediente de método aprobado,
- y seguir los procedimientos de verificación señalados en el expediente del método aprobado; o

- .4 que el motor está certificado y se ha confirmado que funciona dentro de los límites establecidos para el nivel I, el nivel II o el nivel III (MARPOL, Anexo VI, regla 13.7.3);
- (AI) 4.1.2.3.1 confirmar, si procede, que:
- .1 se cuenta con medios satisfactorios para utilizar fueloil reglamentario, según sea necesario; o
- .2 cuando se dispone de tanques para combustible de diferentes grados, se cuenta con medios para el cambio de combustible que estén bien instalados y funcionen correctamente, y que se dispone de un procedimiento escrito que muestre cómo se debe realizar el cambio de fueloil; o
- (AA) 4.2.1.4bis comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
- (AA) 4.2.1.4ter comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias;
- (AA) 4.2.1.4quad confirmar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de eficiencia energética del buque (MARPOL, Anexo VI, reglas 6.4 y 6.5);
- (AA) 4.2.2.4.6 en el caso de los motores diésel marinos con una potencia de salida superior a 5 000 kW y una cilindrada igual o superior a 90 litros, instalados en buques construidos entre el 1 de enero de 1990 y el 31 de diciembre de 1999, comprobar:
- .1 si existe un método aprobado;
- .2 si no se dispone comercialmente de un método aprobado; o
- .3 que se ha instalado un método aprobado y, en ese caso, que existe un expediente de método aprobado,
- y seguir los procedimientos de verificación señalados en el expediente del método aprobado; o
- .4 que el motor está certificado y se ha confirmado que funciona dentro de los límites establecidos para el nivel I, el nivel II o el nivel III (MARPOL, Anexo VI, regla 13.7.3);
- (AR) 4.4.2.2.1 confirmar, si es necesario mediante un simulacro o ensayo equivalente, que las siguientes alarmas y dispositivos de seguridad funcionan correctamente.

12 Enmiendas al anexo 4: Directrices para efectuar reconocimientos en virtud de códigos de obligado cumplimiento – (Q) 1 Directrices para efectuar los reconocimientos exigidos en el Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel y en el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel:

(QA) 1.2.1.9bis confirmar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de eficiencia energética del buque (MARPOL, Anexo VI, reglas 6.4 y 6.5);

(QA) 1.2.1.20 confirmar que se lleva el plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar (MARPOL ~~73/78/02~~ 04, Anexo II, regla ~~16-17~~);

(QA) 1.2.1.21 confirmar que el Libro registro de la carga se encuentra a bordo y se utiliza correctamente (MARPOL ~~73/78/91/97/02~~ 04, Anexo II, regla ~~9~~ 15);

13 Enmiendas al anexo 4: Directrices para efectuar reconocimientos en virtud de códigos de obligado cumplimiento – (G) 2 Directrices para efectuar los reconocimientos exigidos en el Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel:

(GA) 2.2.1.9bis confirmar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de eficiencia energética del buque (MARPOL, Anexo VI, reglas 6.4 y 6.5);

14 Enmiendas al apéndice 1: Resumen de enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento reflejadas en las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC:

SOLAS 1974 hasta las enmiendas de ~~2009~~ 2011, inclusive (resolución MSC.~~282(86)~~317(89))

Protocolo SOLAS 1988 hasta las enmiendas de ~~2009~~ 2010, inclusive (resolución MSC.~~283(86)~~309(88))

MARPOL hasta las enmiendas de ~~2010~~ 2012, inclusive (resolución MEPC.~~490(60)~~217(63))

Código sobre los NO_x hasta las enmiendas de ~~2008~~ 2012, inclusive (resolución MEPC.~~477(58)~~217(63))

ASAMBLEA
28º periodo de sesiones
Punto 10 del orden del día

A 28/Res.1077
10 diciembre 2013
Original: INGLÉS

Resolución A.1077(28)

**Adoptada el 4 de diciembre de 2013
(Punto 10 del orden del día)**

**LISTA NO EXHAUSTIVA DE 2013 DE LAS OBLIGACIONES CONTRAÍDAS EN VIRTUD
DE LOS INSTRUMENTOS QUE GUARDAN RELACIÓN
CON EL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS
INSTRUMENTOS 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.1054(27), adoptó el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2011, en cuyos anexos figura la lista no exhaustiva de instrumentos y obligaciones contraídas a fin de utilizarla como orientación para la implantación y el cumplimiento de los instrumentos de la OMI, en particular en lo que respecta a la identificación de los ámbitos susceptibles de auditoría en relación con el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI,

RECONOCIENDO que es necesario seguir revisando los anexos del mencionado código a fin de tener en cuenta las enmiendas a los instrumentos de la OMI a que se refiere el Código que han entrado en vigor o que han pasado a tener efecto desde la adopción de la resolución A.1054(27),

RECONOCIENDO ADEMÁS que, como parte del proceso de ratificación, las Partes en los convenios internacionales pertinentes se han comprometido a asumir totalmente sus 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 ADEMÁS que los Estados, en su calidad de Estados de abanderamiento, 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 algunos Estados pueden obtener ciertos beneficios al constituirse en Partes en instrumentos destinados a fomentar la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio marino, esos beneficios sólo pueden disfrutarse plenamente cuando todas las Partes cumplen las obligaciones que les imponen dichos instrumentos,

OBSERVANDO TAMBIÉN que, en última instancia, la eficacia 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 la protección marítimas y la prevención y control de la contaminación;
- b) implanten y hagan cumplir dichos instrumentos plena y eficazmente; y
- c) informen a la Organización según se prescriba,

TOMANDO NOTA de la resolución A.1070(28), A.1084(28) y A.1085(28), mediante las cuales adoptó el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), y por la que se revoca la resolución A.1054(27) sobre el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2011,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de las resoluciones A.1083(28), mediante la cual adoptó enmiendas al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, al Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, y al Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, a fin de conferir carácter obligatorio a la utilización del Código III en virtud de dichos convenios,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que el Comité de protección del medio marino y el Comité de seguridad marítima han elaborado prescripciones para su adopción por los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974; el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966; el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo al mismo; el Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo al mismo; y el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, respectivamente, a fin de conferir carácter obligatorio a la utilización del Código III en virtud de dichos instrumentos,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de protección del medio marino, en su 65º periodo de sesiones, y por el Comité de seguridad marítima, en su 92º periodo de sesiones,

1 ADOPTA la Lista no exhaustiva de 2013 de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos que guardan relación con el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI, que figura en el anexo de la presente resolución;

2 INSTA a los Gobiernos de todos los Estados, en su capacidad de Estados de abanderamiento, de Estados rectores de puertos y de Estados ribereños, a que utilicen lo más posible la lista para la implantación de los instrumentos de la OMI a nivel nacional;

3 PIDE al Comité de seguridad marítima y al Comité de protección del medio marino que mantengan la lista sometida a examen y que, bajo la coordinación del Consejo, propongan enmiendas a la misma a la Asamblea.

ANEXO

LISTA NO EXHAUSTIVA DE 2013 DE LAS OBLIGACIONES CONTRAÍDAS EN VIRTUD DE
LOS INSTRUMENTOS QUE GUARDAN RELACIÓN CON EL CÓDIGO PARA
LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI

Índice

- 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 PUERTOS
- 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 REFLEJAN EN LA LISTA NO EXHAUSTIVA DE LAS OBLIGACIONES CONTRAÍDAS (ANEXOS 1 A 4)
- Anexo 7: ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI QUE ESTÁ PREVISTO QUE SE ACEPTEN Y ENTREN EN VIGOR ENTRE EL 1 DE ENERO Y EL 1 DE JULIO DE 2014

* * *

ANEXO 1

OBLIGACIONES DE LOS GOBIERNOS/PARTES CONTRATANTES

El cuadro siguiente contiene una lista no exhaustiva de obligaciones, incluidas las derivadas del ejercicio de un derecho.

	OBLIGACIONES DE LOS GOBIERNOS/PARTES CONTRATANTES	
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Convenio de arqueo 1969		
Artículo 1	Obligación general con arreglo a los términos del Convenio	
Artículo 5 2)	Fuerza mayor	
Artículo 8	Expedición de certificados por otro Gobierno	
Artículo 10	Anulación de certificados	
Artículo 11	Aceptación de certificados	
Artículo 15	Transmisión de información	
Convenio de líneas de carga 1966 y Protocolo de líneas de carga de 1988¹		
Artículo 1	Obligación general con arreglo a los términos del Convenio	
	Obligaciones generales	Protocolo de líneas de carga de 1988 (art. I) solamente
Artículo 7 2)	Fuerza mayor	
Artículo 17	Expedición o refrendo de certificados por otro Gobierno	Enmendado por el Protocolo de líneas de carga de 1988
Artículo 20	Aceptación de certificados	
Artículo 25	Reglas especiales como consecuencia de acuerdos	
Artículo 26	Comunicación de información	
	Comunicación de información	Protocolo de líneas de carga de 1988 (art. III) solamente

¹ Cuando las obligaciones no derivan del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, sino de su Protocolo de 1988 únicamente, 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/2.12	Emisión de títulos de competencia	
Regla I/2.14	Mantenimiento de un registro o registros de todos los títulos y refrendos	
Reglas I/2.15 y 2.16	Disponibilidad de información sobre el estado de los títulos de competencia, refrendos y dispensas (desde el 1 de enero de 2017, disponible en inglés en versión electrónica)	
Regla I/3	Principios que rigen los viajes próximos a la costa, comunicación de información e incorporación de los límites en los refrendos	
Regla I/5	Disposiciones de carácter nacional – investigación imparcial, medidas de cumplimiento incluidas sanciones o medidas disciplinarias y cooperación	
Regla I/6.1	Formación y evaluación – administración, supervisión y vigilancia	
Regla I/6.2	Cualificaciones de las personas responsables de la formación y de la evaluación	
Regla I/7	Comunicación de información mencionada en el artículo IV del Convenio de formación 1978 y en la sección A-I/7 del Código de formación	
Reglas I/8.1 y 8.2	Sistema de normas de calidad y evaluación periódica independiente	
Regla I/8.3	Comunicación de un informe	
Reglas I/9 y 9.2	Normas médicas, procedimientos para expedir certificados médicos expedición y registro de títulos y reconocimiento de los facultativos	

	OBLIGACIONES DE LOS GOBIERNOS/PARTES CONTRATANTES	
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Regla I/9.6	Procedimientos por los que se rige la validez de los certificados médicos que caducan durante una travesía	
Reglas I/11.4 y 11.5	Comparación de las normas de competencia – determinación de la necesidad de formación adecuada de repaso y actualización o de evaluación y formulación o patrocinio de la formulación de un plan de cursos de repaso y actualización	
Regla II/5.3	Comparación de las normas de competencia – determinación de la necesidad de que los marineros de primera a los que se expidieron títulos antes del 1 de enero de 2012 actualicen sus cualificaciones	
Regla III/5.3	Comparación de las normas de competencia – determinación de la necesidad de que los marineros de la sección de máquinas a los que se expidieron títulos antes del 1 de enero de 2012 actualicen sus cualificaciones	
Regla III/6.3	Comparación de las normas de competencia – determinación de la necesidad de que los oficiales electrotécnicos a los que se expidieron títulos antes del 1 de enero de 2012 actualicen sus cualificaciones	
Regla III/7.3	Comparación de las normas de competencia – determinación de la necesidad de que los marineros electrotécnicos a los que se expidieron títulos antes del 1 de enero de 2012 actualicen sus cualificaciones	
Regla VII/3.1	Principios que rigen la expedición de títulos alternativos	
SOLAS 74		
Artículo I	Obligaciones generales contraídas en virtud del Convenio	Protocolo SOLAS 1978 y Protocolo SOLAS 1988
Artículo III	Comunicación de información	Protocolo SOLAS 1978 y Protocolo SOLAS 1988
Artículo V c)	Transporte de personas en caso de emergencia – notificación	
Artículo VII	Reglas especiales establecidas por acuerdo	
Artículo XI	Denuncia	Protocolo SOLAS 1988 (artículo VII)

OBLIGACIONES DE LOS GOBIERNOS/PARTES CONTRATANTES		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Regla I/13	Expedición o refrendo de certificados por otro Gobierno	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/31.2	Mensajes de peligro – comunicar la información a quienes puedan verse 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
Artículos 4 2) y 4)	Transgresiones	
Artículo 5 1)	Certificados y reglas especiales sobre inspección de los buques – aceptación de certificados	

OBLIGACIONES DE LOS GOBIERNOS/PARTES CONTRATANTES		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
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	
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)	
Regla 34.7	Control de las descargas de hidrocarburos – investigaciones (zona de carga)	
Reglas 38.3bis y 38.4bis	Las Partes que participen en los acuerdos regionales mantendrán consultas con la OMI para que se distribuya la información relativa a las instalaciones de recepción	
Anexo II		
Regla 6.3	Clasificación en categorías y lista de sustancias nocivas líquidas y otras sustancias – evaluación 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	

	OBLIGACIONES DE LOS GOBIERNOS/PARTES CONTRATANTES	
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Reglas 18.2 <i>bis</i> y 18.2 <i>ter</i> Regla 18.3	Las Partes que participen en los acuerdos regionales mantendrán consultas con la OMI para que se distribuya la información relativa a las instalaciones de recepción 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	
Anexo IV Regla 6 Regla 12.1 <i>bis</i>	Expedición o refrendo del certificado por otro Gobierno Las Partes que participen en los acuerdos regionales mantendrán consultas con la OMI para que se distribuya la información relativa a las instalaciones de recepción	
Anexo V Regla 8.2 <i>bis</i>	Las Partes que participen en los acuerdos regionales mantendrán consultas con la OMI para que se distribuya la información relativa a las instalaciones de recepción	
Anexo VI Regla 7 Reglas 9.9.3 y 9.11.2 Regla 11.1 Regla 11.2 Regla 11.3	Expedición o refrendo del certificado por otro Gobierno Cambio de pabellón – transmisión de copias del certificado y del informe del reconocimiento pertinente Detección de transgresiones y cumplimiento – cooperación Informe de la inspección en casos en que se detecten transgresiones Detección de transgresiones y cumplimiento – información al Estado de abanderamiento y al capitán del buque de las infracciones detectadas	Adición relacionada con el Certificado IEE mediante la resolución MEPC.203(62)

	OBLIGACIONES DE LOS GOBIERNOS/PARTES CONTRATANTES	
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Regla 11.5	Transmisión del informe a la parte solicitante	
Regla 13.7.1	Certificación de un método aprobado y notificación a la OMI	
Regla 17.1	Instalaciones de recepción adecuadas	
Regla 17.1 <i>bis</i>	Las Partes que participen en los acuerdos regionales mantendrán consultas con la OMI para que se distribuya la información relativa a las instalaciones de recepción	
Regla 17.3	Instalaciones no disponibles o insuficientes – notificación a la OMI	
Regla 18.1	Disponibilidad de fueloil y notificación a la OMI	
Regla 18.2.1	El buque no cumple las normas sobre el fueloil reglamentario	
Regla 18.2.3	Medidas adoptadas, incluida la de no adoptar medidas de control	
Regla 18.2.5	Pruebas de la falta de disponibilidad de fueloil reglamentario – notificación a la OMI	
Regla 18.9	Autoridades designadas para mantener un registro de los proveedores locales de fueloil; nota de entrega de combustible y muestra; calidad del fueloil; medidas adoptadas contra los proveedores de fueloil no reglamentario; informe a la Administración de los casos en que un buque haya recibido fueloil no reglamentario y notificación a la OMI sobre los proveedores de fueloil no reglamentario, según lo prescrito en el párrafo	
Código IGS		
Párrafo 14.3	Ampliación 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	

	OBLIGACIONES DE LOS GOBIERNOS/PARTES CONTRATANTES	
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
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
Código IMDG		
Sección 1.3.1	Capacitación del personal de tierra – determinación del periodo de conservación del registro	
Sección 1.5.2	Programa de protección contra las radiaciones – función de la autoridad competente	
Sección 1.5.3	Programas de garantía de la calidad – función de la autoridad competente	
Capítulo 3.3	Aprobación del dispositivo o los dispositivos de almacenamiento con hidruro metálico instalados en medios de transporte o en componentes completos de medios de transporte, o destinados a ser instalados en medios de transporte	
Capítulo 4.1	Aprobación de los embalajes mencionados en el capítulo – función de la autoridad competente	
Sección 5.1.5	Disposiciones generales aplicables a la Clase 7 – función de la autoridad competente	
Capítulo 5.5	Determinación del periodo que ha de mediar entre la aplicación del fumigante y la recepción de la unidad de transporte sometida a fumigación a bordo del buque	
Capítulo 6.2	Aprobación de los recipientes a presión, generadores de aerosoles y recipientes pequeños que contienen gas y cartuchos para pilas de combustible que contienen gas licuado inflamable – función de la autoridad competente	
Sección 6.2.2.6.2	Disposiciones generales – función de la autoridad competente	
Sección 6.3.2	Programa de garantía de calidad – función de la autoridad competente	
Sección 6.3.5	Procedimientos para la realización y frecuencia de los ensayos – función de la autoridad competente	

OBLIGACIONES DE LOS GOBIERNOS/PARTES CONTRATANTES		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Capítulo 6.4	Aprobación del diseño de bultos y materiales de la Clase 7 – función de la autoridad competente	
Sección 6.5.4	Ensayos, certificación e inspección – función de la autoridad competente	
Capítulo 6.6	Disposiciones relativas a la construcción y el ensayo de embalajes/envases 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 de investigación de siniestros		
Párrafo 4.1	Provisión de información de contacto detallada de la autoridad o autoridades encargadas de las investigaciones sobre seguridad marítima a la OMI	
Párrafos 5.1 y 5.2	Notificación de siniestros marítimos	
Párrafos 7.1 y 7.2	Acuerdo para llevar a cabo una investigación de seguridad marítima	
Párrafo 8.1	Facultades concedidas al investigador o investigadores	
Párrafo 9.2	Coordinación de investigaciones paralelas	
Párrafo 10.1	Cooperación en la investigación	
Párrafo 11.1	Independencia de la investigación ante las influencias externas	
Párrafos 13.1,13.4 y 13.5	Proyectos de informes de las investigaciones sobre seguridad marítima	

	OBLIGACIONES DE LOS GOBIERNOS/PARTES CONTRATANTES	
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Párrafos 14.1 y 14.2	Informes de las investigaciones sobre seguridad marítima – comunicación a la OMI	
Párrafo 14.4	Informes de las investigaciones sobre seguridad marítima – a disposición del público y del sector del transporte marítimo	
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	
Código CGrQ		
Párrafo 1.6.4.1	Expedición o refrendo del certificado por otro Gobierno	
Código CIG		
Párrafo 1.5.5.1	Expedición o refrendo del certificado por otro Gobierno	
Código de formación, Parte A		
Sección A-I/6.1	Formación y evaluación de la gente de mar a los efectos de titulación	
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/7.2	Comunicación de información – comunicación inicial (en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de la regla I/7)	
Secciones A-I/7.3, 7.4 y 7.5	Comunicación de información – informes posteriores (en los plazos indicados en los párrafos 7.3, 7.4 y 7.5)	
Secciones A-I/8.1 y 8.3	Objetivos y normas de calidad a nivel nacional	
Sección A-I/9.1	Normas médicas – normas de visión, aptitud física y médica	
Sección A-I/9.4	Disposiciones para el reconocimiento de los facultativos y mantenimiento de un registro de facultativos reconocidos	

	OBLIGACIONES DE LOS GOBIERNOS/PARTES CONTRATANTES	
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Secciones A-I/9.5 y 9.6	Orientaciones, procesos y procedimientos para la realización de reconocimientos médicos y la expedición de certificados médicos	
Sección A-I/12.1	Normas generales de funcionamiento de los simuladores empleados en la formación	
Sección A-I/12.2	Normas generales de funcionamiento de los simuladores empleados en la evaluación de la competencia	
Sección A-I/12.6	Objetivos de la formación con simuladores	
Sección A-I/12.9	Cualificaciones de los instructores y evaluadores	
Sección A-VIII/2.9	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 4-1 y 4-2	

* * *

ANEXO 2

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO

El siguiente cuadro contiene una lista no exhaustiva de obligaciones, incluidas las derivadas del ejercicio de un derecho.

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Convenio de arqueo 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	
Convenio de líneas de carga 1966 y Protocolo de líneas de carga de 1988²		
	Certificados existentes	Protocolo de Líneas de Carga 1988 (art. II-2) solamente
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 de Líneas de Carga de 1988
Artículo 14	Reconocimientos iniciales, de renovación y anuales	Enmendado por el Protocolo de Líneas de Carga de 1988
Artículo 16 3)	Expedición de los certificados	
Artículo 19	Duración y validez de los certificados	Enmendado por el Protocolo de Líneas de Carga de 1988

² Cuando las obligaciones no derivan del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, sino de su Protocolo de 1988 únicamente, tal circunstancia se indica en la columna "Observaciones".

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Artículo 23	Accidentes	
Anexo I, regla 1	Resistencia del casco	
	Resistencia y estabilidad sin avería de los buques	Protocolo de Líneas de Carga de 1988 (Anexo I, regla 1) solamente
Anexo I, regla 2	Aplicación – asignación del francobordo	Enmendado por el Protocolo de Líneas de Carga de 1988
	Autorización de organizaciones reconocidas	Protocolo de líneas de carga de 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 de 1988
Anexo I, regla 12	Puertas	Enmendado por el Protocolo de líneas de carga de 1988
Anexo I, regla 14	Escotillas de carga y otras escotillas o aberturas	Enmendado por el Protocolo de líneas de carga de 1988
Anexo I, regla 15	Escotillas cerradas por cuarteles móviles y cuya estanqueidad a la intemperie esté asegurada por encerados y llantas	Enmendado por el Protocolo de líneas de carga de 1988
Anexo I, regla 16 1)	Brazolas de escotilla – alturas reducidas	Enmendado por el Protocolo de líneas de carga de 1988 (Anexo I, regla 14-1 2))
Anexo I, regla 16 4)	Medios para asegurar la estanqueidad a la intemperie	Enmendado por el Protocolo de líneas de carga de 1988 (Anexo I, regla 16 6))
	Aberturas de los espacios de maquinaria	Protocolo de líneas de carga de 1988 (Anexo I, regla 17 4)) solamente
Anexo I, regla 19	Ventiladores	Enmendado por el Protocolo de líneas de carga de 1988

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Anexo I, regla 20	Tubos de aireación	Enmendado por el Protocolo de líneas de carga de 1988
	Portas de carga y aberturas análogas – normas nacionales aplicables	Protocolo de líneas de carga de 1988 (Anexo I, regla 21 5)) solamente
Anexo I, regla 22	Imbornales, tomas y descargas	Enmendado por el Protocolo de líneas de carga de 1988
Anexo I, regla 25	Protección de la tripulación	Enmendado por el Protocolo de líneas de carga de 1988
Anexo I, regla 27	Francobordos – tipos de buques	Enmendado por el Protocolo de líneas de carga de 1988
Anexo I, regla 28	Tablas de francobordo	Enmendado por el Protocolo de líneas de carga de 1988
Anexo I, regla 39	Altura mínima de proa y flotabilidad de reserva	Protocolo de líneas de carga de 1988 (Anexo I, regla 44 6)) solamente
	Sistema de trincas	
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	
Reglas I/2.1, 2.2, 2.7 y 2.8	Expedición y refrendo de los certificados de competencia	
Regla I/10.1 y 10.2	Reconocimiento de títulos y conocimiento de la legislación marítima por parte de la gente de mar	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Regla I/11.6	Disponibilidad – cambios recientes en las reglamentaciones nacionales e internacionales	
Regla I/13.3	Realización de pruebas – seguridad, protección y prevención de la contaminación	
Reglas I/13.5 y 13.8.1	Resultados de las pruebas – comunicación	
Regla I/13.7	Respeto a las objeciones a pruebas concretas	
Regla I/13.8	Respeto a las objeciones que presenten otras Partes cuando se autorice a un buque a que continúe operando con un sistema que se está sometiendo a prueba	
Regla I/14.1	Responsabilidad de las compañías	
Regla IV/1.2	Ámbito de aplicación – expedición de los títulos pertinentes a los radiooperadores	
Regla V/1.7	Requisitos mínimos aplicables a la formación y las cualificaciones de los capitanes, oficiales y marineros de petroleros y quimiqueros	
Regla V/1-2.5	Requisitos mínimos aplicables a la formación y las cualificaciones de los capitanes, oficiales y marineros de buques tanque para el transporte de gas licuado	
Regla V/2.1	Aplicabilidad de los requisitos respecto de los viajes nacionales	
Regla V/2.8	Requisitos mínimos aplicables a la formación y cualificaciones de los capitanes, oficiales, marineros y demás personal de los buques de pasaje	
Reglas VIII/1.1 y 1.2	Aptitud para el servicio – prevención de la fatiga y del uso indebido de drogas y alcohol	
Reglas VIII/2.1 y 2.2	Organización de las guardias y principios que deben observarse – instrucciones y requisitos	

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	Protocolo SOLAS 1978 y Protocolo SOLAS 1988
Regla I/7	Reconocimientos de buques de pasaje	Protocolo SOLAS 1988
Regla I/8	Reconocimientos de los dispositivos de salvamento y otro equipo de los buques de carga	Protocolo SOLAS 1988
Regla I/9	Reconocimientos de las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga	Protocolo SOLAS 1988
Regla I/10	Reconocimientos de la estructura, las máquinas y el equipo de los buques de carga	Protocolo SOLAS 1988
Regla I/12	Expedición de certificados	Protocolo SOLAS 1988
	Expedición y refrendo de certificados	Protocolo SOLAS 1988
Regla I/14	Duración y validez de los certificados	Protocolo SOLAS 1988
Regla I/15	Modelos de los certificados e inventarios del equipo	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 y el MSC 82
Regla II-1/3-2	Aprobación de los sistemas de protección contra la corrosión de los tanques de lastre de agua de mar	
Regla II-1/3-2.4	Mantenimiento del sistema de revestimiento protector	
Regla II-1/3-3.2	Aprobación de los medios de acceso a la proa de los buques tanque	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Reglas II-1/3-4.1.2.2 y 3-4.1.3	Aprobación de los medios de remolque de emergencia de los buques tanque	
Regla II-1/3-6.2.3	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-1/3-8.3	Prescripciones adecuadas para el equipo de remolque y amarre	
Regla II-1/3-9.1	Medios de embarco y desembarco	
Regla II-1/4.2	Métodos alternativos – comunicación a la OMI	
Regla II-1/4.4	Efectos favorables o adversos de la instalación de las estructuras definidas en la regla	
Regla II-1/5-1.1	Información sobre estabilidad para la Administración	
Regla II-1/7-2.5	Aceptación de los dispositivos de equilibrado y control de los mismos	
Regla II-1/13.9.2	Número y disposición de las puertas dotadas de un dispositivo que impida su apertura sin autorización	
Regla II-1/13.11.2	Examen especial cuando se instalen túneles que atraviesen mamparos estancos	
Regla II-1/15.2	Disposición y eficacia de los medios de cierre de las aperturas practicadas en el forro exterior	
Regla II-1/15.6	Autorización especial para portillos de ventilación automática	
Regla II-1/15.8.5	Material de las tuberías mencionadas en la regla	
Regla II-1/16.1.1	Construcción y pruebas iniciales de puertas estancas, portillos estancos, etc.	
Regla II-1/16-1.1	Construcción y pruebas iniciales de cubiertas estancas, troncos estancos, etc.	
Regla II-1/17-1.2	Indicadores de los dispositivos de cierre que podrían dar lugar a la inundación de un espacio de categoría especial o de un espacio de carga rodada	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Reglas II-1/19.3 y 19.4	Información para la lucha contra averías – precauciones generales y particulares	
Regla II-1/22.4	Determinación de las puertas estancas al agua que se permite que permanezcan abiertas	
Regla II-1/26.2	Consideración de la seguridad funcional de los elementos esenciales de propulsión montados como componentes únicos	
Reglas II-1/29.1, .2.1 y .6.3	Aparato de gobierno	
Regla II-1/29.17.2	Adopción de reglas sobre los accionadores de timón de los buques tanque, buques tanque quimiqueros y buques gaseros	
Reglas II-1/35-1.3.7.2 y 3.9	Medios de bombeo de sentina	
Regla II-1/40.2	Instalaciones eléctricas – garantizar la uniformidad en la implantación	
Regla 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	
Reglas II-1/55.3, 55.4.1 y 55.6	Evaluación de los proyectos y disposiciones alternativos y reevaluación tras una modificación de las condiciones	
Regla II-1/55.5	Proyectos y disposiciones alternativos – comunicación a la OMI	
Reglas II-2/1.2.1	Aprobación de los medios de prevención de incendios en los buques existentes	
Reglas II-2/1.6.2.1.2 y 1.6.6	Aplicación de las prescripciones relativas a los buques tanque	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Regla II-2/4.2.2.5.1	Aprobación de materiales para las tuberías de combustible, sus válvulas y accesorios	
Regla II-2/4.3	Aprobación de los sistemas de combustible gaseoso 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	
Regla II-2/4.5.3.3	Prescripciones relativas a los dispositivos de seguridad de 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 en los buques de pasaje	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	
Reglas 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	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
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	
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 perecederos 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	Homologación del sistema automático de rociadores, de detección de incendios y de alarma contra incendios	
Regla II-2/10.6.3.2	Aprobación de los 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 vías de evacuación desde las estaciones radiotelegráficas, o de acceso a éstas	
Regla II-2/13.3.2.5.1	Iluminación o equipo fotoluminiscente evaluados, probados y aplicados 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 – mecanismos 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 disposiciones alternativos de seguridad contra incendios	
Regla II-2/17.5	Proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios – comunicación de información a la OMI	
Regla II-2/19.4	Provisión del documento de cumplimiento	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Regla II-2/20.4.1	Instalación y aprobación de sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contra incendios	
Regla II-2/20.6.1.4.2	Efecto negativo mencionados en la regla – aprobación de la información sobre estabilidad	
Regla II-2/21.5.2	Zona alternativa para cuidados médicos	
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 las 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 aparejos de suelta con carga – examen minucioso durante los reconocimientos anuales	
Regla III/26.2.4	Aprobación de las balsas salvavidas de los buques de pasaje de transbordo rodado	
Reglas III/26.3.1 y 26.3.2	Aprobación de los botes de rescate rápidos y sus dispositivos de puesta a flote de los buques de pasaje de transbordo rodado	
Regla III/28	Aprobación de las zonas de aterrizaje y de evacuación para helicópteros de los buques de pasaje de transbordo rodado	
Reglas III/38.3, 38.4.1 y 38.6	Evaluación de los proyectos y disposiciones alternativos y reevaluación tras una modificación de las condiciones	
Regla III/38.5	Proyectos y disposiciones alternativos – comunicación a la OMI	
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	
Regla IV/17	Registros radioeléctricos	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
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 aparatos náuticos y del registrador de datos de la travesía	
Regla V/18.5	Obligación de los fabricantes de contar con un sistema de control de calidad	
Regla V/23.3.3.1.3	Medios para el transbordo de prácticos	
Regla V/23.6.1	Homologación de los elevadores mecánicos de prácticos	
Regla VI/3.1 y 3.2	Provisión de un equipo analizador de oxígeno y detector de gas y formación de la tripulación sobre el uso de estos instrumentos	
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 – carga 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	
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 de cumplimiento	
Regla IX/4.3	Expedición del certificado de gestión de la seguridad	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Regla IX/6.1	Verificación periódica del sistema de gestión de la seguridad	
Regla XI-1/1	Autorización de las organizaciones reconocidas	
Regla XI-1/2	Reconocimientos mejorados	
Regla XI-1/3.5.4	Número de identificación del buque - aprobación del método de marcado	
Regla XI-1/3-1.2	Número de identificación del propietario inscrito	
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 que se enmiende el RSC	
Regla XI-1/5.8	Obligación de que el antiguo Estado de abanderamiento transmita el RSC al nuevo Estado de abanderamiento	
Regla XI-1/5.9	Obligación de adjuntar el anterior RSC al nuevo RSC	
Regla XI-1/6	Investigaciones de los siniestros y sucesos marítimos	
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	
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	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Anexo I		
Regla 2.6.2	Ámbito de aplicación – petrolero entregado a más tardar el 1 de junio de 1982 destinado a determinados tráficos: acuerdo con los Estados rectores de los puertos	
Regla 3.3	Exenciones y dispensas – notificación	
Regla 4.3	Excepciones – descarga de sustancias que contengan hidrocarburos para combatir casos de contaminación	
Regla 5.2	Equivalentes – notificación	
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	
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 hidrocarburometro, 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	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
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	
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	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
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	
Regla 38.7.2	Instalaciones de recepción en zonas especiales: zona del Antártico – capacidad suficiente	
Regla 38.8	Instalaciones de recepción – notificación de supuestas insuficiencias de las instalaciones portuarias de recepción	
Regla 39.2.2	Prescripciones especiales para las plataformas fijas o flotantes – aprobación de la forma del registro	
Regla 41.1	Aprobación del plan de operaciones de buque a buque para petroleros	
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 de 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 de 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	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
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	
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 rendimiento de bombeo	
Regla 13.3	Control de las descargas de residuos de sustancias nocivas líquidas – aprobación del procedimiento 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 contra la 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 9.1	Aprobación de los sistemas de tratamiento de aguas sucias	
Regla 9.2	Aprobación de los sistemas de tratamiento de aguas sucias (buques de pasaje que operen en zonas especiales)	
Regla 11.1.1	Aprobación del régimen de descarga	
Regla 12.2	Notificación de las supuestas insuficiencias de las instalaciones portuarias de recepción	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Anexo V		
Regla 6.3.2	Capacidad suficiente para retener a bordo todas las basuras antes de entrar en la zona del Antártico	
Regla 8.2	Notificación de las supuestas insuficiencias de las instalaciones portuarias de recepción	
Anexo VI		
Reglas 3.2 y 3.3.2	Excepciones y exenciones	
Reglas 4.2 y 4.4	Equivalentes y comunicación a la OMI	
Regla 5	Reconocimientos y certificación	Adición relacionada con el Certificado IEE mediante la resolución MEPC.203(62)
Regla 6	Expedición o refrendo del certificado	Adición relacionada con el Certificado mediante la resolución MEPC.203(62)
Regla 9.1 y 9.10	Duración y validez del certificado	Adición relacionada con el Certificado IEE mediante la resolución MEPC.203(62)
Regla 9.9.3	Cambio de pabellón	
Regla 11.4	Detección de transgresiones y cumplimiento – investigaciones y notificación a la Parte y a la OMI	
Regla 12.6	Libro registro de sustancias que agotan la capa de ozono – aprobación de otros métodos de registro	
Reglas 13.1.1.2 y 13.1.2.2	Óxidos de nitrógeno – aceptación de una sustitución idéntica y de otras medidas de control	
Regla 13.2.2	Aceptación de la instalación de un motor de nivel II en vez de uno de nivel III cuando no pueda instalarse uno de nivel III	
Regla 13.5.2.2	Potencia combinada de los motores diésel según la placa de identificación – aplicación según lo indicado en el párrafo	
Regla 13.7.2	Método aprobado no disponible comercialmente	
Regla 14.6	Óxidos de azufre – prescripciones sobre el libro registro	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Regla 15.5	Compuestos orgánicos volátiles – aprobación de los sistemas de recogida de vapores	Referirse a la regla 19.4)
Regla 15.6	Plan de gestión de los COV– aprobación	
Regla 16.6.1	Incineración a bordo – aprobación	
Regla 19.6	Información sobre la aplicación, suspensión, retirada o no aplicación de la dispensa del cumplimiento de las prescripciones de las reglas 20 y 21 (de conformidad con la regla 19.4) – comunicación a la Organización	
Regla 23	Cooperación con otras Partes – fomento del desarrollo – transferencia de tecnología e intercambio de información en relación con la mejora de la eficiencia energética de los buques	
Apéndice IV, párrafo 1	Homologación, según se define en el párrafo	
Apéndice VI, párrafos 1.2, 2.1 y 3.1	Procedimiento de verificación del combustible – gestión y entrega de muestras	
Resolución MSC.133(76), enmendada	Disposiciones técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones	
Párrafo 3.7	Escalas verticales o espirales – aceptación	
Párrafo 3.9.7	Otros medios de acceso – aprobación y aceptación	
Resolución A.739(18), enmendada	Directrices para la autorización de organizaciones que actúen en nombre de la Organización	
Párrafo 2	Delegación de autoridad	
Párrafo 3	Verificación y control	
Código IGS		
Párrafo 13.2	Expedición del documento de cumplimiento	
Párrafo 13.4	Verificación anual (documento de cumplimiento)	
Párrafo 13.5	Retiro del documento de cumplimiento	
Párrafo 13.7	Expedición del certificado de gestión de la seguridad	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Párrafo 13.8	Verificación intermedia (certificado de gestión de la seguridad)	
Párrafo 13.9	Retiro del certificado de gestión de la seguridad	
Párrafo 14.1	Expedición del documento provisional de cumplimiento	
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 (buques de clase CNI 1)	
Párrafo 3.1	Medidas de seguridad contra incendios (buques de la 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 la 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	
Párrafo 4/3.1.1.2	Determinación de las equivalencias entre los extintores	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Párrafo 4/3.2.2.2	Aprobación de los concentrados de espuma	
Párrafo 5/2.1.1.4	Recipientes de almacenamiento del agente extintor de incendios, etc.	
Párrafo 5/2.1.2.1	Cálculos de flujo del sistema	
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	Sistemas fijos de extinción de incendios por aspersión de agua a presión – aprobación	
Párrafo 7/2.2	Sistemas equivalentes – aprobación	
Párrafo 7/2.3	Sistemas fijos de extinción de incendios por aspersión de agua a presión para los balcones de los camarotes – aprobación	
Párrafo 8/2.1.2	Sistemas de rociadores equivalentes – aprobación	
Párrafo 9/2.3.1.2	Límites de sensibilidad de los detectores de humo que se instalen en otros espacios	
Párrafo 9/2.3.1.3	Límites de temperatura de los detectores de calor	
Párrafo 9/2.3.1.7	Sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contra incendios para los balcones de los camarotes – aprobación	
Párrafo 9/2.4.1.3	Limitación del número de espacios cerrados que comprende cada sección	
Párrafo 9/2.5.2	Pruebas en los buques que dispongan de un sistema de autodiagnóstico – determinación de las prescripciones	
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	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Párrafo 14/2.2.1.2	Espuma con relación de expansión media – régimen de aplicación, etc.	
Párrafo 15/2.1.2	Sistemas de gas inerte – aprobación	
Párrafo 15/2.2.4.6	Reserva adecuada de agua	
Código PEF 2010		
Párrafo 4.2	Reconocimiento de los laboratorios de ensayo	
Párrafos 5.1.1 y 5.1.2	Aprobación de los productos de conformidad con los procedimientos de aprobación o autorización dada a las autoridades competentes para que expidan aprobaciones	
Párrafo 5.2.2	Prescripciones referidas a los fabricantes - sistema de control de calidad supervisado por una autoridad competente o, en su defecto, empleo de los procedimientos de verificación del producto acabado a que se refiere el párrafo	
Párrafo 7.2	Utilización de equivalencias y tecnología moderna – información a la OMI	
Anexo 1, parte 3/3.3	Núcleo estructural de un material distinto del acero o de una aleación de aluminio – decisión sobre los límites al aumento de temperatura	
Anexo 1, parte 3, apéndice 1, párrafo 2.3.2.9	Sistema de aislamiento de las puertas de la clase "A" – aprobación de acuerdo con la misma norma que la puerta	
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 de la placa de aprobación fija 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	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
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	
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 de carácter innovador	
Párrafo 1.14.1	Informes de investigación para la OMI	
Párrafos 2.7.4 y 2.14.2	Prueba de estabilidad e información sobre estabilidad – aprobación	
Párrafo 3.4	Determinación de la vida 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	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Párrafo 7.7.2.3.2	Límites de sensibilidad de los detectores de humo	
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 8.9.1.2	Aprobación de dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador	
Párrafo 8.9.1.3	Notificación a la Organización	
Párrafo 8.9.7.1.2	Aprobación de las estaciones de servicio	
Párrafo 8.9.7.2	Intervalos de despliegue de los sistemas de evacuación marinos	
Párrafo 8.9.11	Dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador	
Párrafo 8.9.12	Notificación a la Organización	
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	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	Homologación	
Párrafo 14.14.5	Garantía del mantenimiento	
Párrafo 14.15	Personal de radiocomunicaciones	
Párrafo 14.16	Registros radioeléctricos	
Párrafo 15.3.1	Puesto de gobierno – campo de visión	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Párrafo 15.7.2	Garantía de que se dispone de una visión despejada desde las ventanas	
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	
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 1.4.37	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 1.9.1.1.4	Viajes de tránsito – medidas satisfactorias	
Párrafo 1.9.2	Expedición del permiso de explotación	
Párrafo 1.9.7	Peores condiciones previstas y limitaciones operacionales	
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 de carácter innovador	

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 2.7.5 y 2.14.2	Prueba de estabilidad e información sobre estabilidad – aprobación	
Párrafo 3.4	Determinación de la vida 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 4.8.10	Demostración de la evacuación	
Párrafo 7.3.3	Aprobación de los datos sobre 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	Límites de sensibilidad de los detectores de humo	
Párrafo 7.7.3.3.6	Cantidad suplementaria de agente extintor de incendios	
Párrafo 7.17.1	Prescripciones menos rigurosas aplicables a las naves de carga de arqueo bruto inferior a 500	
Párrafo 7.17.3.1.5	Sistema de aspersion de agua – aprobación	
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	
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 alternado de los sistemas de evacuación marinos	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
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	Homologación	
Párrafo 14.3.3	Exenciones – informe	
Párrafo 14.4.2	Identidades del SMSSM – medidas adecuadas	
Párrafo 14.14.1	Homologación	
Párrafo 14.15.5	Garantía del 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	
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 de inspección y mantenimiento	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Resolución A.744(18), enmendada	Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros	
Anexo A – Graneleros		
Parte A – Graneleros de forro sencillo en el costado		
Párrafo 1.3.1	Reparación de los daños que afecten a la integridad estructural, estanca al agua 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 3.3.4	Reparaciones del sistema de sujeción de las escotillas de carga	
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	
Párrafo 8.1.2	Evaluación del informe sobre el reconocimiento	
Párrafo 8.2.3	Informe sobre la evaluación del estado del buque	
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	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Parte B – Graneleros de doble forro en el costado		
Párrafo 1.3.1	Reparación de los daños que afecten a la integridad estructural, estanca al agua 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 3.3.4	Sistema de sujeción de las tapas de las escotillas de carga	
Párrafo 5.1.1	Programa de reconocimientos	
Párrafo 5.1.4	Márgenes máximos admisibles de disminución estructural como consecuencia de la corrosión	
Párrafo 5.2.2	Procedimiento de acceso adecuado y en condiciones de seguridad	
Párrafo 6.2.2	Expediente del informe del reconocimiento que permanece en la oficina de la Administración	
Párrafos 8.1.2 y 8.1.3	Evaluación del informe sobre el reconocimiento	
Anexo 4B	Cuestionario para la planificación del reconocimiento	
Anexo 5, párrafo 3.1	Certificación de las compañías que efectúen las mediciones de espesores	
Anexo 9, párrafo 2.3	Evaluación técnica relacionada con la planificación de los reconocimientos mejorados de los petroleros	
Anexo 11, párrafo 3	Materiales y soldaduras	
Anexo B – Petroleros		
Parte A – Petroleros de casco doble		
Párrafo 1.3.1	Reparación de los daños que afecten a la integridad estructural, estanca o estanca a la intemperie del buque	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
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	
Párrafo 8.1.3	Evaluación del informe sobre el reconocimiento	
Párrafo 8.2.3	Informe sobre la evaluación del estado del buque	
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 sin doble casco		
Párrafo 1.3.1	Reparación de los daños que afecten a la integridad estructural, estanca al agua 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	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
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	
Párrafo 8.1.3	Evaluación del informe sobre el reconocimiento	
Párrafo 8.2.3	Informe sobre la evaluación del estado del buque	
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 2008		
Capítulo 1	Asumir plenamente la responsabilidad de la aprobación de la documentación prescrita en el Código y aceptar los procedimientos y alternativas permitidos en el Código	
Capítulo 2	Expedición del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, métodos para las pruebas del motor de referencia y certificación previa del motor, utilización de los conceptos de familia o grupo de motores y aprobación del expediente técnico, con cualquier modificación posterior	
Capítulo 2, párrafo 2.2.5.1	Aprobación y certificación previa en el caso a que se hace referencia en el párrafo	
Capítulo 3	Aceptación de la modificación del régimen del motor para utilizar la modalidad de potencia del 25% en el ciclo de ensayo E2	
Capítulo 4	Asignación a una familia o grupo de motores, según proceda, y selección del correspondiente motor de referencia. Aceptación del cumplimiento de los métodos de producción. Reglaje del motor de referencia para los valores de referencia del grupo de motores	
Capítulo 5	Garantía de que la prueba del motor de referencia y los cálculos posteriores se realizan de conformidad con lo prescrito en el Código, que cuando se utilizan otros métodos éstos se ajustan a las disposiciones sobre equivalencias del Código y que cualquier desviación está dentro de los márgenes permitidos. Archivo del informe de las pruebas del motor de referencia	
Capítulo 6	Los procedimientos de verificación de los NO _x a bordo se ajustan a lo dispuesto en el Código y son adecuados para determinar, a partir de tales reconocimientos, que el motor cumple las disposiciones aplicables del Anexo VI. Aceptación de los aspectos con el procedimiento de verificación de los NO _x a bordo: Método simplificado de medición, si procede. Aceptación de los aspectos con el procedimiento de verificación de los NO _x a bordo: Método directo de medición y vigilancia, que incluirá el Manual de vigilancia de a bordo, si procede	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Capítulo 7	Instalación del método aprobado – enmienda al certificado IAPP	
Apéndice IV	Verificación de que el calibrado de todo el equipo de medición necesario se ajusta a lo prescrito en el Código	
Apéndice VII	Aspectos que han de incluirse en el procedimiento de verificación de los NO _x a bordo: Método de comprobación de los parámetros	
Apéndice VIII	Aprobación de otros principios de medición de los gases de escape	
Código CIQ		
Párrafo 1.1.6	Prescripción de las condiciones previas adecuadas para el transporte de productos no enumerados en los capítulos 17 o 18	
Párrafo 1.4.2	Equivalencias – comunicación a la OMI	
Sección 1.5	Reconocimientos 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	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Párrafo 5.2.2	Formación de conjuntos de tuberías y detalles sobre sus uniones	
Párrafo 7.1.1	Regulación de la temperatura de la carga – generalidades	
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	Zona de la carga – disposiciones adicionales	
Párrafo 11.3.5.3	Zona de la 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 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	
Párrafo 18.2	Prescripciones de seguridad – Lista de productos a los que no se aplica el Código	

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 de transporte adecuadas – notificación a la OMI	
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	Índole de las medidas alternativas prescritas para buques pequeños – constancia 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 – homologación	
Párrafo 2.15.1	Sistemas de calentamiento o enfriamiento de la carga	
Párrafo 3.1.2 f)	Ventiladores – aprobación	
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 lanzaespuma 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	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Capítulo IV	Aprobación de prescripciones especiales relativas a productos químicos específicos	
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	
Párrafo 2.3.3	Válvulas automáticas de retención – aceptación	
Párrafo 2.4	Investigación de la aptitud para conservar la flotabilidad después de una 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	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
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	
Párrafo 4.10.2	Calidad de los trabajos ejecutados	
Párrafo 4.10.5.2	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	
Párrafo 9.5.2	Medio para impedir el contraflujo de la carga	
Párrafo 10.1.5	Instalación del equipo eléctrico	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Párrafo 11.4.1	Sistema 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	
Código de formación, Parte A		
Sección A-I/10.2	Retiro del refrendo de reconocimiento – información a la Parte que haya expedido el título	
Sección A-II/4.4	Establecimiento de los requisitos de formación, evaluación y titulación cuando no haya cuadros de competencia a nivel de apoyo	
Sección A-III/4.4	Establecimiento de los requisitos de formación, evaluación y titulación cuando no haya cuadros de competencia – a nivel de apoyo	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Sección A-VIII/1.1	Aptitud para el servicio – consideración de los peligros que entraña la fatiga de la gente de mar	
Sección A-VIII/1.5	Obligación de ajustar a un formato normalizado los avisos correspondientes a los periodos de guardia	
Sección A-VIII/1.7	Obligación de mantener los registros de las horas diarias de descanso de la gente de mar	
Sección A-VIII/1.10	Establecimiento de un límite de concentración de alcohol entre el personal que tenga asignado determinados cometidos	
Sección A-VIII/2.84	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 las disposiciones de la parte 4-3 que se han de cumplir para garantizar un adecuado servicio de escucha radioeléctrica de seguridad mientras el buque esté en la mar	
Resolución MEPC.94(46), enmendada	Plan de evaluación del estado del buque	
Párrafo 4.1	Dar instrucciones a la organización reconocida (OR) para el reconocimiento previsto en el plan de evaluación del estado del buque (CAS)	
Párrafo 4.3	Exigir que los petroleros permanezcan fuera de servicio hasta que les haya sido expedido la declaración de cumplimiento	
Párrafo 7.1.3	Prescripciones relativas a los inspectores del CAS	
Párrafo 11	Verificación del CAS	
Párrafo 12	Nueva evaluación de los buques que no hayan satisfecho las prescripciones	
Párrafo 13	Expedición, suspensión o retiro de la declaración de cumplimiento	
Párrafo 14	Comunicación a la OMI	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Resolución MSC.215(82)	Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y los espacios del doble forro en el costado de los graneleros	
Párrafo 3.2	Inspección de la preparación de la superficie y los procesos de revestimiento	
Párrafo 3.4.1	Expediente técnico del revestimiento	
Párrafo 4.4.3	Hoja de datos técnicos y declaración de cumplimiento o certificado de homologación – verificación	
Sección 5	Aprobación del sistema de revestimiento	
Párrafo 6.1.1	Verificación de la cualificación equivalente del inspector del revestimiento	
Sección 7	Prescripciones sobre la verificación	
Resolución MSC.288(87)	Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos	
Párrafo 3.2	Inspección de la preparación de la superficie y los procesos de revestimiento – examen	
Párrafo 4.6.3	Comprobación de la hoja de datos técnicos y la declaración de cumplimiento o el certificado de homologación del sistema de revestimiento protector	
Párrafo 6.1.1	Equivalencia del Nivel 2 de Inspección de Revestimientos de la NACE, Inspector de Nivel III de FROSIO – verificación	
Párrafo 7	Prescripciones sobre la verificación del revestimiento señaladas en el párrafo 7	
Resolución MSC.289(87)	Norma de rendimiento de los medios alternativos de protección contra la corrosión de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos	
Párrafo 2.2	Verificación del expediente técnico	
Párrafo 4.2	Expedición del certificado de homologación del acero resistente a la corrosión	
Párrafo 5	Reconocimiento(s) durante el proceso de construcción para verificar que se ha aplicado a la superficie prescrita el acero resistente a la corrosión aprobado	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
<p>Código de investigación de siniestros</p> <p>Párrafo 1/1.3</p> <p>Párrafo 6/6.2</p>	<p>Persona o personas calificadas para la investigación</p> <p>Investigaciones de siniestros marítimos muy graves</p>	
<p>Código de estabilidad sin avería, 2008</p> <p>Parte A, capítulo 1.2</p> <p>Parte A, capítulo 2.1.3</p> <p>Parte A, capítulo 2.3</p> <p>Parte A, capítulo 3</p>	<p>Código internacional de estabilidad sin avería, 2008</p> <p>Criterios que demuestren que el buque tiene suficiente estabilidad en situaciones críticas de estabilidad con olas</p> <p>Criterios de estabilidad cuando haya instalados dispositivos antibalance</p> <p>Criterio de viento y balance intensos</p> <p>Criterios especiales para determinados tipos de buques</p>	
<p>Código IMSBC</p> <p>Sección 1.3</p> <p>Sección 1.5</p> <p>Párrafo 7.3.2.2</p> <p>Párrafo 7.3.2.3</p> <p>Apéndice 1, Fichas correspondientes al Aluminio-ferrosilicio en polvo, N° ONU 1395, y al Aluminio-silicio en polvo, no recubierto, N° ONU 1398</p> <p>Apéndice 1, Ficha correspondiente al ferrosilicio, N° ONU 1408, y al Ferrosilicio</p>	<p>Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel</p> <p>Condiciones para el transporte de las cargas no incluidas en el Código</p> <p>Exenciones</p> <p>Aprobación de los buques de carga especialmente contruidos</p> <p>Aprobación del plan de dispositivos especiales y los pormenores de las condiciones de estabilidad en que se haya basado el proyecto</p> <p>Inspección y aprobación de los mamparos herméticos al gas que separan los espacios de carga de la cámara de máquinas</p> <p>Inspección y aprobación de los mamparos herméticos al gas que separan los espacios de carga de la cámara de máquinas y aprobación de la seguridad de los medios para bombear las sentinas</p>	

* * *

ANEXO 3

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS RIBEREÑOS

El siguiente cuadro contiene una lista no exhaustiva de obligaciones, incluidas las derivadas 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

El siguiente cuadro contiene una lista no exhaustiva de obligaciones, incluidas las derivadas del ejercicio de un derecho.

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS RECTORES DE PUERTOS		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Convenio de arqueo 1969 Artículo 12	Inspección	
Convenio de líneas de carga 1966 y Protocolo de líneas de carga de 1988 Artículo 21	Control	Enmendado por el Protocolo de Líneas de Carga de 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	
MARPOL Artículo 5 2) Artículo 5 3)	Certificados y reglas especiales sobre inspección de los buques – supervisión por el Estado rector del puerto Certificados y reglas especiales sobre inspección de los buques – denegación de entrada	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS RECTORES DE PUERTOS		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
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 previa solicitud – informe	
Anexo I		
Regla 2.6.2	Ámbito de aplicación – petrolero entregado a más tardar el 1 de junio de 1982 destinado a 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 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	
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 zonas especiales	
Regla 38.6	Instalaciones de recepción en zonas especiales – notificación a la OMI	
Regla 38.7.1	Instalaciones de recepción en zonas especiales: zona del Antártico	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS RECTORES DE PUERTOS		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
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	
Anexo IV		
Regla 12 1)	Establecimiento de instalaciones de recepción	
Regla 12bis.1	Establecimiento de instalaciones de recepción para los buques de pasaje en las zonas especiales	
Regla 12bis.2	Medidas adoptadas en relación con las instalaciones de recepción para los buques de pasaje en las zonas especiales – notificación a la Organización	
Regla 13	Prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS RECTORES DE PUERTOS		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Anexo V		
Regla 6.3.1	Establecimiento de instalaciones de recepción – todas las basuras procedentes de todos los buques en viajes de ida en ruta a la zona del Antártico o de vuelta	
Regla 8.1	Instalaciones de recepción	
Regla 8.3.1	Instalaciones de recepción dentro de las zonas especiales	
Regla 8.3.2	Medidas adoptadas en relación con el establecimiento de instalaciones de recepción – notificación a la Organización	
Regla 9	Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto	
Regla 10.5	Inspección del Libro registro de basuras o el diario oficial de navegación	
Anexo VI		
Regla 5.3.3	Asistencia necesaria para el reconocimiento, según se indica en el párrafo	
Regla 10	Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto – a los efectos del capítulo 4, toda inspección se limitará a verificar que se lleva a bordo un Certificado internacional de eficiencia energética válido	
Regla 15.2 y 15.3	Compuestos orgánicos volátiles – aprobación de los sistemas de control de las emisiones de vapores y notificación a la OMI	
Regla 17.2	Instalaciones de recepción, según se indica en el párrafo – notificación a la OMI	
Regla 18.10	Calidad del fueloil – notificación a Partes y Estados que no sean Parte y adopción de medidas correctivas	
Código CIQ		
Párrafo 15.8.25.3	Certificación en la que se haga constar que se ha efectuado la separación de las tuberías prescrita	

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS RECTORES DE PUERTOS		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
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 internacional 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	
Código IMSBC	Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel	
Sección 1.3	Condiciones para el transporte de cargas no enumeradas en el Código	
Sección 1.5	Exenciones	

* * *

ANEXO 5

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

SOLAS 74	Resolución MSC.215(82)	regla II-1/3-2.2
	Resolución MSC.133(76), enmendada	regla II-1/3-6.2.1
	Resolución MSC.287(87)	regla II-1/3-10.3
	Resolución MSC.288(87)	regla II-1/3-11.1
	Resolución MSC.289(87)	regla II-1/3-11.2
	Código IS 2008, parte A	regla II-1/5.1
	Código SSCI	regla II-2/3.22
	Código PEF 2010	regla II-2/3.23
	Código IDS	regla III/3.10
	Código IMSBC	regla VI/1-2
	Código ESC, subcapítulo 1.9	regla VI/2.1
	Código internacional 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
	Resolución A.739(18), enmendada	regla XI-1/1
	Resolución A.789(19)	regla XI-1/1
	Resolución A.744(18), enmendada	regla XI-1/2
	Código de investigación de siniestros, partes I y II	regla XI-1/6
Resolución 4 de la Conferencia SOLAS 1997	regla XII/1.7	
Resolución MSC.169(79)	regla XII/7.2	
Resolución MSC.168(79)	regla XII/14	
MARPOL	Resolución 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 2008	Anexo VI, regla 5.3.2
Convenio de formación 1978	Código de formación, Parte A	regla I/1.2.3
Protocolo de líneas de carga de 1988	Código IS 2008	anexo 1, regla 1

* * *

ANEXO 6

RESUMEN DE LAS ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS
QUE SE REFLEJAN EN LA LISTA NO EXHAUSTIVA DE LAS
OBLIGACIONES CONTRAÍDAS (ANEXOS 1 A 4)

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

SOLAS 1974	hasta las enmiendas de 2011 inclusive (resolución MSC.317(89), excepto el capítulo XI-2, regla V/19-1 y el Código PBIP),
Resolución MSC.215(82)	según ha sido adoptada
Resolución MSC.133(76), enmendada	hasta las enmiendas de 2004 inclusive (resolución MSC.158(78))
Resolución MSC.287(87)	según ha sido adoptada
Resolución MSC.288(87)	según ha sido adoptada
Resolución MSC.289(87)	según ha sido adoptada
Código IS 2008	resolución MSC.319(89) (sólo la parte B)
Código SSCI	hasta las enmiendas de 2011 inclusive (resolución MSC.311(88))
Código PEF 2010	hasta las enmiendas de 2010 inclusive (resolución MSC.307(88))
Código IDS	resolución MSC.320(89)
Código IMSBC	hasta las enmiendas de 2011 inclusive resolución MSC.318(89)
Código ESC, subcapítulo 1.9	hasta las enmiendas de 2002 inclusive (MSC/Circ.1026)
Código internacional para el transporte de grano	hasta las enmiendas de 1991 inclusive (resolución MSC.23(59))
Código IMDG	hasta las enmiendas de 2010 inclusive (resolución MSC.294(87))
Código CIQ	hasta las enmiendas de 2006 inclusive (resolución MSC.219(82) y resolución MEPC.166(56))
Código CIG	hasta las enmiendas de 2006 inclusive (resolución MSC.220(82))

Código CNI	hasta las enmiendas de 2007 inclusive (resolución MSC.241(83))
Código IGS	hasta las enmiendas de 2008 inclusive (resolución MSC.273(85))
Código NGV 1994	hasta las enmiendas de 2008 inclusive (resolución MSC.259(84))
Código NGV 2000	hasta las enmiendas de 2008 inclusive (resolución MSC.271(85))
Resolución A.739(18)	hasta las enmiendas de 2006 inclusive (resolución MSC.208(81))
Resolución A.789(19)	todavía no se han adoptado enmiendas
Resolución A.744(18), enmendada	hasta las enmiendas de 2008 inclusive (resolución MSC.261(84))
Código de investigación de siniestros	resolución MSC.255(84))
Resolución 4 de la Conferencia SOLAS de 1997	todavía no se han adoptado enmiendas
Resolución MSC.169(79)	todavía no se han adoptado enmiendas
Resolución MSC.168(79)	todavía no se han adoptado enmiendas
Protocolo SOLAS 1978	hasta las enmiendas de 1988 inclusive (resolución de la Conferencia GMDSS-P de 1988)
Protocolo SOLAS 1988	hasta las enmiendas de 2010 inclusive (resolución MSC.309(88),
MARPOL	hasta las enmiendas de 2012 inclusive (resolución MEPC.217(63))
Resolución MEPC.94(46), enmendada	hasta las enmiendas de 2006 inclusive (resolución MEPC.155(55))
Código CIQ	hasta las enmiendas de 2006 inclusive (resolución MEPC.166(56) y MSC.219(82))
Código CGrQ	hasta las enmiendas de 2006 inclusive (resolución MEPC.144(54) y MSC.212(81))

Código técnico sobre los NO _x , 2008	hasta las enmiendas de 2012 inclusive (resolución MEPC.217(83))
Convenio de formación 1978	hasta las enmiendas de Manila inclusive (STCW/Conf.2/resolución1), excepto las reglas VI/5.2, 6.3 y 6.6
Código de formación, Parte A	hasta las enmiendas de Manila inclusive (STCW/Conf.2/resolución2)
Convenio de líneas de carga de 1966	hasta las enmiendas de 2005 inclusive (resolución A.972(24))
Protocolo de líneas de carga de 1988	hasta las enmiendas de 2008 inclusive (resolución MSC.270(85))
Convenio de arqueo 1969	todavía no se han adoptado enmiendas
Reglamento de abordajes 1972	hasta las enmiendas de 2001 inclusive (resolución A.910(22))

* * *

ANEXO 7

ENMIENDAS³ A LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI QUE ESTÁ PREVISTO
QUE SE ACEPTEN Y ENTREN EN VIGOR ENTRE EL 1 DE ENERO
Y EL 1 DE JULIO DE 2014

Los cuadros siguientes contienen listas no exhaustivas de obligaciones, incluidas las derivadas del ejercicio de un derecho.

OBLIGACIONES DE LOS GOBIERNOS/PARTES CONTRATANTES		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
MARPOL		
<u>Anexo III, regla 1.3</u>	<u>Aplicación – publicar prescripciones detalladas relativas al embalaje/envasado, marcado, etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas y excepciones, con objeto de prevenir o reducir al mínimo la contaminación del medio marino ocasionada por las sustancias perjudiciales</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución MEPC.193(61)</u>
Código IMDG		
<u>Capítulo 3.3</u> <u>Disposición especial 356</u>	<u>Aprobación de los dispositivos de almacenamiento con hidruro metálico instalados en vehículos, embarcaciones o aeronaves o en componentes completos, o destinados a ser instalados en vehículos, embarcaciones o aeronaves</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución MSC.328(90)</u>
<u>Sección 5.4.1</u>	<u>Información necesaria además de la descripción de mercancías peligrosas – función de la autoridad competente</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución MSC.328(90)</u>
<u>Sección 6.2.3</u>	<u>Marcado de los recipientes a presión de salvamento – determinación por la autoridad competente</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución MSC.328(90)</u>
<u>Sección 7.1.14</u> <u>7.1.4.5</u>	<u>Estiba de mercancías de la Clase 7 – función de la autoridad competente</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución MSC.328(90)</u>

³ El texto suprimido aparece tachado, y las adiciones o modificaciones de la Lista no exhaustiva de obligaciones, aparece subrayado.

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
SOLAS		
<u>Regla V/14.2</u>	<u>Establecimiento de la dotación mínima de seguridad adecuada mediante un procedimiento transparente y expedición de un documento adecuado relativo a la dotación mínima de seguridad, o equivalente</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución MSC.325(90)</u>
<u>Código ESP 2011⁴</u>		
<u>Anexo A, parte A</u>		
<u>Párrafo 3.3.4</u>	<u>Supervisión de la reparación del sistema de sujeción de las tapas de las escotillas de carga</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Párrafo 5.1.1</u>	<u>Colaboración en la confección de un programa de reconocimientos concreto</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Párrafo 5.1.4</u>	<u>Comunicación de los márgenes máximos admisibles de disminución estructural</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Párrafo 5.2.2</u>	<u>Acuerdo sobre el procedimiento de acceso adecuado y sin riesgos</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Párrafo 8.1.2</u>	<u>Evaluación del informe sobre el reconocimiento</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Párrafo 8.2.3</u>	<u>Refrendo del informe sobre la evaluación del estado del buque</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>

⁴ Suprimidos todos los puntos de la resolución A.744(18).

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
<u>Anexo 4B, párrafo 1</u>	<u>Colaboración en la confección de un programa de reconocimientos</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Anexo 5, párrafo 3.1</u>	<u>Certificación del método de medición de espesores de la compañía</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
Anexo A, parte B		
<u>Párrafo 3.3.4</u>	<u>Supervisión de la reparación del sistema de sujeción de las tapas de las escotillas de carga</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Párrafo 5.1.1</u>	<u>Colaboración en la confección de un programa de reconocimientos concreto</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Párrafo 5.1.4</u>	<u>Comunicación de los márgenes máximos admisibles de disminución estructural</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Párrafo 5.2.2</u>	<u>Acuerdo sobre el procedimiento de acceso adecuado y sin riesgos</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Párrafo 8.1.2</u>	<u>Evaluación del informe sobre el reconocimiento</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Párrafo 8.2.3</u>	<u>Refrendo del informe sobre la evaluación del estado del buque</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
<u>Anexo 4B, párrafo 1</u>	<u>Colaboración en la confección de un programa de reconocimientos</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Anexo 5, párrafo 3.1</u>	<u>Certificación del método de medición de espesores de la compañía</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Anexo B, parte A</u>		
<u>Párrafo 5.1.1</u>	<u>Colaboración en la confección de un programa de reconocimientos concreto</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Párrafo 5.1.4</u>	<u>Comunicación de los márgenes máximos admisibles de disminución estructural</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Párrafo 5.2.1.1</u>	<u>Acuerdo sobre el procedimiento de acceso adecuado y sin riesgos</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Párrafo 8.1.3</u>	<u>Evaluación del informe sobre el reconocimiento</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Párrafo 8.2.3</u>	<u>Refrendo del informe sobre la evaluación del estado del buque</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Anexo 6B</u>	<u>Colaboración en la confección de un programa de reconocimientos</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
<u>Anexo 7, párrafo 3.1</u>	<u>Certificación del método de medición de espesores de la compañía</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Anexo B, parte B</u>		
<u>Párrafo 5.1.1</u>	<u>Colaboración en la confección de un programa de reconocimientos concreto</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Párrafo 5.1.4</u>	<u>Comunicación de los márgenes máximos admisibles de disminución estructural</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Párrafo 5.2.1.1</u>	<u>Acuerdo sobre el procedimiento de acceso adecuado y sin riesgos</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Párrafo 8.1.3</u>	<u>Evaluación del informe sobre el reconocimiento</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Párrafo 8.2.3</u>	<u>Refrendo del informe sobre la evaluación del estado del buque</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Anexo 6B</u>	<u>Colaboración en la confección de un programa de reconocimientos</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>
<u>Anexo 7, párrafo 3.1</u>	<u>Certificación del método de medición de espesores de la compañía</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución A.1049(27)</u>

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO		
FUENTE	RESEÑA	OBSERVACIONES
Código SSCI		
<u>Párrafo 6/3.1.2</u>	<u>Concentrados de espuma de los sistemas de extinción de incendios a base de espuma – aprobación</u>	En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución MSC.327(90)
<u>Párrafo 6/4.1</u>	<u>Concentrados de espuma de los sistemas de extinción de incendios por espuma de baja expansión - aprobación</u>	En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución MSC.327(90)
<u>Párrafo 5/2.54</u>	Sistemas equivalentes - aprobación	En vigor el 1 de julio de 2014 mediante la resolución MSC.339(91)
<u>Párrafo 7/2.4</u>	<u>Sistemas fijos de lucha contra incendios a base de agua para los espacios de carga rodada, espacios para vehículos y los espacios de categoría especial – aprobación</u>	En vigor el 1 de julio de 2014 mediante la resolución MSC.339(91)
<u>Párrafo 14/2.2.1.2</u>	<u>Relación media de expansión de espuma – régimen de aplicación, etc.</u>	Capítulo 14, sustituido por la resolución MSC.339(91)
<u>Párrafo 14/2.2.1.4</u>	<u>Concentrado de espuma suministrado a bordo para las cargas que se prevé transportar – aprobación</u>	En vigor el 1 de julio de 2014 mediante la resolución MSC.339(91)
<u>Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques</u>		<u>De cumplimiento obligatorio en virtud de la regla SOLAS II-1/3-12 (en vigor el 1 de julio de 2014 mediante la resolución MSC.338(91))</u>
<u>Párrafo 3.3.9</u>	<u>Condiciones operacionales en las pruebas de mar para los buques provistos de posicionamiento dinámico</u>	En vigor el 1 de julio de 2014 mediante la resolución MSC.337(91)

<u>OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO</u>		
<u>FUENTE</u>	<u>RESEÑA</u>	<u>OBSERVACIONES</u>
MARPOL <u>Anexo III, regla 8</u>	<u>Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto</u>	<u>En vigor el 1 de enero de 2014 mediante la resolución MEPC.193(61)</u>

ASAMBLEA
28º periodo de sesiones
Punto 10 del orden del día

A 28/Res.1079
27 marzo 2014
Original: INGLÉS

RESOLUCIÓN A.1079(28)

**Adoptada el 4 de diciembre de 2013
(Punto 10 del orden del día)**

**RECOMENDACIONES PARA LA FORMACIÓN Y TITULACIÓN DEL PERSONAL
DE LAS UNIDADES MÓVILES QUE OPERAN MAR ADENTRO**

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.891(21), mediante la cual adoptó las Recomendaciones sobre la formación del personal de las unidades móviles que operan mar adentro,

CONSIDERANDO que el personal de las unidades móviles que operan mar adentro ha de trabajar a menudo en condiciones potencialmente peligrosas, y que tendrá más posibilidades de protegerse a sí mismo y a los demás en caso de emergencia con la debida formación,

RECONOCIENDO la necesidad de que todo el personal de las unidades móviles que operan mar adentro esté formado y sea competente y apto en lo que respecta a la seguridad marítima, la sensibilización sobre la protección marítima, la protección ambiental y la preparación para casos de emergencia,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que las recomendaciones proporcionan una norma internacional para la formación de todo el personal de las unidades móviles que operan mar adentro, además de lo prescrito en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), 1978, en su forma enmendada, y en el Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de formación),

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de seguridad marítima, en su 92º periodo de sesiones,

- 1 ADOPTA las Recomendaciones para la formación y titulación del personal de las unidades móviles que operan mar adentro, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
- 2 INSTA a los Gobiernos interesados a que implanten lo antes posible las competencias definidas en tales recomendaciones y expidan los títulos y demás documentos al personal competente que haya seguido con éxito la formación recomendada en la presente resolución;
- 3 INSTA TAMBIÉN a los Gobiernos a que examinen la conveniencia de aceptar los títulos y documentos basados en la presente resolución;
- 4 AUTORIZA al Comité de seguridad marítima a que mantenga sometidas a examen las recomendaciones adjuntas, enmendándolas según sea necesario;
- 5 REVOCA la resolución A.891(21).

ANEXO

RECOMENDACIONES PARA LA FORMACIÓN Y TITULACIÓN DEL PERSONAL DE LAS UNIDADES MÓVILES QUE OPERAN MAR ADETRON

1 ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.1 Las presentes recomendaciones constituyen una norma internacional para la formación de todo el personal de las unidades móviles que operan mar adentro, y su fin es garantizar niveles adecuados de seguridad de la vida humana y los bienes en el mar, de sensibilización sobre la protección marítima y de protección del medio marino, complementarios de los prescritos por el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), 1978, en su forma enmendada, y por el Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de formación).

1.2 Lo dispuesto en estas recomendaciones no va en detrimento de los derechos que tienen los Estados ribereños, en virtud del derecho internacional, de imponer sus propias prescripciones en materia de formación, competencia y titulación del personal a bordo de las unidades móviles que operan mar adentro. Esto incluye todas las unidades dedicadas, o que tengan intención de dedicarse, a explorar, explotar, producir, conservar o gestionar los recursos naturales en aquellas partes del fondo marino, incluido el subsuelo, y las aguas suprayacentes a los fondos marinos que estén bajo la jurisdicción de dichos Estados ribereños.

2 TÉRMINOS Y DEFINICIONES

A los efectos de las presentes recomendaciones, regirán las siguientes definiciones:

2.1 *Administración*: el Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar la unidad.

2.2 *Operario de control de lastre*: la persona responsable del control diario del asiento, el calado y la estabilidad.

2.3 *Supervisor de gabarra*: la persona que puede proporcionar apoyo al Director de la instalación mar adentro (el Director) en ciertas materias náuticas esenciales. El supervisor de gabarra en algunas unidades móviles puede ser también denominado jefe de la sección de estabilidad, técnico de gabarra o patrón de gabarra.

2.4 *Título de competencia*: título emitido y/o refrendado por la Administración en relación con personal mar adentro de conformidad con lo dispuesto en estas recomendaciones y que habilita a su titular legítimo a desempeñar el cargo y cumplir las funciones adecuadas al nivel de responsabilidad especificado en dicho título.

2.5 *Certificado de suficiencia*: título, distinto del título de competencia, que se expide a miembros del personal mar adentro, en el que se da fe de que se cumplen los requisitos pertinentes de formación, competencia o servicio marítimo estipulados en las presentes recomendaciones.

2.6 *Administración del Estado ribereño*: el Gobierno del Estado ribereño en el que la unidad pueda estar dedicada a la exploración o la explotación de los fondos marinos o de su subsuelo, adyacente a la costa sobre la cual el Estado ribereño ejerza derechos soberanos a los efectos de la exploración y explotación de sus recursos naturales.

2.7 *Compañía*: el propietario de la unidad móvil que opera mar adentro o cualquier otra organización o persona, por ejemplo, el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que recibe del propietario la responsabilidad de explotar la unidad y, al hacerlo, acuerda asumir todos los cometidos y responsabilidades derivados de las presentes recomendaciones.

2.8 *Pruebas documentales*: documentación, distinta del título de competencia y del certificado de suficiencia, utilizada para determinar que se han cumplido los requisitos relativos a estas recomendaciones.

2.9 *Sistema de posicionamiento dinámico*: sistema por el que la posición y el rumbo de una embarcación autopulsada se controlan automáticamente utilizando sus propias unidades propulsoras.

2.10 *Formación para casos de emergencia*: toda formación que prepara para responder de forma segura y adecuada a las situaciones de emergencia previstas.

2.11 *Código PBIP*: el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) adoptado el 12 de diciembre de 2002 mediante la resolución 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, tal y como pueda ser enmendado por la Organización.

2.12 *Supervisor de mantenimiento*: la persona responsable de la inspección, funcionamiento y comprobación, según proceda, de todas las máquinas y equipos especificados por el propietario de la unidad móvil. El supervisor de mantenimiento en algunas unidades móviles puede ser también llamado jefe de máquinas, jefe de la sección técnica o mecánico de la plataforma.

2.13 *Tripulación marítima*: comprende ésta el Director, el supervisor de gabarra, el operario de control de lastre y el supervisor de mantenimiento, así como otros oficiales de puente y de máquinas, radiooperadores y marineros, tal como se definen en la regla I/1 del Convenio de formación, en su forma enmendada.

2.14 *Formación en seguridad marítima*: toda formación relacionada con la seguridad de la vida humana en el mar, incluida la supervivencia individual y en grupo.

2.15 *Unidad móvil de alojamiento que opera mar adentro*: toda unidad cuyo fin principal es alojar al personal que trabaja mar adentro.

2.16 *Unidad móvil de perforación mar adentro*: toda unidad apta para realizar operaciones de perforación destinadas a la exploración, o explotación, de los recursos naturales del subsuelo marino, tales como hidrocarburos líquidos o gaseosos, azufre o sal.

2.17 *Unidades móviles que operan mar adentro*: naves cuyo emplazamiento se puede cambiar fácilmente y que pueden ejercer una función industrial que entrañe operaciones mar adentro distintas de las desempeñadas tradicionalmente por los buques sujetos a lo dispuesto en el capítulo I del Convenio SOLAS 1974. Entre dichas unidades figuran, como mínimo, las siguientes:

- .1 *unidad estabilizada por columnas*: toda unidad cuya cubierta principal está conectada a la obra viva o a los pies de soporte por medio de columnas o cajones;

-
- .2 *unidad sin propulsión propia*: toda unidad que carece de medios mecánicos de propulsión para navegar independientemente;
 - .3 *unidad autoelevadora*: toda unidad dotada de patas móviles, con capacidad para elevar la plataforma por encima de la superficie del mar;
 - .4 *unidad autopropulsada*: toda unidad que dispone de medios mecánicos de propulsión para navegar independientemente;
 - .5 *unidad sumergible*: toda unidad con formas de buque o de gabarra, o con casco de diseño innovador (que no sea autoelevadora), destinada a operar mientras descansa sobre el fondo; y
 - .6 *unidad de superficie*: toda unidad con formas de buque o de gabarra y casco de desplazamiento, ya sea el casco único o múltiple, destinada a operar a flote.

2.18 *Modalidad operacional*: la condición o forma en que pueda operar o funcionar una unidad, hallándose ésta en el lugar de trabajo o en tránsito. Entre las modalidades operacionales de una unidad figuran las siguientes:

- .1 *Condiciones operacionales*: las que se dan cuando una unidad se halla emplazada para efectuar operaciones, incluidas de perforación y producción, y en las cuales las cargas ambientales y operacionales están dentro de los límites de proyecto establecidos para dichas operaciones. La unidad puede estar a flote o apoyada sobre el fondo del mar, según sea el caso.
- .2 *Condiciones de supervivencia*: las que se dan cuando una unidad está sometida a cargas ambientales superiores a las estipuladas en el manual de operaciones de la unidad. Se supone que las operaciones ordinarias quedaron interrumpidas debido a la rigurosidad de dichas cargas ambientales. La unidad puede estar a flote o apoyada sobre el fondo del mar, según sea el caso.
- .3 *Condiciones de tránsito*: las que se dan cuando una unidad se está desplazando de un punto geográfico a otro.
- .4 *Operaciones combinadas*: las realizadas en asociación con, o muy cerca de, otra unidad móvil que opera mar adentro, y en las que las condiciones de la otra unidad o instalación pueden tener un efecto inmediato sobre la seguridad de la unidad; por ejemplo, una unidad móvil de perforación mar adentro atracada a una plataforma fija.

2.19 *Cuadro de obligaciones*: el prescrito por un convenio internacional o recomendación que sea aplicable a la unidad; de no ser aplicable ningún convenio o recomendación, un cuadro de obligaciones análogo con información esencial sobre las medidas que se habrán de tomar en caso de emergencia y que especialmente indique el puesto a que cada persona deberá acudir y los cometidos que deberá desempeñar, entre ellos la designación de responsabilidades concretas para la seguridad de los demás.

2.20 *Director de instalación mar adentro* ("el Director"): la persona competente, titulada de conformidad con lo dispuesto en estas recomendaciones, al que la compañía ha designado por escrito para gestionar las actividades mar adentro de la unidad móvil que opera mar adentro.

2.21 *Personal mar adentro*: personal a bordo de la unidad como se señala en el párrafo 5.1.

2.22 *Otras unidades móviles que operan mar adentro*: toda unidad que pueda participar en una sola actividad mar adentro o combinación de actividades mar adentro, tales como:

- .1 construcción;
- .2 mantenimiento (incluido el mantenimiento de pozos);
- .3 operaciones de elevación;
- .4 tendido de tuberías y operaciones conexas;
- .5 preparación para casos de emergencia/contingencias, incluida la lucha contra incendios;
- .6 sistemas de producción;
- .7 alojamientos;
- .8 sistemas de almacenamiento; y
- .9 buceo.

Las unidades móviles que operan mar adentro no incluyen buques tales como:

- .1 buques de suministro;
- .2 buques de reserva;
- .3 buques para la manipulación de anclas;
- .4 buques para prospecciones sísmicas;
- .5 buques de apoyo para inmersiones, con monocasco tradicional; y
- .6 buques para fines especiales.

2.23 *Persona a cargo*: persona en cada unidad que es responsable de todo el personal en caso de emergencia. El propietario o el explotador de la unidad deben designar a esta persona por escrito (con su cargo). La persona a cargo puede ser el capitán o el Director.

2.24 *Tareas de protección*: todas las tareas y cometidos relacionados con la protección definidos en el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974, enmendado) y en el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP).

2.25 *Oficial de protección del buque*: la persona a bordo del buque, responsable ante la persona a cargo, designada por la compañía para responder de la protección de la unidad móvil que opera mar adentro, incluidos la implantación y el mantenimiento del plan de protección del buque, y para la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

2.26 *Personal especial*: todas las personas transportadas a bordo de una unidad móvil que opera mar adentro, en relación con la finalidad especial a que se destine la unidad o con el trabajo especial que se realice en ella, y que no sean gente de mar ni, directa o indirectamente, pasajeros sujetos a un pago.

3 RESPONSABILIDADES DE LAS COMPAÑÍAS Y EL PERSONAL

3.1 Las compañías que emplean personal asignado a unidades móviles que operan mar adentro son responsables de asegurar que se cumplan plena y cabalmente las normas establecidas en las presentes recomendaciones. Asimismo, deberían tomarse las medidas necesarias para que el personal haga aportes fundados que contribuyan a la seguridad operacional de la unidad.

3.2 La compañía debería dar instrucciones por escrito a la persona a cargo especificando los procedimientos que se han de seguir para:

- .1 facilitar la documentación apropiada de formación a todo el personal empleado en las unidades móviles que operan mar adentro, en la que se indique que se ha recibido la debida formación con arreglo a la presente norma y, si procede, con arreglo al Convenio de formación; y
- .2 llevar en la unidad registros de formación.

3.3 La persona a cargo debería designar a un empleado con experiencia, el cual se encargará de asegurar que a toda persona recién asignada se le dé la oportunidad de recibir información esencial en un idioma que entienda.

3.4 La compañía debería asegurarse de que los responsables de la formación y la evaluación de la competencia de todo el personal capacitado en la unidad estén debidamente cualificados para el tipo y nivel de formación y evaluación requerida.

4 TRIPULACIÓN MARÍTIMA DE UNIDADES MÓVILES AUTOPROPULSADAS QUE OPERAN MAR ADENTRO Y, EN SU CASO, DE OTRAS UNIDADES

4.1 Todos los miembros de la tripulación marítima de las unidades móviles autopropulsadas que operan mar adentro y, en su caso, de otras unidades, deberían observar las prescripciones del Convenio de formación, en su forma enmendada.

4.2 Además de cumplir lo prescrito en el párrafo 4.1 *supra*, todos los miembros de la tripulación marítima deberían recibir formación e instrucción a bordo sobre los casos de emergencia que pueden ocurrir en el tipo específico de unidad móvil en la que prestan servicio.

5 NORMAS DE FORMACIÓN E INSTRUCCIÓN

5.1 Categorías del personal de las unidades móviles que operan mar adentro

Por razones prácticas este personal se divide en cuatro categorías:

- Categoría A: Visitantes y personal especial no asignado de modo regular que permanecen a bordo durante un periodo limitado de tiempo, por lo general no superior a tres días, y que no tienen tareas relacionadas con el funcionamiento normal de la unidad.

Categoría B: Otro personal especial, sin responsabilidad concreta en cuanto a la seguridad, la protección y la supervivencia de los demás tripulantes.

Categoría C: Personal especial asignado de modo regular, con responsabilidad concreta en cuanto a la seguridad, la protección y la supervivencia de los demás tripulantes.

Categoría D: Miembros de la tripulación marítima.

5.2 Formación e instrucción de inducción en seguridad

5.2.1 El personal (de categoría A) debería recibir una formación o instrucción de inducción en seguridad de conformidad con las políticas establecidas por la compañía al embarcar por primera vez a bordo de la unidad, y esta formación se deberá repetir según las frecuencias estipuladas por la compañía. La compañía debería mantener pruebas documentales de dicha formación e instrucción.

5.2.2 Dicha formación o instrucción de inducción en seguridad debería ser tal que, como mínimo, el personal pueda:

- .1 entender cuestiones básicas de seguridad, y los símbolos y signos de seguridad y las señales de alarma, especialmente con respecto a saber actuar en caso de que:
 - .1 una persona caiga al mar;
 - .2 se detecte fuego, humo o sulfuro de hidrógeno; o
 - .3 suene la alarma de incendios, de abandono del buque, de gases tóxicos u otra alarma general (incluido reconocer cada tipo de alarma a bordo);
- .2 localizar y ponerse los chalecos salvavidas y, en su caso, los trajes de inmersión y los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia;
- .3 identificar los puestos de reunión y de embarco, así como las vías de evacuación en caso de emergencia; y
- .4 entender la sección 7 de las presentes recomendaciones (Aptitud para el servicio).

5.3 Formación e instrucción de familiarización

5.3.1 Antes de que se le asignen tareas a bordo relacionadas con las operaciones ordinarias de la unidad, todo el personal mar adentro (categorías B, C y D) debería recibir formación orientativa mar adentro, de familiarización, o suficiente información e instrucción en técnicas de supervivencia personal, de protección y de seguridad en el trabajo. Esta formación, información o instrucción de familiarización en seguridad debería capacitar al personal para:

- .1 comunicarse con otras personas a bordo en cuestiones básicas de seguridad y entender los símbolos y signos de seguridad y las señales de alarma, especialmente con respecto a saber actuar en caso de que:
 - .1 una persona caiga al mar;

-
- .2 se detecte fuego, humo o sulfuro de hidrógeno; o
 - .3 suene la alarma de incendios, de abandono del buque, de gases tóxicos u otra alarma general (incluido reconocer cada tipo de alarma a bordo);
 - .2 localizar y colocarse los chalecos salvavidas y, en su caso, los trajes de inmersión y los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia;
 - .3 identificar los puestos de reunión y de embarco, así como las vías de evacuación en caso de emergencia;
 - .4 dar la alarma y tener un conocimiento básico del uso de extintores portátiles de incendios;
 - .5 tomar inmediatamente medidas al encontrarse con un accidente o una urgencia médica antes de solicitar asistencia médica a bordo;
 - .6 cerrar y abrir las puertas contra incendios, estancas y estancas a la intemperie instaladas en la unidad, distintas de las aberturas del casco;
 - .7 seguir las prácticas básicas de seguridad en el trabajo de la unidad y el sistema de permisos de trabajo; y
 - .8 entender la estructura organizativa básica y la cadena de mando de la unidad.

5.3.2 Esta prescripción podría satisfacerse mediante un curso general de formación o instrucción en tierra sobre seguridad mar adentro, siempre que se complemente con la formación, la información o la instrucción especificadas en 5.3.1.3 y 5.3.1.8 *supra*.

5.3.3 La familiarización en seguridad deberá impartirse a intervalos de no más de cinco años.

5.3.4 Las personas deberían ser titulares de un certificado de suficiencia o presentar pruebas documentales que acrediten que han recibido dicha familiarización en seguridad en los últimos cinco años, según proceda.

5.4 Formación o instrucción de sensibilización sobre la protección

5.4.1 Todo el personal mar adentro (categorías B, C y D) debería recibir una formación o instrucción de sensibilización sobre la protección a fin de adquirir los conocimientos y la comprensión en relación con la unidad móvil que opera mar adentro y las tareas que tienen asignadas de modo que puedan contribuir a potenciar la protección marítima. La compañía debería conservar pruebas documentales de dicha formación o instrucción.

5.4.2 Todo el personal mar adentro (categorías B, C y D) que no tenga tareas de protección asignadas debería recibir formación o instrucción de sensibilización sobre la protección a intervalos no mayores de cinco años. Las personas podrán revalidar esta formación o instrucción si han cumplido los requisitos de familiarización relacionados con la protección de la regla VI/6 del Convenio de formación y si participaron en los ejercicios y prácticas prescritos en el Código PBIP. Los miembros del personal deberían ser titulares de un certificado de suficiencia o presentar pruebas documentales que acrediten que han recibido formación o instrucción de sensibilización sobre la protección en los últimos cinco años, según proceda.

5.5 Formación para todo el personal asignado de modo regular, la tripulación marítima y demás personal especial

5.5.1 Antes de que se le asignen tareas relacionadas con las operaciones ordinarias de la unidad, todo el personal asignado de modo regular, la tripulación marítima y demás personal especial sin responsabilidad concreta en cuanto a la seguridad y supervivencia de los demás tripulantes (es decir, categorías B, C y D) deberá recibir formación en supervivencia personal, prevención y lucha contra incendios, primeros auxilios, seguridad personal y responsabilidades sociales, y la formación e instrucción de sensibilización sobre la protección, tal como se indica en los cuadros 5.5.1 a 5.5.6. Convendrá realizar el máximo esfuerzo para impartir dicha formación antes de dirigirse mar adentro.

5.5.2 La siguiente formación se impartirá en tierra y/o a bordo de la unidad, según proceda, por personal competente y experimentado, a saber:

- .1 Familiarización y orientación sobre los medios generales de la unidad móvil que opera mar adentro, procesos centrales, sistemas operativos, equipo y procedimientos, organización, criterios de seguridad y planes para contingencias, así como sobre las medidas preventivas de seguridad, tales como los procedimientos de la compañía sobre permisos de trabajo, servicios médicos y de salud, y otros aspectos relacionados con la seguridad.
- .2 Familiarización práctica con las tareas de emergencia.
- .3 Comprensión de la necesidad crucial de informar de toda situación anómala a una persona encargada.
- .4 Conocimiento de los métodos y procedimientos de evacuación disponibles.
- .5 Conocimiento de los procedimientos de alarma para situaciones de emergencia.
- .6 Conocimiento de los procedimientos de seguridad.
- .7 Formación en lo referente al sulfuro de hidrógeno (H₂S), si procede.
- .8 Operaciones y emergencias en las que participen buceadores, si procede.

5.5.3 Se debería habilitar un programa regular de ejercicios y prácticas para impartir formación y/o suplementarla, previendo asimismo su evaluación y valoración. La orientación sobre los ejercicios y prácticas figura en el apéndice 1.

5.5.4 Las personas deberían ser titulares de un certificado de suficiencia o presentar pruebas documentales que acrediten que han alcanzado, en los últimos cinco años, el nivel de competencia requerido para desempeñar las tareas, obligaciones y responsabilidades que se enumeran en la columna 1 de los cuadros 5.5.1 a 5.5.6, según proceda, mediante demostración de aptitud, examen, o por evaluación continua como parte de un programa de formación aprobado, de conformidad con lo prescrito por el Estado de abanderamiento y/o el Estado ribereño; sin embargo, en su ausencia, se aplicará una norma reconocida del sector. En el apéndice 1 se facilita orientación sobre el uso de las prácticas para evaluar la aptitud.

5.6 Formación especializada

5.6.1 Debería impartirse al personal de las categorías C y D formación especializada y acorde con las obligaciones asignadas a cada cual en el cuadro de obligaciones.

5.6.2 Atendiendo al cuadro de obligaciones, el personal debería recibir instrucción y formación estipulada en los siguientes instrumentos o equivalente en los siguientes aspectos:

- .1 para los encargados de las embarcaciones de supervivencia: competencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate que no sean botes de rescate rápidos, tal como se especifica en el cuadro A-VI/2-1 del Código de formación;
- .2 para los asignados a los botes de rescate rápidos: competencia en el manejo de botes de rescate rápidos, tal como se especifica en el cuadro A-VI/2-2 del Código de formación;
- .3 para los que están a cargo de la unidad, y para los asignados al control de las operaciones de lucha contra incendios: competencia en técnicas avanzadas de lucha contra incendios, tal como se especifica en el cuadro A-VI/3 del Código de formación;
- .4 para los encargados de prestar primeros auxilios a bordo: competencia en primeros auxilios, tal como se especifica en el cuadro A-VI/4-1 del Código de formación;
- .5 para los encargados de los cuidados médicos a bordo: competencia en cuidados médicos, tal como se especifica en el cuadro A-VI/4-2 del Código de formación;
- .6 para las personas que tienen tareas de protección asignadas a bordo de la unidad: suficiencia en las tareas de protección, tal como se estipula en la sección A-VI/6-2 del Código de formación;
- .7 en el caso de las unidades móviles que operan mar adentro provistas de heliplataformas: el oficial encargado del aterrizaje de helicópteros designado debería haber concluido un curso de oficial encargado del aterrizaje de helicópteros acreditado, el cual debería incluir capacitación en observación meteorológica básica; y
- .8 en el caso de las unidades móviles que operan mar adentro con sistemas de posicionamiento dinámico: el operador u operadores de posicionamiento dinámico debería obtener la formación y experiencia adecuadas de conformidad con las orientaciones proporcionadas por el sector y reconocidas por la Organización.¹

5.6.3 Como es posible que no se imparta formación especializada en la unidad, convendrá asegurar que el personal recientemente asignado con responsabilidades concretas para la supervivencia de otros tripulantes tenga suficiente experiencia, instrucción, información o formación sobre el equipo que va a utilizar.

5.6.4 Las personas deberían ser titulares de un certificado de suficiencia o presentar pruebas documentales que acrediten que han recibido formación o instrucción especializada en los últimos cinco años, según proceda.

¹ MSC.1/Circ.738/Rev.1 y sección B-V/f del Código de formación.

Cuadro 5.5.1

Especificación de las normas mínimas de competencia en supervivencia personal

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Señales de emergencia	<p>El personal debería recibir una orientación inicial sobre los tipos de señales de emergencia y cómo identificarlas</p> <p>El personal debería estar familiarizado con el emplazamiento del cuadro de obligaciones como referencia para poder reconocer las señales de emergencia</p> <p>En el caso de operaciones combinadas, el personal debería recibir información suplementaria sobre alarmas y procedimientos adicionales</p>	Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas	Las medidas adoptadas durante las prácticas y las emergencias son las correctas para la señal de emergencia
Reunión del personal	<p>Durante la orientación a bordo, se enseñarán al personal los puestos de reunión que tenga asignados</p> <p>El personal debería estar familiarizado con el emplazamiento del cuadro de obligaciones</p>	Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas	Las medidas adoptadas durante las prácticas y las emergencias son las correctas para la señal de emergencia
Uso de chalecos salvavidas	El personal recibirá instrucción sobre el emplazamiento, tipos e inspección de los chalecos salvavidas y cómo colocárselos	Colocarse el chaleco salvavidas	El chaleco salvavidas se coloca correctamente
Uso de trajes de inmersión	El personal recibirá instrucción sobre el emplazamiento, tipos e inspección de los trajes de inmersión, y cómo ponérselos	Ponerse el traje de inmersión	Los trajes de inmersión se ponen correctamente
Procedimientos de botes salvavidas	El personal recibirá instrucción sobre cómo subir correctamente a los botes salvavidas y el uso de los cinturones de seguridad	Subir al bote salvavidas durante las prácticas y abrocharse el cinturón de seguridad	La subida al bote salvavidas es correcta

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Modalidades de evacuación	<p>El personal recibirá instrucción sobre la selección y el uso de las modalidades de evacuación disponibles. Éstas pueden ser:</p> <ul style="list-style-type: none"> - helicóptero - pasarelas o puentes - buque de apoyo - bote salvavidas - balsa salvavidas - escaleras/dispositivos de evacuación - saltar desde una cierta altura (no es recomendable) 	Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas	Demostrar que se tomaron las medidas correctas durante los ejercicios y prácticas
Subida a balsas salvavidas o aparatos flotantes	El personal recibirá instrucción sobre cómo subir a una balsa salvavidas o un aparato flotante, desde el nivel de la cubierta y desde el agua	Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas	Demostrar que se tomaron las medidas correctas durante los ejercicios y prácticas
Técnicas de supervivencia en el agua	<p>El personal recibirá, según proceda, instrucción sobre lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uso de luces, silbatos y otros dispositivos de señalización - las posiciones correctas del cuerpo para mantener la temperatura y evitar la hipotermia - cómo adrizar una balsa salvavidas - cómo subir a una embarcación de salvamento desde el agua 	Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas	Demostrar que se tomaron las medidas correctas durante los ejercicios y prácticas
Despliegue de aros salvavidas y equipo conexo	<p>El personal recibirá instrucción sobre los procedimientos para desplegar los aros salvavidas y el equipo conexo</p> <p>El personal recibirá instrucción sobre los procedimientos para dar la alarma</p>	Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas	Demostrar que se tomaron las medidas correctas durante los ejercicios y prácticas

Cuadro 5.5.2

Especificación de las normas mínimas de competencia en prevención y lucha contra incendios

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Reducir al mínimo los riesgos de incendio y mantener un estado de preparación que permita responder en todo momento a situaciones de emergencia en las que se produzcan incendios</p>	<p>El personal debería recibir instrucción que incluya, sin carácter exhaustivo, lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 elementos del fuego y de la explosión (el triángulo del fuego) .2 tipos y fuentes de ignición .3 materiales inflamables, riesgo de que se produzca y propague un incendio .4 necesidad de una vigilancia constante .5 clasificación de los incendios y de los agentes extintores que pueden utilizarse <p>El personal debería recibir una orientación inicial e instrucción de familiarización que, sin carácter exhaustivo, incluya lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 organización de la lucha contra incendios a bordo y cuadro de obligaciones .2 ubicación del equipo de lucha contra incendios y vías de evacuación en caso de emergencia .3 sistemas de detección de fuego y humo, y de alarma automática a bordo .4 medidas que se deben tomar al descubrir humo o fuego .5 en el caso de operaciones combinadas, instrucción suplementaria sobre los procedimientos y alarmas adicionales <p>El personal debería recibir instrucción sobre las medidas que proceda tomar en función del puesto que se desempeña a bordo</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas</p>	<p>Las medidas iniciales adoptadas durante las prácticas o en respuesta a la emergencia se ajustan a los procedimientos establecidos</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Luchar contra incendios y extinguirlos	<p>El personal debería recibir una instrucción inicial y de familiarización que incluya lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 selección y uso del equipo de lucha contra incendios y su ubicación a bordo .2 selección y uso del equipo de protección personal .3 métodos de lucha contra incendios y su contención .4 agentes de lucha contra incendios 	Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas o en instrucción aprobada o al participar en un curso aprobado	Las medidas adoptadas durante las prácticas en respuesta a la emergencia se ajustan a los procedimientos establecidos

Cuadro 5.5.3

Especificación de las normas mínimas de competencia en primeros auxilios básicos

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Adoptar las medidas inmediatas que proceda al producirse un accidente u otro tipo de emergencia médica	Evaluación de las necesidades de las víctimas y de las amenazas para la propia seguridad personal Conocimiento de la estructura y de las funciones del cuerpo humano Comprensión de las medidas inmediatas que deben adoptarse en casos de emergencia, que incluyen: .1 colocar a la víctima en una postura adecuada .2 aplicar técnicas de reanimación .3 controlar las hemorragias .4 tomar las medidas apropiadas para tratar casos elementales de <i>shock</i> .5 tomar las medidas apropiadas en caso de quemadura y escaldadura, que incluyen accidentes causados por corriente eléctrica .6 rescatar y transportar a una víctima .7 improvisar vendas y utilizar el material del botiquín de primeros auxilios	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso aprobado	La forma y el momento de dar la alarma es la correcta, dadas las circunstancias del accidente o la emergencia de tipo médico Se toman inmediatamente medidas para evaluar la naturaleza y el alcance de las lesiones y determinar el grado de urgencia del tratamiento en función del riesgo de muerte Se dan los primeros auxilios adecuados, una vez diagnosticadas las lesiones, con arreglo a la formación recibida Se reduce al mínimo en todo momento el riesgo de agravar los daños propios y los de la víctima

Cuadro 5.5.4

Especificación de las normas mínimas de competencia en seguridad personal

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Cumplir los procedimientos de emergencia</p>	<p>Tipos de emergencia que pueden producirse, tales como abordajes, incendios, hundimientos, etc.</p> <p>Conocimiento general de los planes para contingencias para responder a casos de emergencia y de las obligaciones que en ellos se asignen a cada cual</p> <p>Señales de emergencia; cometidos específicos asignados a miembros de la tripulación en el cuadro de obligaciones; puestos de reunión; y uso correcto del equipo personal de seguridad</p> <p>Medidas que procede adoptar al detectar una posible emergencia, incluidos los casos de incendio, abordaje, hundimiento y penetración de agua</p> <p>Medidas que procede adoptar al oír las señales de la alarma de emergencia</p> <p>Importancia de la formación y de los ejercicios</p> <p>Conocimiento de las vías de evacuación y de los sistemas internos de comunicación y alarma</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas o de una instrucción aprobada o la asistencia a un curso aprobado</p>	<p>Las medidas adoptadas durante las prácticas o en respuesta a emergencias se ajustan a los procedimientos establecidos</p> <p>La información facilitada al dar la alarma se transmite rápidamente y es clara, completa y precisa</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Tomar precauciones para prevenir la contaminación del medio marino	<p>Conocimiento básico de las repercusiones del transporte marítimo en el medio marino y de los efectos de la contaminación accidental u operacional en el mismo</p> <p>Procedimientos básicos de protección ambiental</p> <p>Conocimiento básico de la complejidad y diversidad del medio marino</p>	Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas o de una instrucción aprobada o la asistencia a un curso aprobado	Se observan en todo momento los procedimientos organizativos establecidos para proteger el medio marino
Observar las prácticas de seguridad en el trabajo	<p>Importancia de observar en todo momento las prácticas de seguridad en el trabajo</p> <p>Dispositivos de protección y seguridad disponibles para protegerse de los distintos peligros</p> <p>Precauciones que deben adoptarse antes de entrar en espacios cerrados (véase la resolución A.1050(27))</p>	Evaluación de los resultados obtenidos durante la participación satisfactoria en los ejercicios y prácticas o de una instrucción aprobada o la asistencia a un curso aprobado	Se observan en todo momento las prácticas de seguridad en el trabajo y se utiliza el equipo de seguridad y protección adecuado
Contribuir a que las comunicaciones a bordo de la unidad sean eficaces	<p>Comprender los principios y las barreras de una comunicación eficaz entre las personas y los equipos dentro de la unidad</p> <p>Capacidad para establecer y mantener comunicaciones eficaces</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso aprobado	Las comunicaciones son claras y eficaces en todo momento.
Comprender y adoptar las medidas necesarias para controlar la fatiga	<p>Importancia de disfrutar de un descanso adecuado</p> <p>Efectos del sueño, los horarios y el ritmo circadiano en la fatiga</p> <p>Efectos de los factores de estrés físico en el personal</p> <p>Efectos de los factores de estrés ambiental dentro y fuera de la unidad, así como su repercusión en el personal</p> <p>Efectos de los cambios de horario en la fatiga del personal</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso aprobado	Se observan en todo momento las prácticas relativas a la gestión de la fatiga y se emplean las medidas adecuadas

Cuadro 5.5.5

Especificación de las normas mínimas de competencia en responsabilidades sociales

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Contribuir a que las relaciones humanas a bordo de la unidad sean buenas</p>	<p>El personal debería recibir instrucción de familiarización que incluya, sin carácter exhaustivo, lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 importancia de mantener buenas relaciones profesionales y humanas a bordo .2 principios y prácticas básicas del trabajo en equipo, incluida la resolución de conflictos .3 hacer hincapié en lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> .1 responsabilidades sociales, derechos y responsabilidades individuales, y respeto hacia los compañeros de trabajo: <ul style="list-style-type: none"> .1 no hacer bromas ni acosar por razones étnicas, raciales, religiosas ni sexuales .2 no jugar bromas ni gastar bromas pesadas .3 no blasfemar .4 controlar los niveles de ruido .5 vestirse adecuadamente .6 mantener la higiene personal .7 mantener ordenados y limpios los espacios de alojamiento y de trabajo .8 respetar la intimidad de los demás 	<p>La documentación relativa a las orientaciones dadas al personal debería reflejar que este tema se trata adecuadamente</p> <p>Ello puede demostrarse mediante una videocinta, formación asistida por ordenador, un programa de formación o un cursillo en que el personal recibe la información verbalmente</p> <p>Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 instrucción o formación impartida antes del embarco en una unidad, .2 instrucción o formación impartida a bordo de la unidad, o .3 observación directa de la actuación o conducta durante la formación o instrucción, bien en el trayecto hacia la unidad o estando ya a bordo de la misma 	<p>Demostrar que se tienen los conocimientos necesarios</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
	<ul style="list-style-type: none"> .9 respetar la propiedad de los demás .10 cumplir las normas de la compañía sobre artículos prohibidos .2 peligros del uso indebido de drogas y alcohol: <ul style="list-style-type: none"> .1 normas de la compañía .2 normas del operador (si difieren) .3 sanciones penales .3 factores que afectan a las relaciones humanas en un entorno mar adentro: <ul style="list-style-type: none"> .1 rigurosas condiciones climáticas y de trabajo .2 gran esfuerzo físico .3 largos periodos de trabajo y aislamiento de la tierra firme .4 disposición para prolongadas estadías a bordo sin previo aviso .5 artículos prohibidos 		

Cuadro 5.5.6

Especificación de las normas mínimas de competencia en la sensibilización sobre la protección

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Contribuir al incremento de la protección marítima mediante una mayor toma de conciencia</p>	<p>Conocimiento práctico de las definiciones y los términos utilizados en el ámbito de la protección marítima, incluidos los elementos que pueden estar relacionados con la piratería y los robos a mano armada</p> <p>Conocimiento básico de la política internacional en materia de protección marítima y de las responsabilidades de los Gobiernos, las compañías y las personas</p> <p>Conocimiento básico de los niveles de protección marítima a nivel internacional y de sus repercusiones en las medidas de protección y los procedimientos aplicables a bordo y en la instalación portuaria</p> <p>Conocimiento básico de los procedimientos para notificar sucesos que afectan a la protección</p> <p>Conocimiento básico de los planes para contingencias relacionados con la protección</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso aprobado</p>	<p>Se determinan correctamente los requisitos necesarios para incrementar la protección marítima</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Reconocimiento de las amenazas para la protección	<p>Conocimiento básico de las técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección</p> <p>Conocimiento básico que permita reconocer posibles amenazas para la protección, incluidos los elementos que pueden estar relacionados con la piratería y los robos a mano armada</p> <p>Conocimiento básico de las técnicas de reconocimiento de armas, sustancias y dispositivos peligrosos, y toma de conciencia de los daños que pueden causar</p> <p>Conocimiento básico del encauzamiento de la información sobre protección y de las comunicaciones relacionadas con la protección</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso aprobado	Se reconocen correctamente las amenazas para la protección marítima
Comprensión de la necesidad de mantener la toma de conciencia y la vigilancia en la esfera de la protección, y de los métodos para lograrlo	Conocimiento básico de los requisitos de formación, ejercicios y prácticas prescritos en los convenios, códigos y circulares pertinentes de la OMI, incluidos los relacionados con la piratería y los robos a mano armada	Evaluación de los resultados obtenidos en pruebas prácticas aprobadas o participando en un curso aprobado	Se determinan correctamente los requisitos necesarios para incrementar la protección marítima

6 FORMACIÓN ESPECIALIZADA Y COMPETENCIA DEL PERSONAL CLAVE

6.1 Generalidades

6.1.1 A bordo de toda unidad debería haber suficiente personal clave con los necesarios conocimientos, competencia, aptitudes y experiencia para garantizar el funcionamiento sin riesgos de la misma. Se entiende que la naturaleza de las unidades móviles y de sus operaciones hace necesario prever una formación y competencia especializadas. Las Administraciones deben determinar la suficiencia de los conocimientos, competencia, aptitudes y experiencia del personal responsable de las funciones esenciales de seguridad y prevención de la contaminación, atendiendo a los parámetros de proyecto, tipo, dimensiones y operaciones de cada unidad móvil. Se invita a las Administraciones a que examinen las funciones esenciales enumeradas a continuación para determinar los conocimientos, competencia, aptitudes y experiencia que debe reunir el personal clave.

6.1.2 Para el personal en posesión de títulos estipulados en el Convenio y el Código de formación, en el apéndice 2 se presenta orientación adicional sobre el cumplimiento de los requisitos de formación que se especifican en esta sección. Las recomendaciones formuladas en el apéndice 2 están sujetas a la aprobación de la Administración.

6.2 Director de instalación mar adentro

6.2.1 Los conocimientos, competencia y aptitudes que permitan a los Directores desempeñar las funciones esenciales de seguridad y de prevención de la contaminación que se les encomienden dependerán del tipo de unidad de que se trate y de su modalidad operacional:

- .1 la persona a cargo de la unidad debería estar bien familiarizada con las características, la capacidad y las limitaciones de ésta y tener amplios conocimientos de la organización y las medidas que se deben tomar en caso de emergencia, así como de la necesidad de organizar prácticas y una formación de emergencia y llevar registros de las mismas; y
- .2 las personas en las que aquélla haya delegado deberán estar capacitadas para mantener y manejar todo el equipo de lucha contra incendios y los dispositivos de salvamento a bordo de la unidad y para poder formar a otros en dichas actividades.

6.2.2 A reserva de las indicaciones más detalladas que figuran en el cuadro 6.1, relativas a los requisitos de formación, conocimientos, aptitud y competencia para los distintos tipos de unidades móviles que operan mar adentro, se considera necesario que, para el debido desempeño de las funciones esenciales de seguridad y de prevención de la contaminación asignadas al Director, éste tenga conocimientos y experiencia, y haya demostrado competencia en las siguientes materias:

- .1 estabilidad y construcción:
 - .1 principios generales de la construcción;
 - .2 estabilidad estática y dinámica de las unidades móviles flotantes; teoría y factores que afectan al asiento y la estabilidad; medidas para mantener un asiento y estabilidad seguros, incluidos un conocimiento suficiente de los cálculos de estabilidad y la utilización de cuadernillos de estabilidad; así como también la

- relación con las prescripciones reglamentarias respecto de las curvas de estabilidad para las condiciones operacionales y de supervivencia, teniendo en cuenta los efectos de las condiciones ambientales reinantes;
- .3 efecto sobre el asiento y la estabilidad de una unidad móvil flotante en caso de avería, y posterior inundación de cualquier compartimiento; medidas correctoras que deben adoptarse; principio e importancia de mantener la integridad de estanquidad de la unidad móvil; procedimientos para conservar la integridad de estanquidad;
 - .4 carga de provisiones y lastrado que permitan mantener dentro de límites aceptables los esfuerzos a que estén sometidas las unidades;
 - .5 principales miembros estructurales de una unidad e inspecciones periódicas exigidas; conocimientos básicos de las consecuencias de las soldaduras; efectos de la corrosión en la estructura;
 - .6 efecto del sistema de amarre sobre la estabilidad; y
 - .7 precarga y esfuerzos que por reacción se ejercen sobre las patas de las unidades autoelevadoras;
- .2 mantenimiento en posición, amarre y posicionamiento dinámico:
- .1 composición y características de los fondos marinos;
 - .2 comportamiento de los sistemas de amarre y la distribución de esfuerzos, así como los efectos de las condiciones ambientales;
 - .3 consecuencias de un fallo en el sistema de amarre;
 - .4 echar y levar las anclas, y maniobras con buques para la manipulación de anclas; y
 - .5 principios del posicionamiento dinámico, incluidas la capacidad y limitación de los impulsores, los sistemas de suministro de energía y la máxima desviación admisible de la posición deseada;
- .3 operaciones en tránsito:
- .1 Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, en su forma enmendada;
 - .2 navegación y ayudas náuticas electrónicas adecuadas al tipo de unidad; y
 - .3 procedimientos de remolque, incluida la recuperación del remolque;

-
- .4 procedimientos de emergencia y equipo de seguridad:
 - .1 procedimientos de salvamento y de lucha contra incendios, incluidos los ejercicios;
 - .2 mantenimiento e inspección de los dispositivos de salvamento y de lucha contra incendios de conformidad con las prescripciones reglamentarias;
 - .3 procedimientos de comunicación en situaciones de emergencia;
 - .4 precauciones que procede adoptar en previsión de temporal;
 - .5 procedimientos de evacuación; y
 - .6 gestión de crisis y control de multitudes;
 - .5 transbordo de personal:
 - .1 precauciones que procede adoptar durante el transbordo de personal;
 - .2 utilización de la canasta de transbordo de personal;
 - .3 transbordo por helicóptero; y
 - .4 transbordo por buque;
 - .6 manipulación y estiba de suministros, incluidas mercancías peligrosas:
 - .1 seguridad en la manipulación, estiba y cuidado de equipos, suministros y mercancías peligrosas;
 - .2 grúas y equipo elevador, e inspecciones; y
 - .3 procedimientos para el embarque y desembarque desde helicópteros y buques de suministro;
 - .7 prevención y contención de la contaminación:
 - .1 sistemas y equipos de prevención de la contaminación; y
 - .2 procedimientos de lucha contra la contaminación;
 - .8 meteorología:
 - .1 características de los diversos sistemas meteorológicos;
 - .2 aptitud para utilizar la información meteorológica disponible, a fin de garantizar la seguridad de la unidad y suministrar esa información a otros buques o aeronaves que la soliciten;
 - .3 fuentes de información meteorológica; y

- .4 efectos de las condiciones meteorológicas en los límites ambientales de la unidad;
- .9 medidas de seguridad en el trabajo:
 - .1 seguridad, salud e higiene en el trabajo;
 - .2 zonas peligrosas;
 - .3 permisos de trabajo;
 - .4 trabajo por encima del agua;
 - .5 trabajo en espacios cerrados (véase la resolución A.1050(27));
 - .6 formación del personal;
 - .7 conocimiento de la organización y las comunicaciones; y
 - .8 conocimiento e inspección de los equipos de seguridad;
- .10 prescripciones reglamentarias y de certificación, así como valoración de los reglamentos y recomendaciones, tanto internacionales como nacionales, que afectan a las operaciones; y
- .11 operaciones industriales relacionadas con la seguridad marítima, y valoración de la interacción entre las operaciones náuticas y las actividades específicamente industriales, incluidas, cuando proceda, las siguientes:
 - .1 perforación y, en su caso, mantenimiento de pozos;
 - .2 construcción, mantenimiento y reparaciones mar adentro;
 - .3 producción;
 - .4 apoyo para el alojamiento;
 - .5 operaciones de izada;
 - .6 tendido de tuberías;
 - .7 buceo; y
 - .8 apoyo para la lucha contra incendios.

6.2.3 Los métodos de demostración de la competencia de los Directores y los criterios para evaluarla se indican en el cuadro 6.2.

6.2.4 Todos los Directores que se desempeñen a bordo de una unidad móvil que opera mar adentro deberían estar en posesión de un título de competencia.

6.3 Supervisor de gabarra

6.3.1 Para el debido desempeño de las funciones esenciales de seguridad y de prevención de la contaminación asignadas al supervisor de gabarra, se considera necesario que éste tenga conocimientos, experiencia y competencia en las siguientes materias:

- .1 estabilidad y construcción:
conceptos de estabilidad especificados para el operario de control de lastre, más un periodo de servicio en ese cargo;
- .2 construcción:
principios de construcción, elementos estructurales, integridad de estanquidad y lucha contra averías;
- .3 obligaciones en casos de emergencia:
responsabilidades definidas en el plan de emergencia o en el manual de operaciones sobre la seguridad de la unidad;
- .4 comunicaciones:
procedimientos de comunicación para las operaciones ordinarias y en casos de emergencia;
- .5 medidas de seguridad en el trabajo:
 - .1 seguridad, salud e higiene en el trabajo;
 - .2 zonas peligrosas;
 - .3 permisos de trabajo;
 - .4 trabajo por encima del agua;
 - .5 trabajo en espacios cerrados (véase la resolución A.1050(27));
 - .6 formación del personal; y
 - .7 conocimiento e inspección de los equipos de seguridad;
- .6 prescripciones reglamentarias:
reglamentos y recomendaciones, tanto internacionales como nacionales, que afectan a las operaciones;
- .7 primeros auxilios:
prestación de primeros auxilios a las víctimas de accidentes hasta su traslado a un servicio médico;

- .8 operaciones en tránsito:
 - .1 el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado;
 - .2 navegación y ayudas náuticas electrónicas adecuadas al tipo de unidad; y
 - .3 procedimientos de remolque, incluida la recuperación del remolque; y
- .9 competencia náutica:
 - .1 temporal;
 - .2 almacenamiento y trasiego de graneles líquidos;
 - .3 maniobra y determinación de la posición;
 - .4 manipulación de las anclas; y
 - .5 posicionamiento dinámico, cuando proceda.

6.3.2 Los métodos de demostración de la competencia de los supervisores de gabarras y los criterios para evaluarla se indican en el cuadro 6.3.

6.3.3 Todos los supervisores de gabarras que se desempeñen a bordo de una unidad móvil que opera mar adentro deberían estar en posesión de un título de competencia.

6.4 Operario de control de lastre

6.4.1 Para el debido desempeño de las funciones esenciales de seguridad y de prevención de la contaminación asignadas al operario de control de lastre en las unidades estabilizadas por columnas, se considera necesario que éste tenga conocimientos, experiencia y competencia en las siguientes materias:

- .1 conceptos básicos de estabilidad:
 - .1 comprensión de conceptos generales tales como desplazamiento, calado, asiento, escora, francobordo, flotabilidad, flotabilidad de reserva, etc.;
 - .2 comprensión de conceptos tales como centro de gravedad, centro de carena, posición del metacentro, brazo adrizante y sus efectos en la estabilidad transversal;
 - .3 equilibrio estable, inestable y neutro;
 - .4 teoría de los momentos aplicada a la estabilidad, incluidos los efectos de las cargas pesadas y su movimiento;
 - .5 efectos de la adición, sustracción o el desplazamiento de pesos; cálculo de los desplazamientos vertical, transversal y longitudinal del centro de gravedad;

-
- .6 comprensión del informe sobre la prueba de estabilidad y su utilización;
 - .7 efectos de superficie libre con respecto a la estabilidad y factores que afectan a ésta;
 - .8 comprensión general de los conceptos de cambio de asiento, momentos longitudinales, metacentro longitudinal y estabilidad longitudinal;
 - .9 utilización de las curvas hidrostáticas, escala de peso muerto y tablas hidrostáticas;
 - .10 utilización de las curvas cruzadas de estabilidad con objeto de producir una curva de estabilidad estática y extraer información de dicha curva;
 - .11 estabilidad dinámica; balance sincrónico y ángulo de escora de transición; criterios de estabilidad aplicables a las unidades móviles que operan mar adentro;
 - .12 efectos del sistema de amarre sobre la estabilidad; y
 - .13 cálculos diarios de carga;
- .2 aplicación de los conocimientos de estabilidad, y en particular de la teoría y los cálculos sobre los aspectos siguientes:
- .1 cargas sobre cubierta y sus efectos en la estabilidad; modificación del peso en rosca;
 - .2 examen de los sistemas y procedimientos de lastre;
 - .3 reacción ante fallos en los sistemas, incluidos los sistemas de mantenimiento en posición, daños en la estructura y medidas subsiguientes;
 - .4 procedimientos de lucha contra averías, inundación compensadora de compartimientos estancos, utilización de sistemas de bombeo y conexiones cruzadas;
 - .5 condiciones ambientales y sus efectos sobre la estabilidad;
 - .6 límites ambientales y de la unidad, y criterios para pasar a la condición de supervivencia;
 - .7 zonas de estabilidad reducida, precauciones que procede tomar, lastrado/deslastrado asimétrico e importancia de la secuencia con respecto a los esfuerzos;
 - .8 teoría de los cálculos consignados en la hoja diaria de carga, variaciones con la cadena largada y efectos sobre el momento vertical; y
 - .9 procedimientos de emergencia; y

.3 formación complementaria:

la persona que haya adquirido la formación teórica antes indicada no debería trabajar en una cámara de control de lastre si no es bajo la supervisión de un miembro competente del personal y durante un periodo que le permita familiarizarse cabalmente con los sistemas de lastre de dicha unidad. Antes de dejarle a cargo y de exigirle que reaccione por sí sola en caso de emergencia, la persona en cuestión habrá de adquirir la experiencia necesaria en simulacros de situaciones de emergencia.

6.4.2 Los métodos de demostración de la competencia de los operarios de control de lastre y los criterios para evaluarla se indican en el cuadro 6.4.

6.4.3 Todos los operarios de control de lastre que se desempeñen a bordo de una unidad móvil que opera mar adentro deberían estar en posesión de un título de competencia.

6.5 Supervisor de mantenimiento

6.5.1 En las unidades autopropulsadas que operan mar adentro, la persona responsable del funcionamiento y mantenimiento de las maquinarias propulsoras principales y auxiliares deberá poseer los conocimientos necesarios que prescribe el capítulo III del Convenio de formación, en su forma enmendada (véase la sección 4.1 relativa a las unidades móviles autopropulsadas que operan mar adentro).

6.5.2 En las unidades móviles sin propulsión propia que operan mar adentro, la persona responsable del funcionamiento y mantenimiento del sistema propulsor y las máquinas auxiliares deberá tener conocimientos y experiencia en las siguientes materias:

- .1 funcionamiento y mantenimiento de los motores;
- .2 funcionamiento y mantenimiento de las máquinas auxiliares, incluidos los sistemas de bombeo y de tuberías, los sistemas de control conexos y, cuando proceda, los sistemas elevadores;
- .3 detección de defectos en el funcionamiento de las máquinas, localización de fallos para impedir o reducir al mínimo las averías;
- .4 problemas de mantenimiento y reparaciones;
- .5 funcionamiento y mantenimiento de los sistemas de prevención, detección y extinción de incendios;
- .6 medidas de seguridad en el trabajo;
- .7 mantenimiento de las embarcaciones de supervivencia y de los dispositivos de puesta a flote; y
- .8 procedimientos de prevención de la contaminación.

6.5.3 Los métodos de demostración de la competencia de los supervisores de mantenimiento de las unidades móviles sin propulsión propia y los criterios para evaluarla se indican en el cuadro 6.5.

6.5.4 Todos los supervisores de mantenimiento que se desempeñen a bordo de una unidad móvil que opera mar adentro deberían estar en posesión de un título de competencia.

Cuadro 6.1

Requisitos sobre conocimientos y formación para los Directores de instalaciones mar adentro de los distintos tipos de unidades móviles que operan mar adentro

Conocimientos y experiencia enumerados en la sección 6.2.2	Tipo de unidad						
	Unidades autopropulsadas			Unidades sin propulsión propia			
	Unidad de superficie	Unidad estabilizada por columnas	Otras	Unidad estabilizada por columnas	Otras	Unidad sumergible que descansa sobre el fondo	Unidad autoelevadora que descansa sobre el fondo
.1.1	X	X	X	X	X	X	X
.1.2	X	X	X	X	³	²	²
.1.3	X	X	X	X	X	²	²
.1.4	X	X	X	X	X	X	X
.1.5	X	X	X	X	X	X	X
.1.6	X ¹	X ¹	X ¹		X	X	
.1.7							X
.2.1	X	X	X	X	X	X	X
.2.2	X ¹	X ¹	X ¹		X	X	
.2.3	X ¹	X ¹	X ¹		X	X	
.2.4	X	X	X	X	X	X	X
.2.5	X	X	X				
.3.1	X	X	X	X ³	³	^{2,3}	^{2,3}
.3.2	X	X	X	X ³	³	^{2,3}	^{2,3}
.3.3	X	X	X	X	X ³	²	²
.4 a .11	X	X	X	X	X	X	X

¹ Excluidas las unidades en la modalidad de posicionamiento dinámico.

² Unidades que descansan sobre el fondo mientras flotan.

³ Depende del tipo de unidad y de la modalidad operacional (a determinar por la Administración).

Cuadro 6.2

Especificación de las normas mínimas de competencia para los Directores de instalaciones mar adentro

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Planificar y garantizar la seguridad de las operaciones de lastrado y deslastrado, y la compensación de los cambios de las cargas sobre cubierta	<p>Conocimientos y aptitud para aplicar las normas nacionales e internacionales pertinentes sobre estabilidad</p> <p>Uso de la información sobre estabilidad que pueda figurar en, o derivarse de, los diagramas de estabilidad y asiento, del manual de operaciones y/o de los programas informáticos de carga y estabilidad</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>El lastrado y el deslastrado se planean y ejecutan con arreglo a los procedimientos establecidos</p> <p>Los cambios de las cargas sobre cubierta se compensan con arreglo a los procedimientos establecidos</p>
Control operacional del asiento, la estabilidad y los esfuerzos	<p>Comprensión de los principios fundamentales de la construcción de las unidades móviles que operan mar adentro, incluidos los miembros estructurales principales y las inspecciones periódicas exigidas</p> <p>Conocimiento básico de los efectos de la soldadura y de la corrosión en la estructura</p> <p>Comprensión de los principios fundamentales y de las teorías y factores que afectan al asiento y la estabilidad, y de las medidas necesarias para mantener el asiento y la estabilidad (modalidad a flote)</p> <p>Criterios de estabilidad estática y dinámica de las unidades móviles que operan mar adentro, límites ambientales y criterios de conservación de la flotabilidad</p> <p>Comprensión de la prueba de estabilidad, reconocimiento para determinar el peso muerto, y su utilidad</p> <p>Uso de los cálculos diarios de carga</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	La estructura de la unidad y las condiciones de estabilidad y esfuerzos se mantienen en todo momento dentro de márgenes de seguridad

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
	<p>Conocimiento del efecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 en el asiento y la estabilidad de una unidad móvil en caso de avería y posterior inundación de un compartimiento, y medidas correctoras que deben adoptarse (modalidad a flote) .2 de la carga y el lastrado que permitan mantener dentro de límites aceptables los esfuerzos a que estén sometidas las unidades .3 de los sistemas de amarre y los fallos de las amarras .4 de la precarga y los esfuerzos sobre las patas de las unidades autoelevadoras .5 de la pérdida de flotabilidad 		
<p>Garantizar la seguridad del personal de la unidad móvil y las condiciones de funcionamiento de los sistemas de salvamento y de lucha contra incendios y otros sistemas de seguridad</p>	<p>Conocimiento de las reglas relativas a los dispositivos de salvamento (Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar) aplicables a las unidades móviles que operan mar adentro</p> <p>Organización de ejercicios de lucha contra incendios y de abandono del buque</p> <p>Mantenimiento del estado operacional de los sistemas de salvamento y de lucha contra incendios y otros sistemas de seguridad</p> <p>Medidas que deben tomarse para proteger y cuidar a todas las personas a bordo en caso de emergencia, incluida la evacuación</p> <p>Medidas que deben tomarse para limitar los daños producidos por incendio, explosión, abordaje o varada</p> <p>Precauciones que procede adoptar en previsión de temporal</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>Los procedimientos para la vigilancia de los sistemas de detección de incendios y de seguridad garantizan que todas las alarmas son detectadas con prontitud y que se responde con arreglo a los procedimientos de emergencia establecidos</p> <p>El mantenimiento de los dispositivos de salvamento y de lucha contra incendios se lleva a cabo con arreglo a las normas prescritas</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Elaborar planes de emergencia y de lucha contra averías, y controlar las situaciones de emergencia	<p>Preparación de planes para contingencias y de respuesta a emergencias</p> <p>Construcción de unidades que operan mar adentro, incluida la lucha contra averías</p> <p>Métodos y equipos auxiliares para la prevención, detección y extinción de incendios</p> <p>Funciones y uso de los dispositivos de salvamento</p> <p>Evacuación desde la unidad móvil</p> <p>Precauciones que procede adoptar en previsión de temporal</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	Los procedimientos de emergencia se ajustan a los planes establecidos para situaciones de emergencia
Hacer frente a las emergencias	<p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 los procedimientos de emergencia .2 los efectos sobre el asiento y la estabilidad de inundaciones causadas por averías, operaciones de lucha contra incendios, pérdida de flotabilidad u otros motivos, así como de las medidas que procede adoptar <p>Comunicación efectiva de la información sobre los aspectos de estabilidad</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>Los procedimientos establecidos se siguen durante los ejercicios y en caso de emergencia</p> <p>Las comunicaciones son claras y eficaces</p>
Garantizar que las condiciones de la unidad móvil son seguras para el tránsito, mantenimiento en posición, amarre y posicionamiento dinámico	<p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, en su forma enmendada .2 la navegación y las ayudas náuticas electrónicas correspondientes al tipo de unidad .3 los procedimientos de remolque, incluida la recuperación del remolque .4 la composición y las características del fondo marino 	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>Las operaciones de tránsito, mantenimiento en posición, amarre y posicionamiento dinámico se efectúan en todo momento de manera segura</p> <p>Las comunicaciones son efectivas y se ajustan a los procedimientos establecidos</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
	<ul style="list-style-type: none"> .5 el comportamiento de los sistemas de amarre y la distribución de los esfuerzos, así como los efectos de las condiciones ambientales .6 las consecuencias de un fallo en el sistema de amarre .7 echar y levar anclas, y la maniobra con buques para la manipulación de éstas .8 los principios de posicionamiento dinámico, que incluyen la capacidad y limitación de los impulsores, los sistemas de suministro de energía y la máxima desviación admisible de la posición deseada (sólo para los buques que cuenten con equipo de posicionamiento dinámico) 		
Previsión de las condiciones meteorológicas y oceanográficas	<p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 las características de los sistemas meteorológicos .2 cómo aplicar la información meteorológica disponible a la hora de garantizar la seguridad de la unidad y, si se solicita, facilitar dicha información a otros buques o aeronaves .3 las fuentes de información meteorológica .4 los efectos de las condiciones meteorológicas sobre los límites ambientales de funcionamiento de la unidad 	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>Las previsiones meteorológicas para un periodo determinado se basan en toda la información disponible</p> <p>Las medidas adoptadas para garantizar la seguridad de la navegación y de las operaciones reducen al mínimo los riesgos para la unidad</p>
Planificar y garantizar la seguridad del transbordo del personal	<p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 las precauciones que procede adoptar durante el transbordo de personal .2 utilización de la canasta de transbordo de personal .3 transbordo por helicóptero .4 transbordo por buque .5 efectos de las condiciones ambientales sobre el método de transbordo del personal 	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	El transbordo de personal se efectúa de manera segura

* Resolución MSC.38(63), anexo 2.

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Planificar y garantizar la seguridad de las operaciones de carga, estiba, sujeción y manipulación de suministros, incluidas las mercancías peligrosas	<p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 los efectos de las cargas y de las operaciones de carga en el asiento y la estabilidad .2 la manipulación sin riesgos, estiba y mantenimiento del equipo, los suministros y las mercancías peligrosas .3 las grúas y dispositivos de izada, e inspección de los mismos .4 los procedimientos para la carga y descarga de helicópteros y buques de suministro .5 las precauciones durante las operaciones de carga, descarga y manipulación de mercancías peligrosas, potencialmente peligrosas o nocivas 	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>Las previsiones meteorológicas para un periodo determinado se basan en toda la información disponible</p> <p>La estiba y sujeción de las cargas y suministros garantizan que las condiciones de estabilidad y esfuerzos se mantienen dentro de márgenes de seguridad y se ajustan a las directrices establecidas y a la reglamentación</p> <p>La información relativa a los peligros, riesgos y prescripciones especiales está recogida en un formato adecuado que facilita su consulta en caso de producirse un suceso</p>
Prevención de la contaminación	<p>Métodos y ayudas para prevenir la contaminación del medio ambiente</p> <p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 los sistemas y mecanismos de prevención de la contaminación .2 los procedimientos de contención de la contaminación, que incluyen el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos contemplado en la regla I/26 del MARPOL y en el artículo 3 del Convenio de cooperación, el plan de gestión de desechos especificado en el Anexo V del MARPOL y todo plan que trate de mercancías peligrosas o potencialmente peligrosas .3 la importancia de las medidas anticipadoras y prospectivas para proteger el medio marino 	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>Las operaciones se realizan sin poner en peligro el medio ambiente por derrames de hidrocarburos, mercancías peligrosas o potencialmente peligrosas, ni basuras</p> <p>Medidas para garantizar que se mantiene una buena reputación desde el punto de vista ambiental</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Supervisar y controlar las prácticas de seguridad en el trabajo</p>	<p>Conocimiento de las prácticas de seguridad en el trabajo, que incluyen las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 seguridad, salud e higiene en el trabajo .2 zonas peligrosas .3 permisos de trabajo .4 trabajo por encima del agua .5 trabajo en espacios cerrados <p>Conocimientos de la formación del personal, así como del sistema organizativo y de comunicaciones</p> <p>Conocimiento e inspección del equipo de seguridad</p> <p>Identificación, evaluación y contención de nuevos riesgos mediante controles técnicos o prácticas de seguridad en el trabajo</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>Las operaciones reducen al mínimo los riesgos para el personal</p>
<p>Supervisar y controlar la observancia de la reglamentación y las medidas encaminadas a garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino</p>	<p>Conocimiento del derecho marítimo internacional recogido en acuerdos y convenios internacionales</p> <p>Se prestará atención a los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 certificados y otros documentos que los convenios o acuerdos internacionales prescriben llevar a bordo de las unidades móviles que operan mar adentro .2 responsabilidades derivadas de lo prescrito en: <ul style="list-style-type: none"> – el Convenio internacional sobre líneas de carga; – el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar; – el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques; 	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>Los procedimientos para supervisar las operaciones y el mantenimiento se ajustan a lo prescrito en la reglamentación</p> <p>Los posibles incumplimientos se detectan de manera rápida y correcta</p> <p>La renovación y prórroga de los certificados garantiza la continuidad de la validez de los dispositivos y el equipo objeto de inspección</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
	<p>.3 declaraciones sanitarias marítimas y prescripciones del Reglamento sanitario internacional</p> <p>.4 responsabilidades derivadas de los instrumentos internacionales relativos a la seguridad de la unidad, los visitantes, la tripulación y la carga</p> <p>.5 métodos y ayudas para prevenir la contaminación del medio marino por las unidades móviles que operan mar adentro</p> <p>.6 legislación nacional por la que se implantan estos acuerdos y convenios internacionales</p>		
Supervisión y control de las operaciones industriales que afectan a la seguridad marítima	<p>Conocimiento y comprensión de la interacción existente entre las operaciones marítimas y las actividades industriales específicas, que incluyen, si procede, las siguientes:</p> <p>.1 perforación o, en su caso, mantenimiento de pozos</p> <p>.2 construcción, mantenimiento y reparaciones mar adentro</p> <p>.3 producción</p> <p>.4 apoyo para el alojamiento</p> <p>.5 operaciones de izada</p> <p>.6 tendido de tuberías</p> <p>.7 buceo</p> <p>.8 apoyo para la lucha contra incendios</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	Las operaciones industriales se realizan de manera segura

Cuadro 6.3

Especificación de las normas mínimas de competencia para los supervisores de gabarras

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Planificar y garantizar la seguridad de las operaciones de lastrado y deslastrado, y la compensación de los cambios de las cargas sobre cubierta	<p>Conocimiento y aptitud para aplicar las normas nacionales e internacionales pertinentes sobre estabilidad</p> <p>Uso de la información sobre estabilidad de la carga que pueda figurar en, o derivarse de, los diagramas de estabilidad y asiento, del manual de operaciones y/o de los programas informáticos de carga y estabilidad</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>El lastrado y el deslastrado se planean y ejecutan con arreglo a los procedimientos establecidos</p> <p>Los cambios de las cargas en cubierta se compensan de acuerdo con los procedimientos establecidos</p>
Control operacional del asiento, la estabilidad y los esfuerzos	<p>Comprensión de los principios fundamentales de la construcción de las unidades móviles que operan mar adentro, incluidos los miembros estructurales principales, las inspecciones periódicas exigidas, la estanquidad y el control de averías</p> <p>Conocimiento básico de los efectos de la soldadura y de la corrosión en la estructura</p> <p>Comprensión de los principios fundamentales y de las teorías y factores que afectan al asiento y la estabilidad, y de las medidas necesarias para mantener el asiento y la estabilidad</p> <p>Criterios de estabilidad estática y dinámica de las unidades que operan mar adentro, límites ambientales y criterios de conservación de la flotabilidad</p> <p>Comprensión de la prueba de estabilidad, reconocimiento para determinar el peso muerto, y su utilidad</p> <p>Uso de los cálculos diarios de carga</p> <p>Conocimiento de los sistemas de amarre y los fallos de las amarras</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	La estructura de la unidad y las condiciones de estabilidad y esfuerzos se mantienen en todo momento dentro de márgenes de seguridad

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Hacer frente a las emergencias	<p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 los procedimientos de emergencia .2 los efectos sobre el asiento y la estabilidad de inundaciones causadas por averías, operaciones de lucha contra incendios, pérdida de flotabilidad u otros motivos, así como de las medidas que procede adoptar <p>Comunicación efectiva de la información sobre los aspectos de estabilidad y control de averías</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>Los procedimientos establecidos se siguen durante los ejercicios y en caso de emergencia</p> <p>Las comunicaciones son claras y eficaces</p>
Competencia náutica	<p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, en su forma enmendada .2 la navegación y las ayudas náuticas electrónicas correspondientes al tipo de unidad .3 los procedimientos de remolque, incluida la recuperación del remolque <p>Competencia en lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 mar gruesa .2 almacenamiento y trasiego de líquidos a granel .3 maniobra y posicionamiento .4 manejo del ancla .5 posicionamiento dinámico, si procede <p>Comunicación efectiva de la información sobre los aspectos náuticos y de manipulación de la carga</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>Las operaciones de tránsito, mantenimiento en posición, amarre y posicionamiento dinámico se efectúan en todo momento de manera segura</p> <p>Las comunicaciones son efectivas y se ajustan a los procedimientos establecidos</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Planificar y garantizar la seguridad de la carga, estiba, sujeción y manipulación de los suministros, incluidas las mercancías peligrosas	<p>Conocimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 los efectos de las cargas y de las operaciones de carga sobre el asiento y la estabilidad .2 la manipulación sin riesgos, estiba y protección del equipo, los suministros y las mercancías peligrosas .3 las grúas y dispositivos de izada, e inspección de los mismos .4 los procedimientos para la carga y descarga de helicópteros y buques de suministro .5 las precauciones durante las operaciones de carga, descarga y la manipulación de mercancías peligrosas, potencialmente peligrosas o nocivas 	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>Las previsiones meteorológicas para un periodo determinado se basan en toda la información disponible</p> <p>La estiba y sujeción de las cargas y suministros garantizan que las condiciones de estabilidad y esfuerzos se mantienen dentro de márgenes de seguridad y se ajustan a las directrices establecidas y a la reglamentación</p> <p>La información relativa a los peligros, riesgos y prescripciones especiales está recogida en un formato adecuado que facilita su consulta en caso de producirse un suceso</p>
Supervisar y controlar las prácticas de seguridad en el trabajo	<p>Conocimiento de las prácticas de seguridad en el trabajo, que incluyen las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 seguridad, salud e higiene en el trabajo .2 zonas peligrosas .3 permisos de trabajo .4 trabajo por encima del agua .5 trabajo en espacios cerrados <p>Conocimientos de la formación del personal, así como del sistema organizativo y de comunicaciones</p> <p>Conocimiento e inspección del equipo de seguridad</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	Las operaciones reducen al mínimo los riesgos para el personal

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Supervisar y controlar la observancia de la reglamentación y las medidas encaminadas a garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino	<p>Conocimiento del derecho marítimo internacional recogido en acuerdos y convenios internacionales</p> <p>Se prestará atención a los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 certificados y otros documentos que los convenios o acuerdos internacionales prescriben llevar a bordo de las unidades móviles que operan mar adentro .2 responsabilidades derivadas de lo prescrito en: <ul style="list-style-type: none"> – el Convenio internacional sobre líneas de carga; – el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar; – el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques; .3 responsabilidades derivadas de los instrumentos internacionales relativos a la seguridad de la unidad, los visitantes, la tripulación y la carga .4 métodos y ayudas para prevenir la contaminación del medio marino por las unidades móviles que operan mar adentro .5 legislación nacional mediante la que se implantan estos acuerdos y convenios internacionales .6 la importancia de las medidas anticipadoras y prospectivas para proteger el medio marino 	Examen y evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>Los procedimientos para supervisar las operaciones y el mantenimiento se ajustan a lo prescrito en los instrumentos jurídicos</p> <p>Los posibles incumplimientos se detectan de manera rápida y correcta</p> <p>La renovación y prórroga de los certificados garantiza la validez de los dispositivos y el equipo objeto de inspección</p> <p>Medidas para garantizar que se mantiene una buena reputación desde el punto de vista ambiental</p>
Prestar primeros auxilios a un accidentado antes de trasladarlo al servicio médico	Véase el cuadro A-VI/4-1 del Código de formación	Véase el cuadro A-VI/4-1 del Código de formación	Véase el cuadro A-VI/4-1 del Código de formación

Cuadro 6.4

Especificación de las normas mínimas de competencia para los operarios de control de lastre

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Planificar y garantizar la seguridad de las operaciones de lastrado y deslastrado, y la compensación de los cambios de las cargas sobre cubierta</p>	<p>Conocimiento y aptitud para aplicar las normas nacionales e internacionales pertinentes sobre estabilidad</p> <p>Uso de la información sobre estabilidad que pueda figurar en, o derivarse de, los diagramas de estabilidad y asiento, del manual de operaciones y/o de los programas informáticos de carga y estabilidad</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>Las operaciones de lastrado o deslastrado se planean y ejecutan con arreglo a los procedimientos establecidos</p> <p>Los cambios de las cargas en cubierta se compensan con arreglo a los procedimientos establecidos</p>
<p>Control operacional del asiento, la estabilidad y los esfuerzos</p>	<p>Comprensión de los principios fundamentales de la construcción de buques y de las teorías y factores que afectan al asiento y la estabilidad y de las medidas necesarias para mantener el asiento y la estabilidad</p> <p>Criterios de estabilidad estática y dinámica de las unidades que operan mar adentro, límites ambientales y criterios de conservación de la flotabilidad</p> <p>Comprensión de la prueba de estabilidad, el reconocimiento para determinar el peso muerto, y su utilidad</p> <p>Uso de los cálculos diarios de carga</p> <p>Estabilidad dinámica</p> <p>Conocimiento de los efectos de los sistemas de amarre y los fallos de las amarras</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen</p>	<p>Las condiciones de estabilidad y esfuerzos se mantienen en todo momento dentro de márgenes de seguridad</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Hacer frente a las emergencias	<p>Conocimiento de los procedimientos de emergencia</p> <p>Conocimiento de los efectos sobre el asiento y la estabilidad de inundaciones causadas por averías, operaciones de lucha contra incendios, pérdida de flotabilidad u otros motivos, así como de las medidas que procede adoptar</p> <p>Comunicación efectiva de la información sobre los aspectos de estabilidad</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>Los procedimientos establecidos se siguen durante los ejercicios y en caso de emergencia</p> <p>Las comunicaciones son claras y eficaces</p>
Prevención de la contaminación	<p>Métodos y ayudas para prevenir la contaminación del medio ambiente</p> <p>Conocimiento de las prescripciones internacionales y nacionales pertinentes, prestándose especial atención a los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 certificados y otros documentos prescritos por los convenios internacionales o la legislación nacional, procedimientos para su obtención y periodo de validez de los mismos .2 responsabilidades derivadas de los acuerdos internacionales pertinentes .3 la importancia de las medidas anticipadoras y prospectivas para proteger el medio marino 	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>Se siguen los procedimientos de prevención de la contaminación establecidos en los convenios internacionales, en las prescripciones nacionales y en la política de la compañía</p> <p>Medidas para garantizar que se mantiene una buena reputación desde el punto de vista ambiental</p>

Cuadro 6.5

Especificación de las normas mínimas de competencia para los supervisores de mantenimiento en las unidades sin propulsión propia

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Usar las herramientas apropiadas para las operaciones de fabricación y reparación llevadas a cabo normalmente en las unidades	<p>Características y limitaciones de los materiales empleados en la construcción y reparación</p> <p>Características y limitaciones de los procesos usados para la fabricación y reparación</p> <p>Propiedades y parámetros considerados en la fabricación y reparación de sistemas y componentes</p> <p>Aplicación de prácticas de seguridad en el trabajo</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: formación en cursillos técnicos, experiencia en el empleo, o examen	<p>La identificación de los parámetros más importantes para la fabricación de componentes típicos relacionados con las unidades es idónea</p> <p>La selección del material es la correcta</p> <p>La fabricación se hace dentro de tolerancias determinadas</p> <p>El uso de equipos y maquinaria es seguro y oportuno</p>
Manejar herramientas de mano y equipo de medición para el desmantelamiento, mantenimiento, reparación y rearmado de instalaciones y equipos de a bordo	<p>Características del proyecto y elección de materiales para la construcción de equipos</p> <p>Interpretación de dibujos de máquinas y herramientas</p> <p>Características de funcionamiento de los equipos y sistemas</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: formación en cursillos técnicos, experiencia en el empleo, o examen	<p>Los procedimientos de seguridad son adecuados</p> <p>La selección de herramientas y de los equipos de respeto es correcta</p> <p>El desmantelamiento, inspección, reparación y rearmado de equipos se realiza de conformidad con las pautas estipuladas en los manuales</p> <p>Las pruebas de funcionamiento y la nueva puesta en servicio se efectúan de conformidad con los manuales y las buenas prácticas</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
<p>Manejar herramientas de mano, equipos eléctricos y electrónicos de medición y prueba para detectar fallos, y efectuar operaciones de mantenimiento y reparación</p>	<p>Prescripciones de seguridad para el trabajo con sistemas eléctricos</p> <p>Características de construcción y operacionales de los sistemas y equipos eléctricos AC y DC de a bordo</p> <p>Construcción y operación de equipos eléctricos de prueba y medición</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: formación en cursillos técnicos, experiencia en el empleo, o examen</p>	<p>La implantación de los procedimientos de seguridad es satisfactoria</p> <p>La selección y el uso de los equipos de prueba son adecuados y la interpretación de los resultados es correcta</p> <p>La selección de procedimientos para realizar reparaciones y mantenimiento se ajusta a los manuales y las buenas prácticas</p> <p>La puesta en servicio y las pruebas de funcionamiento de los equipos y sistemas que vuelven a entrar en servicio tras ser reparados, se realizan de conformidad con los manuales y las buenas prácticas</p>
<p>Manejar alternadores, generadores y sistemas de control</p>	<p>Grupo electrógeno</p> <p>Conocimientos y aptitudes básicos en electrotecnia</p> <p>Preparación, iniciación, acoplamiento y carga de alternadores o generadores</p> <p>Localización de fallos comunes y medidas para prevenir daños</p> <p>Sistemas de control</p> <p>Localización de fallos comunes y medidas para prevenir daños</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, formación con simulador, formación con equipos de laboratorio, o examen</p>	<p>Las operaciones se planifican y llevan a cabo de conformidad con las reglas y procedimientos establecidos para garantizar la seguridad</p>
<p>Efectuar el mantenimiento de los sistemas mecánicos, incluidos los sistemas de control</p>	<p>Conocimientos y aptitudes básicas de mecánica</p> <p>Aislamiento seguro de instalaciones y equipos eléctricos y de otro tipo, antes de permitir que se trabaje con dichas instalaciones o equipos</p> <p>Efectuar el mantenimiento y las reparaciones de tales instalaciones y equipos</p>	<p>Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, formación con simulador, formación con equipos de laboratorio, o examen</p>	<p>El aislamiento, desmantelamiento y rearmado de instalaciones y equipos se realizan de conformidad con las prácticas y procedimientos aceptados. Las medidas adoptadas permiten restablecer la instalación por el método más oportuno y adecuado a las circunstancias y condiciones existentes</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Manejar, supervisar y evaluar el rendimiento y la capacidad de los motores y de la maquinaria	<p>Funcionamiento y mantenimiento de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - motores - maquinaria auxiliar, que incluye los sistemas de bombeo y trasiego, los sistemas de control conexos y, si procede, los sistemas elevadores 	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	Las medidas adoptadas durante los ejercicios o para hacer frente a las emergencias se ajustan a los procedimientos establecidos
Detectar y determinar la causa de fallos de la maquinaria y corregirlos	Detección de los fallos de la maquinaria y localización de los mismos para prevenir o reducir al mínimo la avería	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>Los métodos comparativos de las condiciones operacionales existentes se ajustan a las prácticas y procedimientos recomendados</p> <p>Las medidas y decisiones adoptadas se ajustan a las especificaciones y limitaciones de funcionamiento recomendadas</p>
Habilitar procedimientos seguros de mantenimiento y reparación	<p>Prácticas de mecánica naval</p> <p>Habilitar y ejecutar procedimientos seguros de mantenimiento y reparación</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>Las actividades de mantenimiento se planifican y llevan a cabo de manera correcta y conforme a lo previsto en las especificaciones técnicas, reglamentarias, de seguridad y en los procedimientos</p> <p>Para las tareas de mantenimiento y reparación se dispone de planos, materiales, especificaciones y equipo idóneo</p> <p>Las medidas adoptadas permiten reparar la instalación de la mejor manera posible</p>
Manejo y mantenimiento de las embarcaciones de supervivencia y de los sistemas de puesta a flote, así como de los sistemas de prevención, detección y extinción de incendios	<p>Mantenimiento de las condiciones operacionales de las embarcaciones de supervivencia y los sistemas de puesta a flote, así como de los sistemas de prevención, detección y extinción de incendios</p> <p>Medidas adoptadas para proteger la unidad y su personal y limitar las averías causadas por incendios, explosiones, abordajes o varadas</p>	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>Los procedimientos para mantener el equipo garantizan su buen funcionamiento</p> <p>Las medidas adoptadas en caso de emergencia o durante los ejercicios se ajustan a los procedimientos establecidos</p>

Competencia	Conocimientos, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Prevención de la contaminación	<p>Métodos y ayudas para prevenir la contaminación del medio ambiente</p> <p>Conocimiento de las prescripciones internacionales y nacionales pertinentes, prestándose especial atención a los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 certificados y otros documentos prescritos por convenios internacionales o la legislación nacional, procedimientos para su obtención, y periodo de validez de los mismos .2 responsabilidades derivadas de los acuerdos internacionales pertinentes .3 la importancia de las medidas anticipadoras y prospectivas para proteger el medio marino 	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simulador, o examen	<p>Se siguen los procedimientos de prevención de la contaminación establecidos en los convenios internacionales, en las prescripciones nacionales y en la política de la compañía</p> <p>Medidas para garantizar que se mantiene una buena reputación desde el punto de vista ambiental</p>
Garantizar que se observan las prácticas de seguridad en el trabajo	Prácticas de seguridad en el trabajo	Evaluación de los resultados obtenidos en una o más de las siguientes modalidades formativas: experiencia en el empleo, observación directa, instrucción oficial, formación con simuladores o examen	<p>Las prácticas de trabajo se ajustan a la reglamentación, los códigos de prácticas, la política de la compañía, y tienen en cuenta los aspectos de seguridad ambiental</p> <p>Se observan las prácticas de seguridad en el trabajo y se utiliza correctamente en todo momento equipo adecuado de seguridad y protección</p>

7 APTITUD PARA EL SERVICIO

7.1 Las Administraciones deberían instar a las compañías a que familiaricen a todo su personal mar adentro (categorías A, B, C y D) con los requisitos, principios y orientaciones estipulados en estas recomendaciones. El personal mar adentro debería:

- .1 asignar al personal adecuado para que haya una guardia y un programa de trabajo seguros, adecuados a las circunstancias y condiciones reinantes a bordo de la unidad;
- .2 tener en cuenta las limitaciones en las cualificaciones o en cualquier otra aptitud de cada miembro del personal de guardia o que esté trabajando con ellos antes de asignarles o permitirles que realicen la guardia o la tarea;
- .3 entender sus papeles y responsabilidades personales y los del personal de guardia o de las personas que estén de servicio con ellos;
- .4 aprovechar de manera eficaz todos los recursos disponibles (por ejemplo, información, equipo y otro personal);
- .5 entender las funciones y el funcionamiento del equipo con el que están trabajando;
- .6 entender la información que les presenta su equipo (es decir, lecturas) y otro personal de guardia o que esté trabajando con ellos antes de adoptar medidas de respuesta;
- .7 mantener un intercambio de comunicación apropiado en todas las situaciones; y
- .8 notificar a su supervisor inmediato y/o al Director de la instalación mar adentro sin vacilar cuando tenga dudas respecto de las medidas que debe adoptar en el interés de la seguridad o la protección.

7.2 Las Administraciones deberían instar a las compañías a que se establezcan medidas adecuadas para evitar el consumo indebido de drogas y alcohol.

7.3 Las Administraciones deberían instar a las compañías a que establezcan y hagan cumplir periodos de descanso para todo el personal, en particular para el personal encargado de la guardia y aquellos que tengan tareas relacionadas con la seguridad, la protección o la prevención de la contaminación.

7.4 Arreglos relacionados con el descanso y la fatiga:

- .1 las Administraciones deberían tener en cuenta los riesgos que entraña la fatiga del personal, en particular de aquéllos cuyas tareas están relacionadas con la seguridad y la protección de la unidad;
- .2 todo el personal que tenga tareas asignadas de seguridad, protección o prevención de la contaminación debería disfrutar de periodos de descanso mínimos de 10 horas en cualquier periodo de 24 horas, y de 77 horas en cualquier periodo de siete días, excepto en situaciones de emergencia y según lo determine la Administración;

- .3 los ejercicios de reunión, lucha contra incendios, botes salvavidas y otros ejercicios prescritos por reglas y legislaciones nacionales o por instrumentos internacionales deberían llevarse a cabo de una manera que reduzca al mínimo la perturbación de los periodos de descanso y que no genere fatiga; y
- .4 nada de lo estipulado en las presentes recomendaciones se debería considerar como que limita el derecho del capitán, el Director de la instalación mar adentro o la persona a cargo de la unidad a que solicite a cualquier miembro del personal que trabaje las horas que sean necesarias para la seguridad y protección inmediata de la unidad, del personal a bordo, para llevar a cabo cambios de tripulación, o para ayudar a cualquier otra unidad que esté en peligro. En consecuencia, el capitán, el Director de la instalación mar adentro o la persona a cargo pueden modificar el horario de descanso para llevar a cabo las labores que sean necesarias hasta que se haya vuelto a la situación normal de la unidad.

8 NORMAS MÉDICAS

Las Administraciones deberían establecer normas de aptitud física para el personal mar adentro (categorías C y D) que se desempeñe a bordo de unidades móviles que operan mar adentro y dicho personal debería ser titular de un certificado médico válido, expedido de conformidad con lo dispuesto por la Administración o en las normas reconocidas del sector. Se alienta a los Estados de abanderamiento a que reconozcan el régimen médico del Estado ribereño en el que se encuentren.

APÉNDICE 1

GUÍA SOBRE LOS EJERCICIOS Y PRÁCTICAS

1 INTRODUCCIÓN

1.1 La presente guía tiene por objeto contribuir a la elaboración de un programa eficaz de ejercicios y prácticas de formación y evaluación para la respuesta básica en emergencias mar adentro. Los ejercicios y prácticas son fundamentales para la prueba y mantenimiento de los medios de respuesta en casos de emergencia a bordo de las unidades móviles que operan mar adentro. También se integran en el sistema de formación básica de seguridad y de respuesta para emergencias destinado a los miembros del personal, y para la evaluación de las aptitudes y conocimientos sobre tales procedimientos.

1.2 Definiciones

1.2.1 *Práctica*: designa la prueba de los medios de respuesta para casos de emergencia a bordo de la unidad móvil que opera mar adentro, en condiciones tan ajustadas a la realidad como sea posible y con participación de todo el personal de la unidad.

1.2.2 *Ejercicio*: designa el tipo de práctica en la que se ejercitan distintos elementos del sistema. Los ejercicios se efectúan en condiciones ajustadas a la realidad, y prevén a la vez instrucción y formación; por ejemplo, ejercicios con aparato respiratorio para los equipos de lucha contra incendios, de atención a accidentados, de primeros auxilios, camilleros, etc.

1.3 Programa de ejercicios y prácticas

1.3.1 El programa de ejercicios y prácticas debería estar integrado en el programa de formación de la unidad. En el caso de los ejercicios y las prácticas cuyo objetivo es desarrollar, mantener y evaluar competencias que son demasiado arriesgados o demasiado complejos para realizar a bordo de la unidad, por ejemplo puesta a flote de botes salvavidas con mar gruesa, se debería considerar la posibilidad de utilizar simuladores aprobados de conformidad con las prescripciones del Estado de abanderamiento y/o del Estado ribereño; sin embargo, en ausencia de éstas, se debería poder aplicar una norma reconocida del sector para hacer que los ejercicios y las prácticas sean más realistas. El programa de ejercicios y prácticas puede concebirse a cuatro niveles:

Prácticas mar adentro/en tierra

1.3.2 Como muchas unidades móviles que operan mar adentro dependen del apoyo de tierra durante la respuesta a emergencias graves, estas prácticas están concebidas para comprobar y reforzar las comunicaciones y relaciones entre la propia unidad y los equipos de apoyo en tierra para casos de emergencia. Con el fin de sacar el máximo provecho de estas prácticas, es posible que se requiera un alto grado de coordinación y planificación.

1.3.3 Habrá que disponer lo necesario para que observadores independientes, es decir, personas que no participan en la práctica en sí, puedan presenciar el desarrollo de las prácticas tanto mar adentro como en tierra, con el objeto de realizar una evaluación objetiva y formular comentarios.

1.3.4 Las prácticas mar adentro/en tierra se realizarán a intervalos que permitan la participación del Director de la instalación mar adentro en una de ellas cada tres años como mínimo, es decir que, en teoría, la frecuencia deberá ser de cada 18 meses aproximadamente.

Prácticas mar adentro

1.3.5 Estas prácticas tienen por objeto comprobar y reforzar las comunicaciones y las relaciones entre el personal a bordo de la unidad y los equipos de apoyo en caso de emergencia de la unidad. También sirven para comprobar y planear medios integrados de respuesta para casos de emergencia en aquellas unidades que estén realizando operaciones combinadas.

1.3.6 En la medida de lo posible, habrá que disponer lo necesario para que observadores independientes, es decir, personas que no participan en la práctica en sí, puedan presenciarse con el objeto de realizar una evaluación objetiva y formular comentarios.

Ejercicios ordinarios

1.3.7 Se establece un programa de ejercicios ordinarios a fin de facilitar una formación práctica y sistemática, así como la experiencia necesaria sobre los elementos de la respuesta básica para casos de emergencia mar adentro. El programa deberá garantizar la comprobación regular de los diversos elementos de la competencia exigida a nivel individual y de equipo en la formación básica para casos de emergencia mar adentro. Durante un mismo ejercicio se podrán comprobar varios elementos.

1.3.8 También será preciso prever la ejecución de ejercicios para formar al personal y concienciarlo antes de realizar operaciones especiales o peligrosas.

Ejercicios de evaluación

1.3.9 Se deberá establecer un programa específico de ejercicios de evaluación que permitan demostrar de manera periódica y sistemática la competencia a nivel individual en los diversos elementos de la formación básica de seguridad. También cabrá evaluar otros aspectos de la respuesta de emergencia que se consideren apropiados para la unidad.

1.4 Examen y evaluación

1.4.1 Se asignarán evaluadores para cada práctica y ejercicio. A ser posible éstos no deberían participar activamente en el ejercicio o la práctica, de modo que puedan dedicar tiempo y atención a la formación y la evaluación.

1.4.2 Todos los evaluadores deberían:

- .1 poseer el nivel apropiado de conocimientos y comprensión de la competencia que van a evaluar;
- .2 ser competentes en las tareas cuya evaluación se realiza; y
- .3 haber recibido la orientación apropiada sobre los métodos y los aspectos prácticos de la evaluación y haber adquirido experiencia práctica en esta esfera.

1.4.3 Se adoptarán periódicamente disposiciones que permitan que el Director, la persona a cargo u otros supervisores sean dispensados de sus funciones de respuesta para casos de emergencia, y puedan así presenciar los aspectos clave de los ejercicios de la unidad móvil.

1.4.4 El personal que tenga asignadas funciones clave de respuesta para casos de emergencia debería vigilar sistemáticamente la actuación en su esfera de actividad y garantizar que se tomen las medidas apropiadas para resolver los problemas que se presenten.

1.4.5 Los ejercicios se deberían estructurar de modo que permitan también comprobar que los dispositivos y equipos conexos de emergencia están completos, en buen estado de funcionamiento y listos para su uso inmediato.

1.4.6 Se deberá proceder al oportuno análisis tras cada práctica, con fines formativos y para asistir en la evaluación global.

1.5 Registros y seguimiento

1.5.1 Deberían llevarse registros, de formato similar al del modelo que figura en el documento adjunto 1, en los que se describa el alcance de todos los ejercicios realizados. Tratándose de prácticas, es posible que convenga elaborar informes más pormenorizados.

1.5.2 En los registros se deberían anotar todas las recomendaciones que se hayan juzgado oportunas para mejorar o modificar los procedimientos de emergencia, los procedimientos de ejercicios o prácticas, o el equipo.

1.5.3 Se debería llevar un registro de todos los ejercicios de evaluación, de formato similar al del modelo que figura en el documento adjunto 2. Una vez ultimados los ejercicios de evaluación, se harán las anotaciones correspondientes en los registros de formación, en las cartillas de formación o en otros registros apropiados del personal.

1.5.4 Se debería establecer un sistema que garantice el análisis cabal de todas las recomendaciones y la adopción de las medidas pertinentes.

1.6 Precauciones especiales

1.6.1 Respecto de las unidades que estén trabajando con pozos sin entubar, habrá que prestar especial atención al estado del pozo y a la seguridad de las operaciones conexas.

1.6.2 Respecto de las unidades que participen en operaciones combinadas, se tendrá en cuenta el efecto que puedan tener el ejercicio o la práctica en la otra unidad o instalación. No obstante, se recomienda la elaboración de marcos hipotéticos para los ejercicios y prácticas en el caso de operaciones combinadas.

2 PRÁCTICAS MAR ADENTRO

2.1 Marco hipotético de las prácticas

Las prácticas mar adentro deberían ser variadas y estimulantes. Los pormenores del marco hipotético deberían permitir la ejecución de prácticas realistas, pero no tan estructuradas que impidan la introducción de variantes y de factores imprevistos. En el documento adjunto 3 figura un modelo de marco hipotético de las prácticas.

2.2 Planificación de las prácticas

2.2.1 Las prácticas deberían realizarse en un momento que no trastorne mayormente las operaciones, sin que esto vaya en detrimento de los objetivos de la práctica.

2.2.2 La secuencia cronológica de la práctica debería incluir elementos de sorpresa. No obstante, se deberán tener en cuenta las normas de seguridad y otras prescripciones operacionales.

2.2.3 En la medida de lo posible, las prácticas mar adentro deberán realizarse cuando se halle disponible en tierra personal de gestión u otro personal con la competencia adecuada para ayudar a vigilar la práctica e incluir en el marco hipotético, al azar y de manera inesperada, variantes que podrían darse en la realidad. Si no se dispusiera de personas con los conocimientos o la experiencia necesarios en prácticas de emergencia, esta función debería asignarse al Director o a otro supervisor.

2.2.4 Las prácticas mar adentro deberían realizarse cada tres meses aproximadamente.

3 EJERCICIOS ORDINARIOS

3.1 Marco hipotético de los ejercicios

3.1.1 Los ejercicios ordinarios son un medio de practicar la respuesta para casos de emergencia, fomentar el trabajo en equipo e impartir formación básica de seguridad y sobre otros aspectos conexos.

3.1.2 Es esencial que los ejercicios ordinarios no acaben resultando repetitivos. Al prepararlos habrá que basarse en varios elementos relacionados con las operaciones actuales o previstas, de modo que sean variados y supongan un estímulo para el personal de la unidad.

3.1.3 El programa de ejercicios deberá abarcar, en cada periodo de tres meses, todos los elementos requeridos de la formación básica de seguridad. Cabrá añadir otros elementos de respuesta para casos de emergencia con el fin de tratar aspectos concretos de la unidad, tales como las operaciones combinadas (asistencia a otras unidades), la lucha contra incendios en la heliplataforma, etc. Los elementos que podrían utilizarse para la preparación de ejercicios ordinarios figuran en el documento adjunto 4.

3.1.4 A menos que un ejercicio esté concebido para satisfacer un propósito de formación concreto, por ejemplo procedimientos de empleo del aparato respiratorio para los miembros del equipo de lucha contra incendios, durante cada ejercicio se congregará a todo el personal en sus puestos de reunión habituales y alternativos.

3.1.5 En el caso de unidades que operan (o vayan a operar) en zonas donde el sulfuro de hidrógeno (H₂S) pueda ser un problema, habrá que incluir los pertinentes procedimientos de reunión.

3.2 Frecuencia

3.2.1 Cada semana se realizará un ejercicio de abandono de la unidad y uno de lucha contra incendios. Estos ejercicios se organizarán de modo tal que todo el personal permanentemente asignado participe en ellos al menos una vez por mes. De ser posible, debería realizarse un ejercicio dentro de las 24 horas siguientes a un relevo de personal cuando más del 25 % del personal no haya participado durante el mes anterior en los ejercicios de abandono de la unidad y de lucha contra incendios a bordo de la unidad de que se trate.

3.2.2 Deberán realizarse otros ejercicios con la frecuencia necesaria para asegurar que se alcanzan los niveles de competencia requeridos en seguridad básica y en preparación de la respuesta para casos de emergencia.

4 EJERCICIOS DE EVALUACIÓN

4.1 Los ejercicios de evaluación tienen por objeto específico facilitar un medio para que los miembros del personal demuestren que han alcanzado el nivel de competencia exigido en seguridad básica (es decir, supervivencia personal, lucha contra incendios, primeros auxilios y seguridad personal) y sobre otros aspectos de la respuesta de emergencia que se consideren apropiados para la unidad.

4.2 Puede suceder que el personal no asignado permanentemente a una unidad móvil que opera mar adentro tenga dificultades para demostrar que ha alcanzado el nivel requerido de competencia en seguridad básica en condiciones realistas (concretamente si sólo hubiera sido evaluado durante la formación en tierra). Por ello, se deberá alentar a los Directores a que incluyan en esta categoría del personal los ejercicios de evaluación que se realicen.

4.3 Dada la importancia que reviste la suficiencia en seguridad básica, quienes no puedan demostrar haber alcanzado el nivel exigido deberían recibir inmediatamente formación para rectificar la situación.

4.4 La orientación sobre los ejercicios de evaluación figura en el documento adjunto 5.

DOCUMENTO ADJUNTO 1

MODELO DE REGISTRO DE EJERCICIO/PRÁCTICA

Unidad:**Fecha:****Reseña del marco hipotético del ejercicio/práctica:** (por ejemplo, incendio en oficio, puesto de reunión, etc.)**Elementos de la respuesta de emergencia que se ejercitan:**

- | | |
|---|--|
| 1 Centro de control de emergencia <ul style="list-style-type: none">• Mando• Comunicaciones• Información disponible• Establecer un emplazamiento alternativo | 7 Heliplataforma (si la hay) <ul style="list-style-type: none">• Liderazgo• Equipo de vigilancia de incendios y rescate• Atención a accidentados |
| 2 Puestos de reunión <ul style="list-style-type: none">• Verificar que está todo el personal• Desplegar y controlar al personal• Comunicaciones | 8 Abordaje/inundación <ul style="list-style-type: none">• Accionamiento manual de válvulas• Conservación de la integridad de estanquidad• Desagüe de emergencia |
| 3 Evacuación <ul style="list-style-type: none">• Subida a embarcaciones de supervivencia• Puesta a flote de embarcaciones de supervivencia• Sistemas de evacuación• Equipo de protección• Comunicaciones | 9 Hombre al agua <ul style="list-style-type: none">• Puesta a flote de bote de rescate• Comunicación con buque auxiliar |
| 4 Equipos de lucha contra incendios <ul style="list-style-type: none">• Liderazgo• Comunicaciones• Contención y extinción de incendios• Desagüe• Procedimiento para el aparato respiratorio• Búsqueda y salvamento• Atender a accidentados | 10 Temporal muy duro <ul style="list-style-type: none">• Sujeción de equipo en cubierta• Conservación de la integridad de estanquidad |
| 5 Primeros auxilios <ul style="list-style-type: none">• Gestión de accidentados• Atención a accidentados• Evacuación de accidentados | 11 Sulfuro de hidrógeno |
| 6 Control de pozo (si procede) <ul style="list-style-type: none">• Maniobras de entubación• Sacudidas del trépano• Control de pozo• Matar pozo• Gas poco profundo | 12 Operaciones de buceo (si procede) <ul style="list-style-type: none">• Emergencia a bordo con buzos sumergidos• Emergencias relacionadas con buzos |
| | 13 Asistencia a otras personas |
| | 14 Entrada en espacios cerrados y salvamento (véase la resolución A.1050(27)) |
| | 15 Salvamento en altura |
| | 16 Concienciación sobre protección |
| | 17 Concienciación ambiental |

Comentarios sobre los resultados:

Recomendaciones de mejoras:

Firma: _____

Cargo: _____

Fecha: _____

DOCUMENTO ADJUNTO 2

IMPRESO DE EJERCICIO DE EVALUACIÓN
(se rellenará uno por cada ejercicio)

Nombre de la unidad:

Emplazamiento:

Fecha del ejercicio:

Nº de ejercicio:

Designación del ejercicio:

Participantes evaluados:

Nombre:	Empleador:	Cartilla o registro de formación nº:	Actuación:

Evaluador:

Nombre:

Cargo:

Confirmando que he evaluado la actuación de los antemencionados participantes con respecto a los objetivos del ejercicio y que ésta ha sido a mi juicio satisfactoria. Por consiguiente, he hecho las anotaciones correspondientes en sus registros respectivos.

Firma:

Fecha:

Director:

Confirmando que se realizaron el ejercicio y la evaluación antemencionados.

Firma:

Fecha:

DOCUMENTO ADJUNTO 3

MODELO DE MARCO HIPOTÉTICO DE PRÁCTICA PARA LA RESPUESTA EN CASOS DE EMERGENCIA MAR ADENTRO

Objetivo:

Demostrar la aptitud de la unidad para enfrentarse a un suceso grave que empeora hasta el punto que se hace necesaria la evacuación.

Reseña del marco hipotético:

- La práctica comienza con una alarma activada manualmente y un aviso de incendio, abordaje, pérdida de control de pozo, u otro suceso de gravedad creciente.
- Se inician los procedimientos de respuesta para casos de emergencia.
- Se identifica a la persona o personas que faltan.
- El suceso aumenta en gravedad hasta que los equipos de intervención concluyen que ya no es posible contenerlo.
- Se inician los procedimientos de abandono de la unidad.
- El personal se dirige a los puntos de evacuación controlada, según se les ordena.

Actuación esperada:

- El personal se cerciora de que los lugares de trabajo no presentan peligro y se dirige a los puestos de reunión.
- En las unidades que realizan operaciones de pozo, el personal de perforación cierra el pozo y se asegura de que no hay peligro.
- El Director acude al punto de control de emergencia designado y dirige las operaciones.
- Se avisa de la práctica al buque auxiliar, a las organizaciones de respuesta para casos de emergencia y a la(s) base(s) en tierra, según el caso.
- En el puesto de reunión se identifica a la persona o personas que faltan y se determina dónde fueron vistas por última vez.
- Los equipos de lucha contra incendios, con la indumentaria adecuada, se encargan de las mangueras y comienzan la búsqueda en la zona.
- Si resulta oportuno y no hay peligro, se activan los sistemas fijos de lucha contra incendios y se verifica su funcionamiento.
- Los encargados de prestar primeros auxilios y/o los camilleros localizan a los accidentados y los trasladan a lugar seguro.
- El incendio se hace incontrolable y se ordena al personal que se dirija a los puntos de evacuación más adecuados.
- Los equipos de lucha contra incendios se repliegan y se da la alarma de abandono de la unidad.

Posibles variantes del marco hipotético: (no se deben usar todas en una misma práctica)

- Fallo en las comunicaciones entre el líder del equipo de lucha contra incendios, el responsable del puesto de reunión y/o el Director.
- El Director queda incapacitado en cualquier momento de la práctica.
- Otros miembros clave del personal quedan incapacitados.
- Están obstruidas las vías a los puestos de reunión y/o puntos de evacuación.
- Fallo de equipo crítico; por ejemplo, no funciona una bomba contraincendios.
- Los equipos de búsqueda están atrapados.
- Los accidentados en otros puntos de la unidad requieren atención médica inmediata.

DOCUMENTO ADJUNTO 4

POSIBLES ELEMENTOS DE LA RESPUESTA EN CASO DE EMERGENCIA
PARA LA PREPARACIÓN DE EJERCICIOS PERIÓDICOS

- 1 Centro de control de emergencia**
 - Mando
 - Comunicaciones
 - Información disponible
 - Establecer un emplazamiento alternativo
- 2 Puestos de reunión**
 - Verificar que está todo el personal
 - Desplegar y controlar al personal
 - Comunicaciones
- 3 Evacuación**
 - Subida a embarcaciones de supervivencia
 - Puesta a flote de embarcaciones de supervivencia
 - Sistemas de evacuación
 - Equipo de protección
 - Comunicaciones
- 4 Equipos de lucha contra incendios**
 - Liderazgo
 - Comunicaciones
 - Contención y extinción de incendios
 - Desagüe
 - Procedimiento para el aparato respiratorio
 - Búsqueda y salvamento
 - Atender a accidentados
- 5 Primeros auxilios**
 - Gestión de accidentados
 - Atención a accidentados
 - Evacuación de accidentados
- 6 Control de pozo (si procede)**
 - Maniobras de entubación
 - Sacudidas del trépano
 - Control de pozo
 - Matar pozo
 - Gas poco profundo
- 7 Heliplataforma (si la hay)**
 - Liderazgo
 - Equipo de vigilancia de incendios y rescate
 - Atención a accidentados
- 8 Abordaje/inundación**
 - Accionamiento manual de válvulas
 - Conservación de la integridad de estanquidad
 - Desagüe de emergencia
- 9 Hombre al agua**
 - Puesta a flote de bote de rescate
 - Comunicación con buque auxiliar
- 10 Temporal muy duro**
 - Sujeción de equipo en cubierta
 - Conservación de la integridad de estanquidad
- 11 Sulfuro de hidrógeno**
- 12 Operaciones de buceo (si procede)**
 - Emergencia a bordo con buzos sumergidos
 - Emergencias relacionadas con buzos
- 13 Asistencia a otras personas (especialmente durante operaciones combinadas)**
- 14 Entrada en espacios cerrados y salvamento (véase la resolución A.1050(27))**
- 15 Salvamento en altura**
- 16 Concienciación sobre protección**
- 17 Concienciación ambiental**

DOCUMENTO ADJUNTO 5
EJERCICIOS DE EVALUACIÓN TIPO

Reunión

Objetivos del ejercicio: Los participantes demostrarán, de manera satisfactoria a juicio del evaluador, que al oír/observar las alarmas:

- identifican correctamente la alarma, se cercioran como es debido de que su zona de trabajo no presenta peligro y se dirigen a sus puestos de reunión asignados;
- llegan al puesto de reunión con la indumentaria adecuada, el equipo de protección personal necesario, y con cualquier otro equipo que se les asigne en el cuadro de obligaciones;
- siguen las instrucciones e indicaciones del responsable del puesto de reunión o de otra persona que esté a cargo; y
- saben ponerse el equipo de protección personal.²

Condiciones del ejercicio: Este ejercicio puede quedar integrado en el programa de ejercicios ordinarios de la unidad siempre que:

- el evaluador esté en una posición que le permita observar a los participantes en sus puestos de reunión;
- el ejercicio prevea el traslado del grupo desde el puesto de reunión al punto de evacuación, si éste fuera diferente del puesto de reunión; y
- las personas que se evalúan demuestren aptitud para ponerse el equipo de protección personal adecuado.³

Frecuencia de evaluación: En este ejercicio se evaluará al personal a intervalos de entre 21 y 27 meses (la frecuencia nominal es de 24 meses).

Proceso de evaluación: Antes de dar comienzo al ejercicio, los participantes deberán identificarse de modo que el evaluador los pueda reconocer. Éste evaluará la aptitud de cada participante en el logro de los objetivos del ejercicio. Si el evaluador no quedara satisfecho con la actuación de algún participante, se informará de ello al supervisor o al empleador del mismo.

² Incluye chalecos salvavidas y trajes de inmersión si se está operando en una zona para la que se proporcionan estos últimos. Si los trajes de inmersión están precintados, los participantes podrán demostrar cómo ponerse el traje salvavidas utilizando los trajes que se faciliten para realizar la demostración y el ejercicio.

³ Para los fines de evaluación, esto podrá hacerse al final de un ejercicio periódico, cuando otros miembros del personal ya hayan terminado.

Procedimientos de subida a la embarcación de supervivencia

ATENCIÓN: DURANTE ESTE EJERCICIO SE DEBERÁN TOMAR LAS PRECAUCIONES NECESARIAS PARA EVITAR EL ACCIONAMIENTO ACCIDENTAL DEL MECANISMO DE SUELTA DE LA EMBARCACIÓN DE SUPERVIVENCIA

Objetivos del ejercicio: Al finalizar el ejercicio, los participantes habrán demostrado, de manera satisfactoria a juicio del evaluador, que:

- saben subir a una embarcación de supervivencia siguiendo los procedimientos adecuados;
- saben sujetarse de forma segura a la embarcación de supervivencia; y
- pueden ayudar a otros en la embarcación de supervivencia.

Condiciones del ejercicio: Este ejercicio puede quedar integrado en el programa de ejercicios ordinarios de la unidad siempre que el evaluador esté en una posición que le permita observar a los participantes durante la totalidad del ejercicio.

Frecuencia de evaluación: En este ejercicio se evaluará al personal a intervalos de entre 21 y 27 meses (la frecuencia nominal es de 24 meses) para cada tipo de embarcación de supervivencia instalada.

Proceso de evaluación: Antes de dar comienzo al ejercicio, los participantes deberán identificarse de modo que el evaluador los pueda reconocer. Éste se asegurará de que cada uno de los participantes ha alcanzado los objetivos de la práctica. Si el evaluador no quedara satisfecho con la actuación de algún participante, se informará de ello al supervisor o al empleador del mismo.

Procedimientos de puesta a flote y arranque de las embarcaciones de supervivencia

ATENCIÓN: DURANTE ESTE EJERCICIO SE DEBERÁN TOMAR LAS PRECAUCIONES NECESARIAS PARA EVITAR EL ACCIONAMIENTO ACCIDENTAL DEL MECANISMO DE SUELTA DE LA EMBARCACIÓN DE SUPERVIVENCIA

Objetivos del ejercicio: Al finalizar el ejercicio, los participantes habrán demostrado, de manera satisfactoria a juicio del evaluador, que:

- saben asegurar la embarcación de supervivencia para su puesta a flote;
- saben arrancar la embarcación de supervivencia utilizando sistemas primarios y auxiliares;
- están familiarizados con los procedimientos de puesta a flote y suelta de la embarcación de supervivencia;
- saben gobernar la embarcación de supervivencia; y
- están familiarizados con el equipo esencial de la embarcación de supervivencia.⁴

⁴ Al manejar radios, RLS, etc., convendrá tener cuidado en no transmitir por inadvertencia llamadas de socorro.

Condiciones del ejercicio: Por lo general este ejercicio no formará parte del programa de ejercicios ordinarios de la unidad y deberá realizarse al final de un ejercicio ordinario, o por separado, limitando el personal que participe en él a un máximo nominal de seis.

Frecuencia de evaluación: En este ejercicio se evaluará al personal a intervalos de entre 21 y 27 meses (la frecuencia nominal es de 24 meses).

Proceso de evaluación: Para cumplir con los objetivos del ejercicio, el evaluador pedirá al participante que asegure la embarcación de supervivencia de modo que quede lista para la puesta a flote y le pedirá que describa los procedimientos de arranque, puesta a flote y gobierno. Si el evaluador no quedara satisfecho con la actuación de algún participante, se informará de ello al supervisor o al empleador del mismo.

Ejercicio de evacuación

Objetivos del ejercicio: Al finalizar el ejercicio, los participantes habrán demostrado, de manera satisfactoria a juicio del evaluador, que:

- conocen la ubicación del equipo de evacuación y emergencia de la unidad, por ejemplo, balsas salvavidas, cabos anudados, redes de abandono, otros sistemas de evacuación de personal y RLS;
- saben desplegar el equipo;
- conocen las técnicas de uso del equipo; y
- conocen las precauciones para saltar al agua desde cierta altura.

Condiciones del ejercicio: Por lo general este ejercicio no formará parte del programa de ejercicios ordinarios de la unidad y deberá realizarse al final de un ejercicio ordinario, o por separado, limitando el personal que participe en él a un máximo de seis.

Frecuencia de evaluación: En este ejercicio se evaluará al personal a intervalos de entre 21 y 27 meses (la frecuencia nominal es de 24 meses).

Evaluador: La evaluación será realizada por un supervisor con los conocimientos y aptitud necesarios.

Proceso de evaluación: El evaluador pedirá a los participantes que se dirijan a donde se encuentran los sistemas de evacuación. A continuación les pedirá que describan cómo desplegar el equipo, que expliquen cómo ha de utilizarse y, cuando proceda, que hagan una demostración de su uso. Si el evaluador no quedara satisfecho con la actuación de algún participante, se informará de ello al supervisor o al empleador del mismo.

Ejercicio de primeros auxilios

Objetivos del ejercicio: Al finalizar el ejercicio, los participantes habrán demostrado, de manera satisfactoria a juicio del evaluador, que:

- saben tomar las precauciones básicas y mantienen despejadas en el accidentado las vías respiratorias;
- comprenden y saben aplicar las técnicas básicas de reanimación cardiopulmonar (RCP);

-
- toman las precauciones necesarias para controlar la hemorragia; y
 - saben qué medidas tomar para asistir a una víctima de hipotermia.

Condiciones del ejercicio: Este ejercicio deberá realizarse con un máximo de seis participantes y en condiciones controladas. Se podrá utilizar equipo auxiliar (si lo hubiere) para permitir que los participantes demuestren su aptitud de manera satisfactoria a juicio del evaluador.

Frecuencia de evaluación: En este ejercicio se evaluará al personal a intervalos de entre 21 y 27 meses (la frecuencia nominal es de 24 meses).

Proceso de evaluación: El evaluador examinará a los participantes sobre las normas básicas de primeros auxilios, hará preguntas al grupo y pedirá que demuestren las distintas técnicas. Para tal fin se dispondrá de un maniquí de primeros auxilios. Si el evaluador no quedara satisfecho con la actuación de algún participante, se informará de ello al supervisor o al empleador del mismo.

Ejercicio de lucha contra incendios

Objetivos del ejercicio: Al finalizar el ejercicio, los participantes habrán demostrado, de manera satisfactoria a juicio del evaluador, que:

- comprenden los elementos del fuego y la explosión, los tipos y fuentes de ignición, la clasificación de los incendios y los agentes extintores apropiados;
- conocen la organización de lucha contra incendios de a bordo y sus responsabilidades asignadas;
- saben dónde se encuentran las alarmas contraincendios, el equipo de lucha contra incendios y las vías de evacuación en caso de emergencia;
- saben tomar las medidas oportunas al descubrir humo o fuego;
- saben qué medidas se deben tomar para salir de un espacio lleno de humo;
- saben utilizar correctamente el aparato respiratorio (si lo hubiere); y
- conocen el uso correcto del equipo normalmente utilizado para extinguir fuegos de menor gravedad.

Condiciones del ejercicio: Este ejercicio deberá realizarse con un máximo de seis participantes y en condiciones controladas. Será preferible emplear el equipo si ello puede hacerse de modo seguro.

Frecuencia de evaluación: En este ejercicio se evaluará al personal a intervalos de entre 21 y 27 meses (la frecuencia nominal es de 24 meses).

Proceso de evaluación: El evaluador examinará a los participantes sobre conocimientos básicos de teoría de incendios, organización de lucha contra incendios a bordo y responsabilidades asignadas. Se pedirá a los participantes que demuestren y ejecuten, uno a uno, las medidas que adoptarían al descubrir humo o fuego.

APÉNDICE 2

ORIENTACIÓN PARA EL PERSONAL CON TÍTULOS DE COMPETENCIA EXPEDIDOS EN VIRTUD DEL CONVENIO Y EL CÓDIGO DE FORMACIÓN A FIN DE CUMPLIR LOS REQUISITOS DE FORMACIÓN ESPECIALIZADA ESTIPULADOS EN LA SECCIÓN 6 DE LAS PRESENTES RECOMENDACIONES

1 INTRODUCCIÓN

El objeto de esta Orientación es ayudar a identificar requisitos de formación adicionales para los marinos en posesión de títulos expedidos en virtud del Convenio y el Código de formación que se desempeñan a bordo de unidades móviles que operan mar adentro que sean equivalentes a la formación especializada estipulada para los distintos cargos enumerados en la sección 6 de las presentes recomendaciones. Estas recomendaciones están sujetas a la aprobación de la Administración.

2 DEFINICIONES

2.1 *Convenio*: en este apéndice se refiere al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), 1978, en su forma enmendada.

2.2 *Oficial encargado de la guardia de navegación*: en este apéndice se refiere al personal titulado de conformidad con la regla II/1 del Convenio.

2.3 *Capitán o primer oficial de puente*: en este apéndice se refiere al personal titulado de conformidad con lo dispuesto en la regla II/2 del Convenio.

2.4 *Oficial encargado de la guardia en una cámara de máquinas*: en este apéndice se refiere al personal titulado de conformidad con lo dispuesto en la regla III/1 del Convenio.

2.5 *Jefe de máquinas y primer oficial de máquinas*: en este apéndice se refiere al personal titulado de conformidad con lo dispuesto en la regla III/2 del Convenio.

3 FORMACIÓN ADICIONAL RECOMENDADA PARA EL PERSONAL TITULADO EN VIRTUD DEL CONVENIO

3.1 Director de la instalación mar adentro: para desempeñarse como director, según lo estipulado en el párrafo 6.2 de las presentes recomendaciones, el personal que tenga un título de competencia válido, en virtud del Convenio y el Código de formación, de capitán o primer oficial de puente debería asimismo concluir satisfactoriamente un curso de formación en control de pozos y estabilidad de unidades móviles que operan mar adentro (que sea específico para cada tipo de unidad).

3.2 Supervisor de gabarra: para desempeñarse como supervisor de gabarra según se estipula en el párrafo 6.3 de las presentes recomendaciones, el personal que tenga un título de competencia válido, en virtud del Convenio y el Código de formación, de capitán, primer oficial de puente u oficial encargado de la guardia de navegación debería asimismo concluir satisfactoriamente un curso de formación en estabilidad de unidades móviles que operan mar adentro (que sea específico para cada tipo de unidad).

3.3 Operario de control de lastre: para desempeñarse como operario de control de lastre, según se estipula en el párrafo 6.4 de las presentes recomendaciones, el personal que tenga un título de competencia válido, en virtud del Convenio y el Código de formación, de capitán, primer oficial de puente, jefe de máquinas, primer oficial de máquinas, oficial encargado de la guardia de navegación u oficial encargado de la guardia en una cámara de máquinas debería asimismo concluir satisfactoriamente un curso de formación en estabilidad de unidades móviles que operan mar adentro (que sea específico para cada tipo de unidad).

3.4 Supervisor de mantenimiento: para desempeñarse como supervisor de mantenimiento, según se estipula en el párrafo 6.5 de las presentes recomendaciones, el personal que tenga un título de competencia válido, en virtud del Convenio y el Código de formación, de jefe de máquinas, primer oficial de máquinas u oficial encargado de la guardia en una cámara de máquinas, no requiere formación adicional.

ASAMBLEA
28º periodo de sesiones
Punto 6 del orden del día

A 28/Res.1091
28 marzo 2014
Original: INGLÉS

RESOLUCIÓN A.1091(28)

Adoptada el 4 de diciembre de 2013
(Punto 6 del orden del día)

DIRECTRICES SOBRE LA PRESERVACIÓN Y RECOPIACIÓN DE PRUEBAS TRAS HABERSE DENUNCIADO UN PRESUNTO DELITO GRAVE O LA DESAPARICIÓN DE UNA PERSONA A BORDO DE UN BUQUE Y LA ASISTENCIA MÉDICA Y EL APOYO SOCIAL A LAS PERSONAS AFECTADAS

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, con respecto a las funciones de la Asamblea en relación con las recomendaciones y directrices relativas a la seguridad marítima,

TENIENDO PRESENTE que la Asamblea, en su vigésimo séptimo periodo de sesiones ordinario, mediante la resolución A.1058(27), invitó a que se presentaran documentos sobre la recolección y preservación de pruebas tras haberse denunciado un presunto delito grave o la desaparición de una persona a bordo de un buque y la asistencia médica y el apoyo social a las víctimas,

RECORDANDO el artículo 92 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), que estipula que los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en la CONVEMAR, estarán sometidos, en la alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo 27 de la CONVEMAR, que estipula que la jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ejercerse a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial para detener a una persona o realizar investigaciones en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en los casos previstos en ese artículo,

CONSCIENTE de que la investigación exhaustiva de un delito grave cometido a bordo de un buque puede ser un proceso prolongado y que, en ciertos casos, es posible que más de un Estado tenga potestad jurisdiccional, lo cual puede que entrañe complicaciones y dificultades para las autoridades responsables de tales investigaciones,

CONSCIENTE TAMBIÉN de que, aun siendo de carácter voluntario, dichas orientaciones ayudarían a los propietarios, armadores y capitanes de buques a cooperar con las autoridades competentes encargadas de las investigaciones y a contribuir de manera efectiva y eficaz a las investigaciones de delitos graves o de la desaparición de personas a bordo de los buques, y que facilitarían y agilizarían la cooperación y coordinación entre las autoridades encargadas de las investigaciones, de manera coherente con el derecho internacional,

1 INSTA a los Gobiernos Miembros a que examinen las directrices que figuran en el anexo y aconsejen a los propietarios, armadores y capitanes de buques que:

- .1 ayuden con la preservación y recopilación de pruebas tras haberse denunciado un presunto delito grave o la desaparición de una persona a bordo de un buque, teniendo presente que la jurisdicción penal debería ejercerse de manera coherente con el derecho internacional; y
- .2 proporcionen asistencia médica y apoyo social a las personas afectadas;

2 TAMBIÉN INSTA a las organizaciones intergubernamentales y a las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas a que examinen las Directrices que figuran en el anexo y que recomienden a sus miembros que obren en consecuencia;

3 INVITA a los Gobiernos Miembros, las organizaciones intergubernamentales y las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas a que examinen la posibilidad de poner en conocimiento del Comité jurídico los resultados de la experiencia adquirida durante la aplicación de las Directrices, las cuales figuran en el anexo.

ANEXO

DIRECTRICES SOBRE LA PRESERVACIÓN Y RECOPIACIÓN DE PRUEBAS TRAS HABERSE DENUNCIADO UN PRESUNTO DELITO GRAVE O LA DESAPARICIÓN DE UNA PERSONA A BORDO DE UN BUQUE Y LA ASISTENCIA MÉDICA Y EL APOYO SOCIAL A LAS PERSONAS AFECTADAS

Introducción

El principal objetivo de estas directrices es ayudar a los capitanes¹ respecto de la preservación de pruebas y la asistencia médica y el apoyo social a las personas afectadas y, cuando proceda, respecto de la recopilación de pruebas, en el periodo que transcurre entre la notificación o el descubrimiento de un posible delito grave y el momento en que intervienen los agentes de la autoridad u otros investigadores profesionales del lugar de los hechos.

Los capitanes no son investigadores profesionales del lugar de los hechos y no pueden actuar como agentes de la autoridad en materia penal al aplicar estas directrices. No se debería interpretar que estas directrices constituyen una base para asignar responsabilidad al capitán, penal o de otro tipo, en lo que respecta a la preservación y/o la manipulación de pruebas o cuestiones conexas.

Las presentes directrices se centran en lo que puede lograrse en términos prácticos a bordo del buque a fin de preservar y/o recopilar pruebas y proteger a las personas afectadas por delitos graves hasta que los agentes de la autoridad pertinentes inicien una investigación. Están concebidas para su aplicación en todos los buques, independientemente de su tamaño, y deberían posibilitar que el buque vuelva a su funcionamiento normal una vez que se resuelva la situación relacionada con el delito grave cometido a bordo.

Se reconoce que el riesgo de que se cometa un delito grave a bordo de un buque podría abordarse por medio de las disposiciones aplicables de protección a bordo. Si bien se debe recalcar la necesidad de disponer medidas preventivas, aun así no puede eliminarse por completo el riesgo de que se cometa un delito grave a bordo. Si se comete un delito grave, es de suma importancia para todas las partes interesadas que las autoridades apropiadas lo investiguen a fondo. Asimismo, es esencial que se tomen en serio las denuncias de agresión sexual y otros delitos graves, que las personas afectadas reciban la protección necesaria y que se tengan plenamente en cuenta las necesidades de apoyo social.

La investigación de delitos graves cometidos en alta mar presenta desafíos especiales debido a las distintas entidades que pueden intervenir, entre ellas los Estados de abanderamiento, los Estados ribereños, los Estados rectores de puertos y los Estados de las nacionalidades de las personas a bordo.

Delitos graves que deben denunciarse

Dadas las diferencias en las legislaciones de las jurisdicciones en las que pueden navegar los buques, sería impráctico proporcionar una lista completa de los tipos y definiciones jurídicas de los delitos graves que deben denunciarse. Por lo general, el capitán debería denunciar los delitos graves presuntos o descubiertos al Estado de abanderamiento y a otros Estados y partes interesadas, incluidos los agentes de la autoridad. Entre estos delitos se pueden incluir, sin carácter exhaustivo: muerte o desaparición sospechosa, acto delictivo que resulte en lesiones personales graves, agresiones sexuales, actos que pongan en peligro la seguridad del buque o pérdidas considerables de efectivo o bienes.

¹ La presente referencia al capitán incluye a los oficiales y los tripulantes en los cuales el capitán haya delegado funciones mencionadas en estas directrices.

Cooperación y coordinación entre los Estados y partes interesadas

Para las personas afectadas por delitos graves es importante que los agentes de la autoridad actúen rápidamente.

La cooperación y coordinación entre los Estados y las partes interesadas debe llevarse a cabo de manera coherente con el derecho internacional. Todos los Estados y partes interesadas que intervengan deberían cooperar y coordinarse a fin de garantizar que se lleve a cabo una investigación completa a fondo. Independientemente de qué Estado lleve a cabo la investigación, todas las investigaciones deberían realizarse de la manera más expedita posible.

El Estado de abanderamiento y otros Estados interesados deberían comunicarse entre sí a fin de intercambiar información respecto del inicio, el desarrollo y los resultados de la investigación del delito.

Papel del capitán

La principal función del capitán es garantizar la seguridad de los pasajeros y de la tripulación, que deberá tener precedencia respecto de cualquier otro aspecto relacionado con la preservación o recopilación de pruebas.

Una vez que se presenta una denuncia de un delito grave cometido a bordo, el capitán debería informar de dicha denuncia al Estado de abanderamiento tan pronto como sea posible. Según proceda, el capitán también debería notificar de la denuncia a los Estados y partes interesadas, incluidos los agentes de la autoridad.

Se reconoce que el capitán no es un investigador profesional del lugar de los hechos y que, según el tipo de buque de que se trate, es posible que se disponga de recursos materiales y humanos limitados para la preservación y recopilación de pruebas.

El capitán debería asegurarse de que se brinde la atención adecuada a las personas afectadas, se adopten medidas para preservar las pruebas y se siga el asesoramiento de las autoridades competentes, incluidos los agentes de la autoridad.

El capitán debería tratar de preservar intacto el lugar del presunto delito tan pronto como sea posible, con el principal objetivo de permitir que los investigadores profesionales del lugar de los hechos puedan llevar a cabo su labor. La mejor opción para preservar pruebas es precintar el espacio, si es posible, y evitar la entrada de personas. Un ejemplo sería un incidente ocurrido en un camarote; la mejor opción sería echar la llave a la puerta del camarote, guardar la llave en lugar seguro y poner avisos a fin de informar de que nadie debería entrar en el camarote.

Si el incidente ocurrió en un espacio que no puede precintarse, el capitán debería tratar de recopilar pruebas según las instrucciones que pueda darle la Administración del Estado de abanderamiento o con orientación de los agentes de la autoridad. Si bien se reconoce que es probable que solamente sea necesario recopilar pruebas en circunstancias limitadas y excepcionales, en dichos casos el capitán podría aplicar las técnicas y procedimientos que figuran en el apéndice 2.

Tras denunciarse un delito grave, y dada la autoridad inherente del capitán a bordo del buque, el capitán debería elaborar una lista de las personas que puedan tener información y pedirles que dejen constancia de su versión de los hechos en el formulario que figura en el apéndice 1. Las personas tienen derecho a negarse a dejar constancia de su versión de los

hechos. Cuando sea posible, el capitán debería tratar de obtener información de contacto precisa de las personas que se crea tengan información sobre un presunto delito o una persona desaparecida, a fin de facilitar que posteriormente se pongan en contacto con ellos los agentes de la autoridad u otros investigadores profesionales del lugar de los hechos.

Personas desaparecidas

Si se notifica o se cree que ha desaparecido una persona, se deberían adoptar medidas inmediatas para encontrarla. Se debería hacer una búsqueda en el buque y se debería considerar la posibilidad de llamar a reunión a las personas a bordo como una manera eficaz de resolver la situación. Si la persona no apareciera, se deberían seguir los procedimientos de emergencia de a bordo pertinentes, y se debería notificar a la organización de búsqueda y salvamento adecuada.² Si en algún momento el capitán tiene motivos suficientes para sospechar que la desaparición de la persona se debe a un acto delictivo, se deberían seguir las otras secciones pertinentes de estas directrices.

Asistencia médica y apoyo social

Todas las personas afectadas por presuntos delitos graves merecen que su denuncia sea considerada seriamente y se les debería brindar atención médica y apoyo social, según proceda.

En los casos de denuncia de delitos graves, en particular agresiones sexuales y agresiones físicas serias, se debería tratar con respeto a las personas afectadas que presentan una denuncia y darles garantías de que la denuncia se transmitirá, y brindarles apoyo durante este momento traumático. Se debería hacer todo lo que sea necesario para que puedan explicar lo que ha ocurrido y den una explicación completa del caso, y se les deben dar garantías de que se hará todo lo posible para protegerlos de posibles agresiones futuras mientras estén a bordo del buque. Por otra parte, las personas afectadas no deberían adoptar decisiones en relación con el presunto delincuente.

En los casos en los que el capitán está al tanto de que una persona ha intentado suicidarse o ha amenazado con suicidarse, el capitán debería tratar de protegerla en la medida de lo posible. Se debería tratar a esta persona con cuidado y respeto. En dichos casos el capitán debería obtener orientación con respecto a cómo proceder, ya sea de personas con formación médica si las hay a bordo, de asesoramiento médico por radio o de otro asesoramiento médico que pueda recibir a través del Estado de abanderamiento o de otras autoridades. Si se establece que es necesario desembarcar del buque a una persona en riesgo de suicidio, el capitán debería coordinar dicha medida con el Estado de abanderamiento, el Estado ribereño y/o el Estado rector del puerto, según proceda. Si las circunstancias apuntan a que el suicidio o la amenaza de suicidio están relacionados con un delito grave cometido a bordo, el capitán debería consultar las disposiciones aplicables de las presentes directrices.

Las personas mencionadas en esta sección deberían recibir atención médica, proporcionada por un profesional médico, ya sea a bordo o en tierra, según sea necesario. Se debería respetar la privacidad de las personas afectadas durante este proceso. Cuando sea pertinente, se deberá solicitar asesoramiento médico por radio.

² Véase el Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (Manual IAMSAR).

APÉNDICE 1

Pormenores del suceso

Nombre
(nombre) *(apellidos)*

Nombre del buque

Estado de abanderamiento

Nº IMO

Datos de contacto

Dirección

.....

Número(s) telefónico(s)

.....

Nota: la información presentada debería ser lo más detallada posible y basarse en lo que se haya visto, oído o experimentado personalmente. Se deberían presentar los pormenores de la descripción física de todas las personas que fueron vistas o escuchadas en relación con el suceso, como, por ejemplo, edad aproximada, altura, complexión, origen étnico, color de ojos, longitud y color de pelo, vello facial, marcas corporales, tatuajes, señas particulares (y cicatrices), indumentaria y calzado.

Descripción del suceso:

.....

.....

.....

.....

.....

APÉNDICE 2

Prefacio

La orientación que figura en las secciones 1 a 4 del presente apéndice se basa en la circular MSC.1/Circ.1404. Dicha orientación estaba destinada a los Gobiernos Miembros y, en un principio, se elaboró para proporcionar orientación a los investigadores a fin de ayudarlos en la investigación de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques. Se entiende que el capitán no es un investigador profesional del lugar de los hechos y que no actúa en la capacidad de agente de la autoridad en materia penal, y que es probable que el capitán solamente aplique las orientaciones que figuran en las secciones 1 a 4 en circunstancias limitadas y excepcionales cuando se requiera que se recopilen pruebas que podrían perderse sin intervención.

Sección 1

Recuperación y embalaje de pruebas

El objetivo de la siguiente orientación es ayudar al capitán a recopilar material que pueda ser de utilidad cuando los agentes de la autoridad lleven a cabo una investigación.

El capitán debería:

- .1 llevar prendas protectoras limpias, por ejemplo, mono de trabajo y guantes de goma (para cada objeto por separado si es práctico), y tener cierta protección facial (por ejemplo, máscaras contra productos químicos/polvo), a fin de protegerse y para evitar imprimir sus propias huellas digitales o liberar material biológico en los objetos recuperados;
- .2 dar prioridad a los objetos que están en espacios abiertos y son vulnerables a la intemperie en relación con los que están en espacios cerrados, por ejemplo, el puente, los espacios de máquinas, los camarotes, el comedor, etc.; y
- .3 fotografiar todos los objetos, identificarlos, etiquetarlos y registrarlos en el lugar en el que se encuentren antes de retirarlos y empaquetarlos. Antes de empezar, se debería programar en la cámara la fecha y la hora correctas. De este modo se logrará un registro visual preciso que tendrá valor como prueba. Los registros de filmación o de imágenes digitales también pueden tener valor como prueba.

Sección 2

Identificación y etiquetado

A todos los objetos que se recuperen se les deberá asignar una "referencia de identificación" con un número secuencial (es decir, 01, 02, 03, etc.) para indicar quién encontró el objeto y dónde.

Por ejemplo, podría indicarse una abreviatura del nombre del buque, el lugar en que se encontró (por ejemplo, cubierta 3, sección central, tronco de escalera en la zona 2), las iniciales (no el nombre completo) de la persona que lo encontró y el número secuencial del objeto recuperado.

Al almacenarse, a cada objeto se le pondrá una etiqueta con la misma referencia única que indique el lugar en el que se encontró. Si el buque en cuestión se llamara *Sea Spirit*, y la persona que lo encontró se llamara Ronaldo Fernández, un ejemplo de referencia de identificación sería:

SS/Fecha y hora/Comedor de la tripulación/RF/1, .../RF/2, ...RF/3 etc.

Cuando se encuentre un objeto de importancia evidente, se debería incluir en la declaración del informe el nombre de la persona que lo encontró y el nombre de la persona que lo pueda identificar en relación con cualquier presunto delincuente (véase el apéndice 1). Si se dedica más de una persona a buscar objetos, la referencia de identificación debería incluir las iniciales de dicha persona, también comenzando por el número "01".

Todos los objetos recuperados deben almacenarse en condiciones de seguridad en un entorno limpio y seco hasta que sea el momento de desembarcarlos.

Si se utilizan bolsas de papel o cajas de cartón para guardar los objetos, la referencia de identificación debería escribirse con tinta (no a lápiz) en la cara exterior del paquete. En el caso de bolsas de plástico, jarros de vidrio o contenedores pequeños, se deberá adherir una etiqueta de referencia. Cabe señalar que para fijar la etiqueta se deberá utilizar cinta adhesiva y NO grapas.

Ejemplo:

REFERENCIA DE IDENTIFICACIÓN

.....SS..... / ..3/3/2011..1425 / Comedor de la tripulación /RF..... /01.....
(Nombre del buque) / (fecha/hora) / (lugar) / (encontrado por) / (número secuencial)

Descripción sucinta:

Firma:

Sección 3

Registro de objetos recuperados en la búsqueda o incautación

Nº del objeto	Fecha/hora	Lugar en que se encontró	Descripción del objeto	Encontrado por:	Firma	Referencia de identificación	Observaciones
01	3/3/2011 1425	Comedor de la tripulación	Cuchillo usado por el presunto delincuente	Ronaldo Fernández		La indicada <i>supra</i>	

Sección 4

Directrices sobre la recuperación y el embalaje de pruebas

TIPO DE PRUEBA	MUESTREO/TRATAMIENTO	EMBALAJE RECOMENDADO	OPCIONES PRÁCTICAS QUE HAN DE TENERSE EN CUENTA
<p>ADVERTENCIA: LA MANIPULACIÓN DE FLUIDOS CORPORALES CONSTITUYE UN RIESGO SANITARIO CONSÚLTASE SIEMPRE EN CASO DE DUDA</p>			
SANGRE			
<p>A) Objetos manchados de sangre</p>	<p>Si se trata de un objeto que pueda retirarse con facilidad, por ejemplo, un cuchillo, un cenicero, una botella, etc. (véase "indumentaria" <i>infra</i>), déjese secar el objeto por completo y de manera natural antes de embalarlo.</p> <p>NO acelerar el secado.</p> <p>Indíquese en la ficha de recogida de la prueba si la mancha de sangre estaba húmeda cuando se obtuvo.</p>	<p>Colóquese cada objeto individual en un contenedor distinto, adecuado y bien precintado, por ejemplo, en bolsas o sacos de papel resistente precintados. Si no hay sacos, bastará con cajas de cartón. Las bolsas o sacos deberían plegarse dos veces y precintarse con cinta adhesiva (o similar); las cajas deberían precintarse también con cinta.</p> <p>Márquese con claridad con "RIESGO BIOLÓGICO" cualquier saco o contenedor que contenga sangre.</p>	<p>Las bolsas o sacos de papel no se habrán utilizado anteriormente. Si no se dispone de los sacos empleados por la policía, pueden emplearse los utilizados para la eliminación de desechos de papel. Si se utiliza una caja de cartón, ésta debería estar lo más limpia posible e ir forrada con un papel limpio. Escríbase la referencia de identificación de la prueba en el saco o la caja al precintarlos.</p> <p>Nota: No deberían utilizarse bolsas de plástico para los objetos manchados de sangre porque favorecen la aparición de humedad. Tampoco deberían utilizarse nunca grapas para precintar bolsas.</p> <p>Si es necesario, consúltese al médico o personal médico del buque y/o a las autoridades en tierra.</p>
<p>B) Manchas de sangre en objetos inamovibles</p>			<p>Si es posible, séllese el recinto.</p> <p>Márquese con "RIESGO BIOLÓGICO" cualquier saco o contenedor que contenga sangre.</p>

TIPO DE PRUEBA	MUESTREO/TRATAMIENTO	EMBALAJE RECOMENDADO	OPCIONES PRÁCTICAS QUE HAN DE TENERSE EN CUENTA
<p>1) Charcos de sangre fresca</p> <p>ADVERTENCIA: las jeringas y agujas representan un riesgo sanitario grave y deben manipularse con extremo cuidado</p> <p>En la medida de lo posible, solicítese asesoramiento médico antes de la manipulación</p>	<p>Pueden recogerse utilizando una jeringa.</p> <p>Se pueden tomar muestras de sangre con hisopos; deben tomarse muestras separadas de cada charco.</p>	<p>Introdúzcase la sangre (no la jeringa) en una botella o jarra con tapón de rosca que esté limpia y seca. La jeringa se echará en la caja correspondiente de objetos punzantes.</p> <p>En las notas se debe indicar el lugar de donde se tomó la muestra; escríbase la referencia de identificación de la prueba en la parte exterior del hisopo y colóquese en una bolsa de pruebas.</p> <p>Hágase una nota de si la mancha está húmeda o seca.</p>	<p>Como se indica <i>supra</i>.</p>
<p>2) Sangre parcialmente coagulada</p>	<p>Retírese con un cuchillo o bisturí limpio.</p>	<p>Como se indica <i>supra</i>.</p>	<p>Como se indica <i>supra</i>.</p> <p>Consérvense todas las muestras de sangre FRESCA o SEMISÓLIDA en un lugar fresco. Si es probable que se retrase su entrega a las autoridades, considérese la posibilidad de congelar las muestras (separadamente de los productos alimenticios). Consúltese antes de tomar esta medida.</p>
<p>3) Sangre seca</p>	<p>En la medida de lo posible, retírese la superficie que contiene la mancha. También debería tomarse como muestra de control una parte no manchada del objeto.</p> <p>O</p> <p>Ráspese la sangre seca sobre una hoja de papel limpia.</p>	<p>Colóquese cada objeto individual (incluida la muestra de control) en un contenedor distinto adecuado, por ejemplo, un saco de papel o una caja de cartón, y precíntense bien éstos con cinta adhesiva.</p> <p>Pliéguese el papel con cuidado y precíntese en un sobre etiquetado.</p>	<p>Consúltese al doctor o personal médico del buque y a las autoridades en tierra.</p> <p>No utilizar nunca grapas.</p>

TIPO DE PRUEBA	MUESTREO/TRATAMIENTO	EMBALAJE RECOMENDADO	OPCIONES PRÁCTICAS QUE HAN DE TENERSE EN CUENTA
4) Objetos manchados de semen	<p>Obtégase la totalidad del objeto manchado de semen. Si la mancha aún está húmeda, DÉJESE SECAR DE MANERA NATURAL en un lugar aislado antes de guardar.</p> <p>Evítese hablar sobre el objeto, porque podría contaminarse.</p> <p>Si fuera posible, congélense los objetos pequeños que se encuentren, como tampones, toallitas femeninas o prendas interiores.</p> <p>Preservativos: séllense con una abrazadera o átense por su extremo abierto.</p>	<p>Colóquese cada objeto por separado en una bolsa de papel sellada o en una caja de cartón limpia.</p> <p>Tómense notas de todas las manchas que estaban húmedas en el momento de obtenerlas, tanto en las notas como en la prueba.</p>	<p>Como se indica <i>supra</i>.</p> <p>Es posible que sea difícil obtenerlos y almacenarlos. Sin embargo, de ser posible, podrían ser pruebas de gran importancia.</p>
FIBRAS Y PELOS			
<p>Artículos a los que pueden haber pasado fibras (por ejemplo, de la indumentaria de la víctima a otra indumentaria, ropa de cama, armas)</p>	<p>En la medida de lo posible, recupérese todo el objeto alterándolo lo menos posible. Si no puede embalsarse, recórtese un cuadrado de aproximadamente 20 cm de material O extráiganse los restos de fibras. En caso contrario, consúltese a las autoridades en tierra en lo relativo al muestreo de fibras.</p>	<p>Colóquese el objeto en un sobre precintando todas las costuras y aberturas. Los objetos grandes deberían colocarse en un saco de papel limpio o en una caja de cartón. Si hay varios objetos, envuélvase cada uno de ellos POR SEPARADO y precíntense bien con cinta adhesiva.</p>	<p>No utilizar grapas; precíntese con cinta adhesiva.</p> <p>Si el objeto está totalmente seco, podría utilizarse un saco de plástico.</p> <p>Pueden utilizarse bolsas de polietileno (que no favorezcan la aparición de humedad) o sacos de papel.</p>
<p>Cabo o cordel utilizado por el presunto delincuente</p>	<p>Recupérese el cabo en su totalidad, si es posible, O, como mínimo, un trozo de 30 cm de longitud. En el caso de muertes sospechosas o suicidios, recupérese el objeto íntegro.</p>	<p>Envuélvase cada objeto por separado en un saco de polietileno o papel y precíntese bien.</p>	<p>No utilizar grapas para precintarse las bolsas. Utilícese siempre cinta adhesiva.</p>

TIPO DE PRUEBA	MUESTREO/TRATAMIENTO	EMBALAJE RECOMENDADO	OPCIONES PRÁCTICAS QUE HAN DE TENERSE EN CUENTA
Cuando es posible que los extremos rotos o cortados CORRESPONDAN	Si el cabo debe cortarse para su retirada, etiquétense antes claramente los extremos originales cortados o rotos. Déjense los nudos intactos siempre.	Protéjense los extremos cortados o rotos con bolsas de papel o polietileno de modo que no puedan sufrir daños, e introdúzcase cada trozo individual de cabo o cordel en un saco distinto de polietileno o papel.	Estos elementos pueden servir de prueba en caso de delito y pueden tener también un valor considerable en la investigación de un accidente o de un suicidio.
Objetos recuperados en los que puede haber pelos	Recupérese el objeto íntegro si es posible.	Envuélvase cada objeto por separado en un saco de polietileno o papel y compruébese que la bolsa está bien precintada.	No utilizar grapas para cerrar la bolsa, sólo cinta adhesiva.
INDUMENTARIA, ROPA DE CAMA Y CALZADO			
Indumentaria (utilizada o abandonada)	Recupérese la prenda entera.	Como se indica <i>supra</i> .	Como se indica <i>supra</i> .
Objetos mojados o húmedos ADVERTENCIA: Véase la primera página (manipulación de materiales que contienen fluidos corporales)	Permítase que el objeto se seque de forma natural lo antes posible en una superficie cubierta con papel.	Cuando el objeto esté completamente seco, embálese como se indica <i>supra</i> . Si no se puede secar, colóquese en una bolsa de plástico y congélese (si está muy húmedo).	Evítense los riesgos de contaminación secando los objetos en lugares distintos, si es posible.
Calzado	Embálese el calzado utilizado por los presuntos delincuentes.	Utilícense sacos de papel o cajas de cartón distintos para cada objeto y precíntense bien.	Las cajas de papel para fotocopadoras podrían ser adecuadas. No se debe colocar en plástico o se formará condensación.
Ropa de cama	Cuando sea posible y práctico, recupérese el objeto íntegro. Márquense los lados del derecho y del revés, de la cabeza y los pies, para establecer la orientación de las sábanas, mantas, edredones, etc.	Envuélvase cada objeto por separado en el lugar en el que se recuperó, si es posible. Introdúzcase en un saco de papel resistente y precíntese con cinta adhesiva.	Compruébese que todos los objetos recuperados están separados para evitar que se contaminen entre sí. Si hay varios camarotes afectados, compruébese que distintos miembros del personal recuperan la ropa de cama e introducen los objetos en bolsas y los precintan en lugares distintos, si es posible, antes de almacenarlos.

TIPO DE PRUEBA	MUESTREO/TRATAMIENTO	EMBALAJE RECOMENDADO	OPCIONES PRÁCTICAS QUE HAN DE TENERSE EN CUENTA
HUELLAS DE CALZADO			
Marcas en la superficie	Si es posible, recupérese el objeto íntegro (por ejemplo, en su soporte de papel, cartón, vidrio, ropa de cama, etc.).	Colóquese cada objeto por separado en un contenedor adecuado y limpio (por ejemplo, una caja de cartón) para protegerlo.	Como se indica <i>supra</i> .
	Si la recuperación no es posible, considérese la posibilidad de hacer fotografías colocando dos reglas en ángulo recto para indicar el tamaño de la marca.	Si se sacan fotografías digitales, no se hará ningún retoque. Déjese este trabajo a los expertos.	Si se utiliza fotografía de película, embálese todo el carrete.
OBJETOS DE VIDRIO Y CERÁMICA			
Vasos, tazas, jarras, etc., utilizados por los presuntos delincuentes	Recupérense los objetos íntegros o rotos utilizados por el presunto delincuente.	Colóquense los trozos rotos en una bolsa de polietileno o un sobre de papel e introdúzcanse en una caja de cartón resistente. Los objetos íntegros deberían embalsarse por separado. Precíntese bien la caja con cinta adhesiva.	Si una caja o un saco contiene objetos rotos que puedan causar cortes o heridas, colóquese la etiqueta: "ATENCIÓN, RIESGO DE LESIONES".
EXPLOSIVOS, ARMAS DE FUEGO Y OTRAS ARMAS			
IMPORTANTE: La seguridad tiene prioridad sobre la recopilación de pruebas. DEBE consultarse a especialistas antes de tomar CUALQUIER medida			Consúltense urgentemente a las autoridades en tierra antes de adoptar medidas, a menos que éstas sean críticas para la seguridad de la vida humana.
Armas blancas y de otro tipo (por ejemplo, cuchillos, martillos, hachuelas)	NO fijar ningún material adhesivo a las hojas ni empuñaduras (esto podría borrar las huellas digitales u otras pruebas de valor).	Colóquense en una caja de cartón u otro recipiente seguro y precíntense con cinta adhesiva.	Si hay objetos que puedan causar cortes o heridas, colóquese la etiqueta: "ATENCIÓN, RIESGO DE LESIONES".

TIPO DE PRUEBA	MUESTREO/TRATAMIENTO	EMBALAJE RECOMENDADO	OPCIONES PRÁCTICAS QUE HAN DE TENERSE EN CUENTA
RECUPERACIÓN Y PROTECCIÓN DE PROYECTILES			
ADVERTENCIA: Véanse los textos sobre sangre y armas de fuego <i>supra</i>	Deberían fotografiarse todas las heridas resultantes de lesiones por arma de fuego (a reserva de la autorización médica) antes de recibir tratamiento quirúrgico. Si es posible, en la fotografía debería aparecer una regla o una escala al lado de la herida.	Consúltese a las autoridades en tierra sobre la cuestión del embalaje. Las fotografías de las lesiones deberían ser en color, dado que así se diferenciará entre las manchas de sangre y el ennegrecimiento. Las películas no deberían revelarse salvo que sea esencial hacerlo, y deberían conservarse para las autoridades pertinentes.	Como se indica <i>supra</i> .
	Salvo que sea absolutamente necesario, nunca se tratará de sacar las balas o los perdigones de aire incrustados en paredes, puertas, etc. Este trabajo debería reservarse a los expertos forenses. Fotografiense los proyectiles <i>in situ</i> .		Si es posible, consúltese a las autoridades en tierra antes de retirar lo que rodea al proyectil. Márquese la zona claramente sin tocar ni alterar el lugar.
MODELOS, RÉPLICAS Y ARMAS DE FOGUEO			
IMPORTANTE: La seguridad tiene prioridad sobre la recopilación de pruebas. DEBE consultarse a especialistas antes de tomar CUALQUIER medida			Consúltese urgentemente a las autoridades en tierra antes de adoptar medidas, a menos que éstas sean críticas para la seguridad de la vida humana.

TIPO DE PRUEBA	MUESTREO/TRATAMIENTO	EMBALAJE RECOMENDADO	OPCIONES PRÁCTICAS QUE HAN DE TENERSE EN CUENTA
INDUMENTARIA DE PERSONAS SOSPECHOSAS DE DESCARGAR UN ARMA DE FUEGO Y DE CUALQUIER VÍCTIMA			
ADVERTENCIA: Véase la primera página sobre las precauciones que deben tomarse cuando se manipulan fluidos corporales	La indumentaria debería manipularse con cuidado para conservar cualquier residuo de la descarga del arma de fuego que se haya adherido a ella. Como se indica <i>supra</i> . SIN EMBARGO, se dejará que la indumentaria manchada de sangre se seque de manera natural antes de embalarla.	Las prendas deben embalsarse por separado en sacos de papel, precintarse con cinta adhesiva y etiquetarse.	Pueden utilizarse sacos de plástico cuando la indumentaria esté seca. Compruébese que distintas personas manipulan las prendas del sospechoso y de la víctima en lugares alejados a fin de evitar la contaminación entre ambos.
Indumentaria de la víctima (tripulación)	Como se indica <i>supra</i> .	Como se indica <i>supra</i> .	Como se indica <i>supra</i> .
DOCUMENTOS (por ejemplo, EXIGENCIAS/NOTAS DE RESCATE)			
Documentos escritos a mano	Obtégase el documento ORIGINAL, colóquese en una funda de plástico y, si es posible, fotocópiese para utilizarlo como documento de trabajo (por ejemplo, para enviarlo por facsímil a las autoridades o a la oficina principal).	Colóquense en una funda de plástico o una bolsa de polietileno limpia. EN EL DOCUMENTO NO SE ESCRIBIRÁ NADA NI SE HARÁN MARCAS.	

EDITADO POR LA DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA
MERCANTE

OFICINA DE REGLAMENTOS Y PUBLICACIONES MARITIMAS
Dirección: Errázuriz 537 Valparaíso – Teléfono 56 - 32 – 220 8461 / 220 8415

La reproducción total o parcial de este Boletín está autorizada mencionando la fuente.

EDITADO POR LA DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA
MERCANTE

OFICINA DE REGLAMENTOS Y PUBLICACIONES MARITIMAS
Dirección: Errázuriz 537 Valparaíso – Teléfono 56 - 32 – 220 8461 / 220 8415

La reproducción total o parcial de este Boletín está autorizada mencionando la fuente.