

ASAMBLEA
30º periodo de sesiones
Punto 9 del orden del día

A 30/Res.1119
20 diciembre 2017
Original: INGLÉS

Resolución A.1119(30)

**Adoptada el 6 de diciembre de 2017
(punto 9 del orden del día)**

**PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR
EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO, 2017**

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.1052(27), mediante la cual adoptó los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2011,

RECONOCIENDO que los esfuerzos de los Estados rectores de puertos han contribuido considerablemente a incrementar la seguridad y la protección marítimas y a prevenir la contaminación del mar,

RECONOCIENDO ADEMÁS la necesidad de actualizar los Procedimientos para tener en cuenta las enmiendas a los instrumentos de la OMI que han entrado en vigor o se han hecho efectivas desde la adopción de la resolución A.1052(27),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Comité de protección del medio marino en su 70º periodo de sesiones y por el Comité de seguridad marítima en sus periodos de sesiones 97º y 98º,

- 1 ADOPTA los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2017, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
- 2 INVITA a los Gobiernos a que, cuando ejerzan las funciones de supervisión por el Estado rector del puerto, apliquen los Procedimientos mencionados;
- 3 PIDE al Comité de seguridad marítima y al Comité de protección del medio marino que continúen examinando los Procedimientos revisados y que los enmienden según sea necesario;
- 4 REVOCA la resolución A.1052(27).

ANEXO

PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO, 2017

Índice

CAPÍTULO 1 – GENERALIDADES

- 1.1 Propósito
- 1.2 Aplicación
- 1.3 Introducción
- 1.4 Disposiciones sobre la supervisión por el Estado rector del puerto
- 1.5 Buques de Estados no Partes
- 1.6 Buques de dimensiones inferiores a las estipuladas en los convenios
- 1.7 Definiciones
- 1.8 Perfil profesional del funcionario de supervisión
- 1.9 Requisitos mínimos de competencia y formación de los funcionarios de supervisión

CAPÍTULO 2 – INSPECCIONES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

- 2.1 Generalidades
- 2.2 Inspecciones iniciales
- 2.3 Directrices generales de procedimiento para los funcionarios de supervisión
- 2.4 Motivos fundados
- 2.5 Inspecciones más detalladas

CAPÍTULO 3 – INFRACCIONES Y DETENCIÓN

- 3.1 Identificación de buques deficientes
- 3.2 Presentación de información relativa a las deficiencias
- 3.3 Actuación del Estado rector del puerto al recibir información sobre buques supuestamente deficientes
- 3.4 Responsabilidades del Estado rector del puerto en cuanto a la adopción de medidas correctivas
- 3.5 Orientación para la detención de buques
- 3.6 Suspensión de la inspección
- 3.7 Procedimientos para la rectificación de deficiencias y el levantamiento de la detención

CAPÍTULO 4 – PRESCRIPCIONES SOBRE NOTIFICACIÓN

- 4.1 Notificaciones del Estado rector del puerto
- 4.2 Notificaciones del Estado de abanderamiento
- 4.3 Notificación de presuntas infracciones del Convenio MARPOL

CAPÍTULO 5 – PROCEDIMIENTOS DE REVISIÓN

- 5.1 Informe sobre las observaciones

APÉNDICES

- Apéndice 1 Código de buenas prácticas para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto que realicen inspecciones en el marco de los memorandos de entendimiento y acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto
- Apéndice 2 Directrices para la detención de buques
- Apéndice 3 Directrices para realizar las investigaciones e inspecciones acordes con lo estipulado en el Anexo I del Convenio MARPOL
- Apéndice 4 Directrices para realizar las investigaciones e inspecciones acordes con lo estipulado en el Anexo II del Convenio MARPOL
- Apéndice 5 Directrices para las prescripciones sobre descargas de los Anexos I y II del Convenio MARPOL
- Apéndice 6 Directrices para las inspecciones más detalladas en relación con las prescripciones relativas a la estructura y el equipo del buque
- Apéndice 7 Directrices para la supervisión de las prescripciones operacionales
- Apéndice 8 Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS
- Apéndice 9 Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con la LRIT
- Apéndice 10 Directrices relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto con arreglo a lo dispuesto en el Convenio de arqueo 1969
- Apéndice 11 Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre la titulación de la gente de mar, la dotación y las horas de descanso
- Apéndice 12 Lista de certificados y documentos
- Apéndice 13 Informe de la inspección realizada de conformidad con los procedimientos de la OMI para la supervisión por el Estado rector del puerto
- Apéndice 14 Informe sobre deficiencias no rectificadas totalmente o solo rectificadas provisionalmente
- Apéndice 15 Informe sobre las medidas adoptadas dirigido a la autoridad que hizo la notificación
- Apéndice 16 Modelo de informe de infracción del Convenio MARPOL (artículo 6)
- Apéndice 17 Observaciones del Estado de abanderamiento acerca del informe sobre la detención
- Apéndice 18 Lista de instrumentos de interés para los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto

CAPÍTULO 1 – GENERALIDADES

1.1 Propósito

El presente documento tiene por objeto proporcionar una orientación básica para las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto para apoyar las disposiciones sobre supervisión establecidas en los convenios pertinentes y partes del Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III) (resolución A.1070(28)) y hacer posible que se lleven a cabo de manera coherente dichas inspecciones, la identificación de las deficiencias de los buques, su equipo o su tripulación, y la aplicación de los procedimientos de supervisión.

1.2 Aplicación

1.2.1 Los presentes procedimientos se aplican a los buques regidos por las disposiciones pertinentes de:

- .1 el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada (Convenio SOLAS 1974);
- .2 el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS);
- .3 el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de líneas de carga, 1966);
- .4 el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo de líneas de carga de 1988);
- .5 el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por los Protocolos de 1978 y de 1997, enmendados (Convenio MARPOL);
- .6 el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada (Convenio de formación, 1978);
- .7 el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de arqueo, 1969);
- .8 el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques 2001 (Convenio AFS, 2001);
- .9 Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Reglamento de abordajes 1972);
- .10 Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de responsabilidad civil 1969);

- .11 Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (Protocolo CLC de 1992);
- .12 Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio sobre el combustible de los buques, 2001);
- .13 Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques 2004 (Convenio BWM 2004); y
- .14 Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007 (Convenio WRC 2007),

que en lo sucesivo se denominan "los convenios pertinentes".

1.2.2 Los buques de Estados no Partes no deberían recibir un trato más favorable (véase la sección 1.5).

1.2.3 Por lo que se refiere a los buques de dimensiones inferiores a las estipuladas en los convenios, las Partes deberían aplicar los procedimientos de la sección 1.6.

1.2.4 Al ejercer las funciones de supervisión por el Estado rector del puerto, las Partes solo deberían aplicar las disposiciones de los convenios que estén en vigor y que hayan aceptado.

1.2.5 Independientemente de lo señalado en el párrafo 1.2.4, y por lo que hace a la implantación temprana voluntaria de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento, las Partes deberían tomar en consideración las Directrices sobre la implantación temprana voluntaria de las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento (MSC.1/Circ.1565).

1.2.6 Si un Estado rector del puerto realiza la supervisión basándose en:

- .1 el "Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006" (CTM, 2006), enmendado de la Organización Internacional del Trabajo, se facilitan orientaciones sobre la ejecución de dichas inspecciones de supervisión en la publicación de la OIT: "Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto"; o
- .2 el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976, (Convenio Nº 147) de la OIT, o en el "Protocolo de 1996 del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976", en la publicación "Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques: Directrices sobre procedimientos" se facilitan orientaciones sobre la realización de dichas inspecciones.

1.3 Introducción

1.3.1 En virtud de las disposiciones de los convenios pertinentes que se indican en la sección 1.2, le corresponde a la Administración (es decir, al Gobierno del Estado de abanderamiento) promulgar leyes y reglamentos y tomar cualesquiera otras medidas necesarias para dar vigencia plena a los convenios pertinentes de modo que se garantice que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana y la prevención de la contaminación, un buque es idóneo para el servicio al que está destinado, y la gente de mar a bordo del mismo está capacitada y es apta para el desempeño de sus cometidos.

1.3.2 Pueden darse circunstancias en que la Administración encuentre difícil ejercitar de forma cabal y continua sus facultades de supervisión respecto de algunos buques autorizados a enarbolar el pabellón de su Estado, como sucede con los buques que no hacen escala periódicamente a puertos del Estado de abanderamiento. El problema puede solucionarse en parte, y así se ha hecho, nombrando inspectores en puertos extranjeros y/o autorizando a organizaciones reconocidas a que actúen en nombre de la Administración del Estado de abanderamiento.

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

1.4 Disposiciones sobre la supervisión por el Estado rector del puerto

La regla 19 del capítulo I, la regla 6.2 del capítulo IX, la regla 4 del capítulo XI-1 y la regla 9 del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974 modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo; el artículo 21 del Convenio de líneas de carga 1966, modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo; los artículos 5 y 6, la regla 11 del Anexo I, la regla 16.9 del Anexo II, la regla 8 del Anexo III, la regla 13 del Anexo IV, la regla 8 del Anexo V y la regla 10 del Anexo VI del Convenio MARPOL; el artículo X del Convenio de formación de 1978; el artículo 12 del Convenio de arqueo 1969, el artículo 11 del Convenio AFS 2001 y el artículo 9 del Convenio BWM 2004, establecen los procedimientos de supervisión que deben aplicar las Partes en los convenios pertinentes con respecto a los buques extranjeros que llegan a sus puertos. Las autoridades del Estado rector del puerto deberían utilizar efectivamente tales disposiciones para determinar posibles deficiencias que puedan significar que el buque es deficiente (véase la sección 3.1) y asegurarse de que se toman medidas correctivas al respecto.

1.5 Buques de Estados no Partes

1.5.1 El artículo I 3) del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, el artículo 5 4) del Convenio MARPOL, el artículo X 5) del Convenio de formación de 1978, el artículo 3 3) del Convenio AFS 2001 y el artículo 3 3) del Convenio BWM 2004 estipulan que no se dará un trato más favorable a los buques de países que no sean Partes en los convenios pertinentes. Todas las Partes deberían, como cuestión de principio, aplicar los presentes procedimientos a los buques de Estados no Partes, con objeto de que se lleven a cabo reconocimientos e inspecciones equivalentes y se asegure un nivel equivalente de seguridad y protección del medio marino.

1.5.2 Puesto que los buques de Estados no Partes no van provistos de los certificados prescritos en el Convenio SOLAS, el Convenio de líneas de carga, el Convenio MARPOL, el Convenio AFS o el Convenio BWM, según el caso, o quizá los miembros de la tripulación no tengan los títulos que se prevén en el Convenio de formación, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto, teniendo en cuenta los principios establecidos en los presentes procedimientos, debería cerciorarse de que el buque y la tripulación no suponen un peligro para las personas a bordo ni representan un riesgo inaceptable para el medio marino. Si el buque o la tripulación cuentan con certificados distintos de los prescritos por un convenio, el funcionario de supervisión podrá tener en cuenta el tipo y contenido de esa documentación a la hora de evaluar el buque. El estado del buque y de su equipo, así como los títulos de la tripulación y las normas sobre dotación mínima del Estado de abanderamiento, deberían ser compatibles con los objetivos de las disposiciones de los convenios; en caso

contrario, el buque debería ser objeto de las restricciones necesarias para conseguir un nivel comparable de seguridad y protección del medio marino.

1.6 Buques de dimensiones inferiores a las estipuladas en los convenios

1.6.1 En el ejercicio de sus funciones, el funcionario de supervisión debería guiarse por los certificados y otros documentos expedidos por la Administración del Estado de abanderamiento o en su nombre. Cuando inspeccione este tipo de buques, el funcionario de supervisión debería limitar el ámbito de la inspección a la verificación del cumplimiento de lo que conste en tales certificados y documentos.

1.6.2 Si un instrumento pertinente no es aplicable a un buque de dimensiones inferiores a las estipuladas en los convenios, la tarea del funcionario de supervisión debería consistir en determinar si el buque mantiene un nivel aceptable por lo que respecta a la seguridad y la protección del medio ambiente. Para tal fin, debería tener en cuenta debidamente factores tales como la naturaleza del viaje o servicio proyectado y la duración de la travesía, las dimensiones y tipo del buque, el equipo provisto y la naturaleza de la carga.

1.7 Definiciones

1.7.1 *Graneleros*: además de tomar nota de las definiciones que figuran en las reglas IX/1.6 y XII/1.1 del Convenio SOLAS y en la resolución MSC.277(85), para efectos de la supervisión por el Estado rector del puerto, el funcionario de supervisión debería guiarse por el tipo de buque indicado en los certificados del buque para determinar si se trata de un granelero y aceptar que un buque, si bien no ha sido proyectado como un granelero de acuerdo con el tipo de buque consignado en el certificado, podrá transportar determinadas cargas a granel tal y como se dispone en los instrumentos mencionados anteriormente.

1.7.2 *Motivos fundados*: pruebas de que el buque, su equipo o su tripulación no se ajustan en lo esencial a las prescripciones de los convenios pertinentes o de que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo sobre la seguridad de los buques o la prevención de la contaminación. En la sección 2.4 figuran ejemplos de motivos fundados.

1.7.3 *Deficiencia*: situación que no resulta ajustada a las prescripciones del convenio pertinente.

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

1.7.5 *Inspección inicial*: visita a bordo de un buque para verificar tanto la validez de los certificados pertinentes y otros documentos, como el estado general del buque, su equipo y la tripulación (véase también la sección 2.2).

1.7.6 *Inspección más detallada*: la que se efectúa cuando existen motivos fundados para pensar que el estado del buque, su equipo o la tripulación no se ajustan en lo esencial a los pormenores de los certificados.

1.7.7 *Funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionario de supervisión):* persona debidamente autorizada por la autoridad competente de un Estado Parte en un convenio para efectuar inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, y exclusivamente responsable ante dicha Parte.

1.7.8 *Organización reconocida:* entidad que cumple las condiciones pertinentes establecidas en el Código para las Organizaciones reconocidas (Código OR) (MSC.349(92) y MEPC.237(65)), y ha sido evaluada y autorizada por la Administración del Estado de abanderamiento de conformidad con las disposiciones del Código OR a prestar los servicios reglamentarios necesarios y expedir certificados a los buques con derecho a enarbolar su pabellón.

1.7.9 *Detención de operaciones:* prohibición formal a un buque de que continúe ejecutando una operación debido a deficiencias observadas que, individualmente o en su conjunto, pueden constituir un peligro.

1.7.10 *Buque deficiente:* aquel cuyo casco, máquinas, equipo o seguridad operacional no cumplen en lo esencial las normas prescritas en el convenio pertinente, o cuya tripulación no se ajusta a lo especificado en el documento determinante de la dotación mínima de seguridad.

1.7.11 *Certificado válido:* el expedido electrónicamente o en papel directamente por una Parte en un convenio pertinente o, en su nombre, por una organización reconocida, y que contiene fechas exactas y válidas y cumple con las disposiciones del convenio pertinente y se corresponde con los pormenores del buque y de su tripulación y equipo.

1.8 Perfil profesional del funcionario de supervisión

1.8.1 La supervisión por el Estado rector del puerto la deberían realizar únicamente los funcionarios de supervisión que satisfagan los requisitos de competencia y formación especificados en la sección 1.9.

1.8.2 Cuando el funcionario de supervisión no cuente con la pericia profesional requerida, cualquier persona que resulte aceptable para el Estado rector del puerto y tenga la pericia requerida podrá ayudar al funcionario de supervisión.

1.8.3 Los funcionarios de supervisión y las personas que les ayuden no deberían estar sujetos a ninguna presión de índole comercial, financiera o de algún otro tipo, ni tener ningún interés comercial en el puerto de inspección, en los buques inspeccionados, en las instalaciones de reparación de buques o instalaciones de apoyo, ya sea en el puerto o en otro lugar, ni tampoco ser empleados de organizaciones reconocidas o sociedades de clasificación, ni realizar trabajos por encargo de estas.

1.8.4 El funcionario de supervisión debería llevar un documento personal consistente en una tarjeta de identidad expedida por el Estado rector del puerto en la que se indique que está autorizado para efectuar la supervisión.

1.9 Requisitos de competencia y formación de los funcionarios de supervisión

1.9.1 El funcionario de supervisión debería ser un funcionario con experiencia y competente para actuar como inspector del Estado de abanderamiento.

1.9.2 El funcionario de supervisión debería poder comunicarse en inglés con los principales miembros de la tripulación.

1.9.3 Se debería impartir formación a los funcionarios de supervisión para que adquieran el conocimiento necesario de las disposiciones de los convenios pertinentes relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto, teniendo en cuenta los cursos modelo más recientes de la OMI sobre dicha supervisión.

1.9.4 Al especificar los requisitos mínimos de competencia y formación de los funcionarios de supervisión, la Administración debería tener en cuenta, según proceda, los instrumentos aprobados internacionalmente que sean pertinentes para la supervisión por el Estado rector del puerto y los diversos tipos de buques que pueden entrar en sus puertos.

1.9.5 Los funcionarios de supervisión que lleven a cabo inspecciones relativas a las prescripciones operacionales deberían tener títulos de capitán o jefe de máquinas y una experiencia marinera apropiada o títulos en una disciplina marítima conexas expedidos por una institución reconocida por la Administración, así como formación especializada que garantice que reúnen la competencia y los conocimientos prácticos suficientes para realizar inspecciones relativas a las prescripciones operacionales pertinentes, o ser funcionarios competentes de la Administración con un grado equivalente de formación y experiencia.

1.9.6 Se deberían celebrar seminarios periódicos para los funcionarios de supervisión a fin de actualizar sus conocimientos por lo que respecta a los instrumentos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto.

CAPÍTULO 2 – INSPECCIONES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

2.1 Generalidades

2.1.1 De conformidad con las disposiciones de los convenios pertinentes, los funcionarios de supervisión de las Partes podrán inspeccionar los buques extranjeros que arriban a sus puertos.

2.1.2 Tales inspecciones podrán realizarse:

- .1 a iniciativa de la Parte;
- .2 a petición de otra Parte, o basándose en la información sobre un buque facilitada por esta; o
- .3 basándose en la información sobre un buque facilitada por uno o varios miembros de la tripulación, un colegio profesional, una asociación, un sindicato o cualquier particular interesado en la seguridad del buque y de su tripulación y pasajeros o en la protección del medio marino.

2.1.3 Si bien las Partes podrán confiar los reconocimientos e inspecciones de buques con derecho a enarbolar su pabellón ya sea a inspectores nombrados al efecto, ya sea a organizaciones reconocidas, deberían tener presente que, de conformidad con lo estipulado en los convenios pertinentes, los buques extranjeros están sujetos a supervisión por el Estado rector del puerto, que incluye la subida a bordo, la inspección, las medidas correctivas y la posible detención, solamente cuando la efectúen funcionarios debidamente autorizados por el Estado rector del puerto. La autorización de dichos funcionarios puede consistir en una delegación de autoridad de carácter general u otorgarse *ex profeso* para cada caso.

2.1.4 Se debería hacer todo lo posible por evitar que el buque sea detenido o demorado indebidamente. Si a causa de la inspección el buque es indebidamente detenido o demorado debería tener derecho a indemnización por toda pérdida o daño sufridos.

2.2 Inspecciones iniciales

2.2.1 En la aplicación de los procedimientos de supervisión estipulados en los convenios pertinentes, que, por ejemplo, puedan ser resultado de la información remitida al Estado rector de un puerto respecto de un buque, es posible que cuando el funcionario de supervisión se disponga a visitar el buque, ya antes de subir a bordo y por la apariencia del buque en el agua, pueda hacerse una idea de la calidad del mantenimiento, observando aspectos tales como el estado de la pintura, indicios de corrosión o de corrosión crateriforme y daños no reparados.

2.2.2 El funcionario de supervisión debería determinar lo antes posible el tipo de buque, el año de construcción y el tamaño del buque con el fin de determinar qué disposiciones de los convenios son aplicables.

2.2.3 Después de subir a bordo y presentarse al capitán o al oficial responsable del buque, el funcionario de supervisión debería examinar todos los certificados y documentos del caso prescritos en los convenios pertinentes, tal como se enumeran en el apéndice 12. El funcionario de supervisión debería tener presente lo siguiente:

- .1 los certificados pueden presentarse en versión impresa o en formato electrónico;
- .2 en los casos en los que en el buque se disponga de los certificados en formato electrónico:
 - .1 los certificados, y el sitio web utilizado para acceder a ellos, deberían ajustarse a lo dispuesto en la circular "Directrices para el uso de certificados electrónicos" (FAL.5/Circ.39/Rev.2);
 - .2 se dispondrá a bordo del buque de instrucciones de verificación específicas; y
 - .3 se considera que la presentación de tales certificados en un ordenador cumple la prescripción relativa a que los certificados estén "a bordo";
- .3 al examinar el Certificado internacional de arqueo (1969), el funcionario de supervisión se debería guiar por el apéndice 10; y
- .4 al examinar certificados o pruebas documentales de la gente de mar expedidos de conformidad con el Convenio de formación de 1978 el funcionario de supervisión se debería guiar por el apéndice 11. La lista de títulos o pruebas documentales que se exigen en virtud del Convenio de formación de 1978 también figura en el cuadro B-1/2 del Código de formación.

2.2.4 Si los certificados prescritos en los convenios pertinentes son válidos y su impresión general y sus observaciones oculares a bordo confirman que las medidas de mantenimiento son adecuadas, el funcionario de supervisión debería limitar por lo general la inspección a las deficiencias que se hayan denunciado u observado, si las hubiere.

2.2.5 Al realizar una inspección inicial, el funcionario de supervisión debería comprobar la validez de los certificados pertinentes y otros documentos (con referencia al apéndice 12) prescritos en los convenios pertinentes y el estado general del buque, incluido el equipo, el puente de navegación, las cubiertas incluido el castillo de proa, las bodegas/espacios de carga, la cámara de máquinas y los medios para el transbordo de prácticos.

2.2.6 De conformidad con los procedimientos de supervisión estipulados en el capítulo IX del Convenio SOLAS 1974 en lo que respecta al Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS), el funcionario de supervisión debería utilizar las directrices del apéndice 8.

2.2.7 No obstante, si por su impresión general o las observaciones que haya realizado a bordo el funcionario de supervisión tiene motivos fundados para pensar que el buque, su equipo o su tripulación no se ajustan en lo esencial a lo prescrito, debería realizar una inspección más detallada teniendo en cuenta lo indicado en las secciones 2.4 y 2.5. A fin de formarse dicha impresión, el funcionario de supervisión debería utilizar las directrices de los apéndices que correspondan.

2.3 Directrices generales de procedimiento para los funcionarios de supervisión

2.3.1 El funcionario de supervisión debería observar el Código de buenas prácticas para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto (MSC-MEPC.4/Circ.2), que se incluye en el apéndice 1, utilizar su buen juicio profesional al desempeñar sus tareas y consultar a otras personas cuando lo estime adecuado.

2.3.2 Cuando suba a bordo de un buque, el funcionario de supervisión debería presentar al capitán, o en ausencia de este al representante del propietario, la tarjeta de identidad que lo acredita como funcionario de supervisión, si se le pide que lo haga. Dicha tarjeta se debería aceptar como prueba documental de que el funcionario está autorizado por la Administración para llevar a cabo las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto.

2.3.3 Si el funcionario de supervisión tiene motivos fundados para efectuar una inspección más detallada, debería informar inmediatamente al capitán de dichos motivos y le hará saber que, si así lo desea, el capitán se puede poner en contacto con la Administración o, en su caso, con la organización reconocida a la que corresponda expedir los certificados pertinentes, y solicitar su presencia a bordo.

2.3.4 En el caso de que se haya iniciado una inspección como resultado de un informe o queja, especialmente si proviene de un miembro de la tripulación, no debería revelarse la fuente de la información.

2.3.5 Al llevar a cabo la supervisión, se debería hacer todo lo posible para evitar que se detenga o demore indebidamente el buque. Conviene tener en cuenta que el objeto principal de la supervisión por el Estado rector del puerto es evitar que un buque se haga a la mar si no es seguro o si constituye un riesgo inaceptable para el medio marino. El funcionario de supervisión debería hacer uso de su buen juicio profesional para decidir si procede detener el buque hasta que las deficiencias se hayan subsanado o permitir que se haga a la mar, aunque adolezca de determinadas deficiencias, teniendo en cuenta las circunstancias concretas del viaje proyectado.

2.3.6 Debería tenerse presente que todo equipo puede sufrir fallos y que tal vez no se pueda disponer fácilmente de piezas de respeto o de recambio. En tales casos, no debería darse lugar a una demora indebida si en opinión del funcionario de supervisión se han adoptado medidas de seguridad alternativas.

2.3.7 Cuando los motivos para la detención sean el resultado de una avería debida a un accidente sufrido por un buque, no se debería expedir ninguna orden de detención, a condición de que:

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

2.3.8 Como la detención de un buque es una cuestión grave en la que intervienen muchos factores, tal vez sea de interés para el funcionario de supervisión actuar en colaboración con otras partes interesadas (véase el párrafo 4.1.3). Por ejemplo, podría solicitar a los representantes del propietario que formulen propuestas para corregir la situación. El funcionario de supervisión debería también colaborar con los representantes de la Administración del Estado de abanderamiento, o con la organización reconocida que tenga a su cargo la expedición de los certificados pertinentes, y consultarles acerca de su aceptación de las propuestas del propietario y otros requisitos que puedan añadir. Sin limitar en absoluto la discreción del funcionario de supervisión, la participación de otras partes podría acrecentar la seguridad del buque, evitar discrepancias posteriores relativas a las circunstancias de la detención y resultar ventajosa en caso de litigio acerca de una "demora indebida".

2.3.9 Cuando en el puerto de inspección no se puedan remediar las deficiencias, el funcionario de supervisión podrá permitir que el buque se dirija a otro puerto, a reserva de las condiciones adecuadas que puedan establecerse. En esas circunstancias, el funcionario de supervisión se debería cerciorar de que se informa de ello a las autoridades del próximo puerto de escala y al Estado de abanderamiento.

2.3.10 Los informes sobre detenciones para el Estado de abanderamiento deberían ofrecer pormenores suficientes para que se pueda evaluar la gravedad de las deficiencias que dan lugar a la detención.

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

2.3.12 Con el fin de garantizar la homogeneidad en el cumplimiento de las prescripciones relativas a supervisión por el Estado rector del puerto, el funcionario de supervisión debería llevar un extracto de la sección 2.3 (Directrices generales de procedimiento para los funcionarios de supervisión) para pronta consulta al efectuar las inspecciones.

2.3.13 Los funcionarios de supervisión también estarán familiarizados con las directrices detalladas que figuran en los apéndices de los presentes procedimientos.

2.4 Motivos fundados

2.4.1 Cuando el funcionario de supervisión inspeccione un buque extranjero al que se le exija llevar el certificado correspondiente a un convenio y se halle en un puerto o en una terminal mar adentro bajo la jurisdicción del Estado en cuestión, se debería limitar a comprobar que hay a bordo certificados válidos y otros documentos pertinentes y a hacerse una idea del estado general del buque, de su equipo y de la tripulación, a no ser que existan motivos fundados para pensar que el estado del buque o de su equipo no se ajusta en lo esencial a los pormenores de los certificados.

2.4.2 Constituyen "motivos fundados" para efectuar una inspección más detallada, entre otros, los siguientes:

- .1 la ausencia del equipo o medios principales prescritos en los convenios pertinentes;
- .2 al examinar los certificados del buque, se comprueba que uno o varios certificados claramente carecen de validez;
- .3 pruebas de que la documentación prescrita en los convenios pertinentes, y que se enumera en el apéndice 12, no se encuentra a bordo, es incompleta, no se actualiza o contiene falsedades;
- .4 pruebas, a partir de las impresiones generales o las observaciones del funcionario de supervisión, de que existen deterioros o deficiencias graves del casco o la estructura que pueden representar un riesgo para la integridad estructural, la estanquidad o la integridad a la intemperie del buque;
- .5 pruebas, a partir de las impresiones generales o las observaciones del funcionario de supervisión, de que existen graves deficiencias en el equipo de seguridad, en el de prevención de la contaminación, o en el de navegación;
- .6 información o pruebas de que el capitán o la tripulación no están familiarizados con las operaciones esenciales de a bordo relativas a la seguridad de los buques o la prevención de la contaminación, o de que tales operaciones no se han efectuado;
- .7 indicios de que los miembros de la tripulación no pueden comunicarse entre sí o con otras personas a bordo;
- .8 la emisión de falsos alertas de socorro no seguida de los adecuados procedimientos de anulación; y
- .9 la recepción de un informe o queja en el que se indique que un buque parece ser deficiente.

2.5 Inspecciones más detalladas

2.5.1 En caso de que el buque no lleve certificados válidos, o si el funcionario de supervisión, guiándose por sus impresiones generales o las observaciones que haya realizado a bordo, tiene motivos fundados para pensar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado o que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo, debería realizar una inspección más detallada que la que se describe en el presente capítulo utilizando los apéndices correspondientes.

2.5.2 No se pretende que el Estado rector del puerto compruebe todos los procedimientos ni todo el equipo señalados en este capítulo en una sola inspección, a menos que el estado del buque o el grado de familiarización del capitán o la tripulación con los procedimientos esenciales de a bordo aconsejen realizar una inspección detallada. Además, con estos Procedimientos tampoco se pretende imponer el programa de titulación para la gente de mar del Estado rector del puerto a buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de otra Parte en el Convenio de formación, ni imponer procedimientos de supervisión más rigurosos a los buques extranjeros que a los buques del Estado rector del puerto.

CAPÍTULO 3 – INFRACCIONES Y DETENCIÓN

3.1 Identificación de buques deficientes

3.1.1 En general se considerará que es deficiente un buque cuyo casco, máquinas, equipo o seguridad operacional no cumplen en lo esencial las normas prescritas en los convenios pertinentes, o cuya tripulación no se ajusta a lo especificado en el documento determinante de la dotación mínima de seguridad, porque, entre otras cosas:

- .1 la ausencia a bordo del equipo o medios principales prescritos en los convenios;
- .2 el equipo o su disposición no se ajusta a las especificaciones pertinentes de los convenios;
- .3 el buque o su equipo ha sufrido un deterioro importante, por ejemplo a causa de un mantenimiento insuficiente;
- .4 la aptitud operacional es insuficiente o hay falta de familiarización de la tripulación con los procedimientos operacionales fundamentales; y
- .5 la dotación es insuficiente o hay gente de mar con títulos insuficientes.

3.1.2 Si esos factores manifiestos tomados en su conjunto o por separado privan al buque de su navegabilidad y crean una situación tal que, si se permitiese al buque hacerse a la mar, la vida de las personas peligraría o ello supondría un riesgo inaceptable para el medio marino, debería considerarse que el buque es deficiente. El funcionario de supervisión también debería tener en cuenta las directrices del apéndice 2.

3.2 Presentación de información relativa a las deficiencias

3.2.1 La información relativa a presuntas deficiencias de un buque puede ser dirigida a las autoridades competentes del Estado rector del puerto (véase la sección 3.3) por un tripulante, un colegio profesional, una asociación, un sindicato o cualquier particular interesado en la seguridad del buque y de su tripulación y pasajeros, o en la protección del medio marino.

3.2.2 La información debería presentarse por escrito, para poder documentar debidamente el caso y las supuestas deficiencias. Cuando la información se dé oralmente se requerirá además un informe por escrito en el que se indique, para que conste en el expediente que instruya el Estado rector del puerto, la identidad de la persona o del organismo que haya facilitado la información. El funcionario de supervisión presente podrá recabar esta información e incluirla en su propio informe si el informante no se halla en condiciones de hacerlo.

3.2.3 La información que pueda dar lugar a una investigación debería presentarse a la mayor brevedad posible tras la llegada del buque, de modo que las autoridades tengan tiempo suficiente para actuar según resulte necesario.

3.2.4 Cada Parte en el convenio pertinente debería decidir qué autoridades deberían recibir la información relativa a buques deficientes e iniciar la toma de medidas. Se debería disponer lo necesario para asegurar que la información presentada a un departamento no competente sea inmediatamente trasladada por este a la autoridad facultada para ocuparse del asunto.

3.3 Actuación del Estado rector del puerto al recibir información sobre buques supuestamente deficientes

3.3.1 Al recibir información sobre un buque supuestamente deficiente o sobre un presunto riesgo de contaminación, las autoridades deberían investigar inmediatamente el asunto y adoptar las medidas que exijan las circunstancias, con arreglo a lo indicado en las secciones precedentes.

3.3.2 Las autoridades que reciban información acerca de un buque deficiente que pudiera dar lugar a la detención de este la deberían notificar sin dilación a cualquiera de los representantes marítimos, consulares y/o diplomáticos del Estado de abanderamiento acreditados en la zona en que se halle el buque y pedirles que inicien las investigaciones oportunas o que cooperen en ellas. De igual modo, se debería informar a la organización reconocida que haya expedido los certificados pertinentes en nombre del Estado de abanderamiento. Estas disposiciones no eximen sin embargo a las autoridades del Estado rector del puerto, que sea Parte en el convenio pertinente, de la obligación de adoptar medidas apropiadas de conformidad con los poderes que les hayan conferido los convenios pertinentes.

3.3.3 Si, al recibir la información, el Estado rector del puerto no puede actuar antes de que el buque se haga a la mar, bien por falta de tiempo, bien por no disponer de funcionarios de supervisión antes de que zarpe el buque, debería transmitir la información a las autoridades del país del próximo puerto apropiado de escala, al Estado de abanderamiento y, además, a la organización reconocida que pueda haber en dicho puerto, si procede.

3.4 Responsabilidades del Estado rector del puerto en cuanto a la adopción de medidas correctivas

Cuando un funcionario de supervisión determine que un buque puede considerarse deficiente, según se especifica en la sección 3.1 y en el apéndice 2, el Estado rector del puerto debería asegurarse inmediatamente de que se toman medidas correctivas para proteger la seguridad del buque y de sus pasajeros y tripulantes y eliminar todo riesgo para el medio marino antes de permitir que el buque zarpe.

3.5 Orientación para la detención de buques

A pesar de que no es posible determinar que un buque es deficiente haciendo solo una comparación con una lista de defectos característicos, en el apéndice 2 se ofrece orientación para la detención de buques.

3.6 Suspensión de la inspección

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

3.6.2 Antes de suspender una inspección, el funcionario de supervisión habrá registrado las deficiencias que puedan dar lugar a detención en las áreas estipuladas en el apéndice 2, según corresponda.

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

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

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

3.7.1 El funcionario de supervisión debería hacer lo posible por garantizar la rectificación de todas las deficiencias detectadas.

3.7.2 En el caso de que haya deficiencias que constituyan un claro peligro para la seguridad o el medio ambiente, el funcionario de supervisión, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 3.7.3, debería cerciorarse de que se elimina ese peligro antes de permitir que el buque se haga a la mar. A tal fin, se deberían tomar las medidas adecuadas, que podrán incluir la detención o la prohibición formal de que un buque prosiga sus operaciones debido a deficiencias establecidas que, por separado o conjuntamente, hagan peligroso continuar su explotación.

3.7.3 Cuando las deficiencias que hayan dado lugar a una detención según lo indicado en el párrafo 3.7.2 no puedan solventarse en el puerto de inspección, la autoridad del Estado rector del puerto podrá permitir que el buque de que se trate se dirija al astillero de reparaciones adecuado que se halle más próximo, elegido por el capitán y aprobado por dicha autoridad, siempre que se cumplan las condiciones convenidas entre la autoridad del Estado rector del puerto y el Estado de abanderamiento. Tales condiciones garantizarán que el buque no zarpe hasta que pueda hacerse a la mar sin peligro para la seguridad de los pasajeros y los tripulantes, ni para otros buques, y sin constituir una amenaza irrazonable para el medio marino. Tales condiciones podrán incluir la confirmación por el Estado de abanderamiento de que se han adoptado medidas correctivas respecto del buque en cuestión. En tales circunstancias, la autoridad del Estado rector del puerto debería notificar el hecho a la autoridad del próximo puerto de escala del buque, a las partes mencionadas en el párrafo 4.1.4 y a cualquier otra autoridad que corresponda. La notificación se debería enviar a las autoridades utilizando el formulario indicado en el apéndice 14. La autoridad que reciba tal notificación debería comunicar a la autoridad notificadora las medidas adoptadas y podrá utilizar el formulario que figura en el apéndice 15.

3.7.4 A condición de que se haya hecho todo lo posible por rectificar todas las demás deficiencias, salvo las mencionadas en los párrafos 3.7.2 y 3.7.3, el buque podrá ser autorizado a dirigirse a un puerto en el que puedan rectificarse tales deficiencias.

3.7.5 Si un buque de los referidos en el párrafo 3.7.3 se hace a la mar sin cumplir las condiciones establecidas por la autoridad del puerto de inspección, la autoridad del Estado rector del puerto debería alertar inmediatamente al puerto siguiente, si se conoce, al Estado de abanderamiento y a las demás autoridades que estime oportuno.

3.7.6 Si un buque de los referidos en el párrafo 3.7.3 no hace escala en el puerto designado para la reparación, la autoridad del Estado rector del puerto de reparación debería alertar inmediatamente al Estado de abanderamiento y al Estado rector del puerto que efectuó la detención, los cuales podrán tomar las medidas oportunas, y notificar el hecho a cualquier otra autoridad que estime pertinente.

CAPÍTULO 4 – PRESCRIPCIONES SOBRE NOTIFICACIÓN

4.1 Notificaciones del Estado rector del puerto

4.1.1 Las autoridades del Estado rector del puerto deberían cerciorarse de que, una vez concluida la inspección, se facilita al capitán del buque un documento en el que se indiquen los resultados de la inspección, los pormenores de cualquier medida adoptada por el funcionario de supervisión y una lista de las medidas correctivas que puedan tener que iniciar el capitán o la compañía. Tales informes se deberían formular con arreglo al modelo que figura en el apéndice 13.

4.1.2 Cuando, en el ejercicio de sus facultades de supervisión por el Estado rector del puerto, una Parte deniegue a un buque extranjero la entrada en los puertos o terminales mar adentro sometidos a su jurisdicción, sea o no como resultado de información sobre un buque deficiente, debería notificar inmediatamente al capitán y al Estado de abanderamiento los motivos de la denegación de la entrada en puerto.

4.1.3 En caso de detención, se debería enviar, al menos, una notificación inicial a la Administración del Estado de abanderamiento lo antes posible (véase el párrafo 2.3.8). Si dicha notificación se hace verbalmente, se debería confirmar después por escrito. La notificación debería incluir como mínimo el nombre del buque, el número IMO, copias del modelo A y del modelo B, que figuran en el apéndice 13, la hora de la detención y copias de cualquier orden de detención. De igual modo, cuando corresponda se debería enviar una notificación a las organizaciones reconocidas que hayan expedido los certificados pertinentes en nombre del Estado de abanderamiento. También se debería enviar una notificación por escrito del levantamiento de la detención a las partes citadas anteriormente. La información correspondiente debería incluir como mínimo el nombre del buque, el número IMO, la fecha y hora del levantamiento de la detención y una copia del modelo B, que figura en el apéndice 13.

4.1.4 Si se ha permitido al buque que se haga a la mar con deficiencias conocidas, las autoridades del Estado rector del puerto deberían comunicar todos los hechos a las autoridades del país del próximo puerto apropiado de escala, al Estado de abanderamiento y, si procede, a la organización reconocida.

4.1.5 Cuando las Partes en los convenios pertinentes hayan realizado una supervisión que dé lugar a una detención, deberían remitir a la Organización informes de conformidad con la regla I/19 del Convenio SOLAS, el artículo 11 del Convenio MARPOL, el artículo 21 del Convenio de líneas de carga, o el artículo X 3) del Convenio de formación. Tales informes sobre deficiencias se deberían ajustar al modelo que figura en los apéndices 13 o 16, según corresponda, o podrán ser presentados por vía electrónica por el Estado rector del puerto o un régimen regional sobre supervisión por el Estado rector del puerto.

4.1.6 El Estado rector del puerto debería enviar copias de los informes sobre deficiencias no solo a la Organización, sino también, sin demora, a las autoridades del Estado de abanderamiento y, si procede, a la organización reconocida que haya expedido el certificado pertinente. Las deficiencias constatadas que no guarden relación con los convenios pertinentes, o que se refieran a buques de países que no son Parte o a buques de dimensiones inferiores a las estipuladas en los convenios, se deberían notificar a los Estados de abanderamiento o a las organizaciones apropiadas, o a ambos, pero no a la OMI.

4.1.7 Se deberían facilitar a la Organización los números de teléfono y direcciones pertinentes de las entidades centrales de los Estados de abanderamiento a las que se deberían enviar los informes, conforme a lo indicado más arriba, así como las direcciones de las oficinas de los Estados de abanderamiento a cargo de los servicios de inspección.*

4.2 Notificaciones del Estado de abanderamiento

4.2.1 Cuando se haya recibido un informe sobre detención, el Estado de abanderamiento y, cuando proceda, la organización reconocida por conducto de la Administración del Estado de abanderamiento, deberían informar lo antes posible a la Organización de las medidas correctivas que hayan tomado respecto de la detención, bien por vía electrónica a través de GISIS o del modelo que figura en el apéndice 17.

4.2.2 Se deberían facilitar a la Organización los números de teléfono y direcciones pertinentes de oficinas de supervisión y oficinas centrales del Estado rector del puerto, así como de las entidades a cargo de los servicios de inspección.

4.3 Notificación de presuntas infracciones del Convenio MARPOL

4.3.1 Todo informe sobre las presuntas deficiencias o la supuesta infracción de las disposiciones relativas a descargas del Convenio MARPOL se debería enviar al Estado de abanderamiento lo antes posible, preferiblemente no más de 60 días después de que se hayan observado las deficiencias o la infracción. Tales informes se pueden hacer conforme al modelo que figura en los apéndices 13 o 16, según corresponda. Si se sospecha que ha habido una infracción de las disposiciones relativas a las descargas, dicha información debería ir acompañada de elementos de prueba de la infracción, entre los cuales debería figurar, como mínimo, la información que se especifica en las partes 2 y 3 de los apéndices 3 y 4 de los presentes procedimientos.

4.3.2 Cuando se haya recibido un informe sobre presuntas deficiencias o sobre una supuesta infracción de las disposiciones relativas a las descargas, el Estado de abanderamiento y, cuando proceda, la organización reconocida por conducto de la Administración del Estado de abanderamiento, deberían informar lo antes posible a la Parte que haya presentado el informe de las medidas que haya tomado inmediatamente respecto de las presuntas deficiencias o infracción. Una vez que se hayan llevado a término dichas medidas, se debería informar a la referida Parte y a la Organización de los resultados y pormenores de las mismas, los cuales se harán constar, cuando así proceda, en el informe anual obligatorio para la Organización.

* Dichas direcciones figuran en la circular MSC-MEPC.6/Circ.15 (Puntos de contacto nacionales para las cuestiones de seguridad, prevención de la contaminación y lucha contra la contaminación), tal como pueda ser enmendada y en el portal de la OMI en Internet y en el módulo de puntos de contacto de GISIS (<http://gisis.imo.org/Public>).

CAPÍTULO 5 – PROCEDIMIENTOS DE REVISIÓN

5.1 Informe sobre las observaciones

5.1.1 Con objeto de hacer asequible con carácter general la información referente a las deficiencias y a las medidas correctivas, la Organización debería hacer en el momento oportuno un resumen de tales informes con el fin de hacer llegar la información, de conformidad con los procedimientos de la Organización, a todas las Partes en los convenios pertinentes. En el resumen de los informes sobre deficiencias se deberían indicar las medidas que haya tomado el Estado de abanderamiento o señalar que están pendientes las observaciones del Estado de abanderamiento interesado.

5.1.2 El comité pertinente debería evaluar periódicamente el resumen de los informes sobre deficiencias, con objeto de determinar las medidas que pueden precisarse para aplicar con mayor coherencia y eficacia los instrumentos de la OMI, prestando especial atención a las dificultades de las que hayan informado las Partes Contratantes de los convenios pertinentes, particularmente respecto de los países en desarrollo en su calidad de Estados rectores de puertos.

5.1.3 Las recomendaciones para subsanar las dificultades que determine el comité pertinente se deberían incorporar, según proceda, al instrumento pertinente de la OMI, y las modificaciones que puedan requerirse con respecto a los procedimientos y obligaciones deberían hacerse en la documentación del Estado rector del puerto.

APÉNDICE 1

CÓDIGO DE BUENAS PRÁCTICAS PARA LOS FUNCIONARIOS ENCARGADOS DE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO QUE REALICEN INSPECCIONES EN EL MARCO DE LOS MEMORANDOS DE ENTENDIMIENTO Y ACUERDOS REGIONALES SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (MSC-MEPC.4/Circ.2)

Introducción

1 En el presente código se facilitan orientaciones sobre el grado de integridad, profesionalismo y transparencia que los regímenes regionales de supervisión por el Estado rector del puerto esperan de todos los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionarios de supervisión) que participan en las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto o están vinculados a ellas.

Objetivo

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

Principios fundamentales del Código

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

- .1 la integridad es el estado de solidez moral, honradez e inmunidad frente a influencias o motivos corruptores;
- .2 profesionalismo es aplicar las normas de conducta profesional aceptadas y los conocimientos técnicos. La autoridad marítima, con el consentimiento general de los Estados Miembros rectores de puertos, establece las normas de conducta de los funcionarios de supervisión; y
- .3 la transparencia implica apertura y responsabilidad.

4 En el anexo de este apéndice figura una lista de las actuaciones y conductas que se esperan de los funcionarios de supervisión al aplicar estos principios.

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

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

ANEXO

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

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

Los funcionarios de supervisión deberían:

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

Respeto

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

Realización de las inspecciones

- 9 cumplir todas las prescripciones de seguridad e higiene del buque y de su Administración, por ejemplo, utilizar indumentaria protectora, y no tomar ninguna medida ni hacer que se tome ninguna medida que pueda comprometer la seguridad del funcionario o de la tripulación del buque;
- 10 cumplir todas las prescripciones del buque en materia de protección y esperar a que un responsable los acompañe durante el recorrido del mismo;
- 11 presentar sus documentos de identidad al capitán o al representante del propietario del buque al comienzo de la inspección;
- 12 explicar los motivos de la inspección; no obstante, en los casos en que la inspección sea consecuencia de un informe o una queja, no se debe revelar la identidad de la persona que presentó la queja;
- 13 aplicar los procedimientos de la supervisión por el Estado rector del puerto y las prescripciones de los convenios de forma coherente y profesional, e interpretarlos de forma pragmática cuando sea necesario;

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

Desacuerdos

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

Integridad

- 23 ser independientes y no tener intereses comerciales en los puertos o en los buques que deban someter a inspección, ni tampoco en las compañías que suministran servicios en el puerto en cuestión, por ejemplo, no trabajar ocasionalmente para las compañías que se encargan de la explotación de buques en sus puertos o tener participación en las compañías de reparaciones de ese puerto;
- 24 ser libres para tomar decisiones basadas en los resultados de sus inspecciones, con total abstracción de los intereses comerciales del puerto;
- 25 seguir siempre las reglas de las Administraciones respecto de la aceptación de regalos y favores, por ejemplo, comidas a bordo;
- 26 rechazar con firmeza cualquier intento de soborno e informar de los casos flagrantes a la autoridad marítima;
- 27 no abusar de su autoridad en beneficio propio, ya sea financiero o de otra índole; y

Actualización de conocimientos

- 28 actualizar regularmente sus conocimientos técnicos.

APÉNDICE 2

DIRECTRICES PARA LA DETENCIÓN DE BUQUES

1 INTRODUCCIÓN

1.1 A la hora de decidir si las deficiencias encontradas en un buque son lo suficientemente graves como para justificar la detención de este, el funcionario de supervisión debería verificar lo siguiente:

- .1 si el buque tiene la documentación válida pertinente; y
- .2 si el buque tiene la tripulación requerida en el documento determinante de la dotación mínima de seguridad.

1.2 Durante la inspección, el funcionario de supervisión debería además verificar si el buque o, en su caso, la tripulación, pueden realizar las siguientes operaciones a lo largo de todo el viaje que se va a iniciar:

- .1 navegar en condiciones de seguridad;
- .2 manipular y transportar la carga, y supervisar su estado, en condiciones de seguridad;
- .3 realizar las operaciones de máquinas en condiciones de seguridad;
- .4 mantener adecuadamente la propulsión y el gobierno del buque;
- .5 luchar contra los incendios de forma eficaz en cualquier parte del buque, si es necesario;
- .6 abandonar el buque rápidamente y sin riesgos, y efectuar las operaciones de salvamento, si es necesario;
- .7 prevenir la contaminación del medio ambiente;
- .8 mantener una estabilidad adecuada;
- .9 mantener una estanquidad adecuada;
- .10 comunicarse en situaciones de peligro, si es necesario; y
- .11 ofrecer condiciones de seguridad e higiene a bordo.

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

2 ASPECTOS GENERALES

La falta de certificados válidos prescritos por los convenios pertinentes puede justificar la detención de los buques. Cabe señalar, sin embargo, que los buques que enarbolan el pabellón de Estados que no son Parte en un convenio o que no han implantado otro instrumento pertinente no tienen derecho a llevar los certificados prescritos por el convenio u otro instrumento pertinente. Por tanto, la falta de los certificados prescritos no debería constituir por sí misma una razón para detener el buque, aunque, al aplicarse la cláusula que prohíbe dar un trato más favorable, debería exigirse el cumplimiento esencial de las disposiciones y criterios especificados en los presentes procedimientos antes de que el buque zarpe.

3 DEFICIENCIAS QUE PUEDEN DAR LUGAR A LA DETENCIÓN DEL BUQUE

Con el fin de ayudar al funcionario de supervisión a utilizar estas directrices, se incluye a continuación una lista de deficiencias, agrupadas por convenios o códigos, que se consideran lo suficientemente graves como para justificar la detención del buque. Esta lista no es exhaustiva, sino que tiene por finalidad dar ejemplos de los distintos aspectos que han de considerarse.

Aspectos relacionados con el Convenio SOLAS

- 1 Defectos de funcionamiento de la máquina propulsora y otra maquinaria esencial, así como de las instalaciones eléctricas.
- 2 Limpieza insuficiente de la cámara de máquinas; exceso de mezcla oleosa en las sentinas; contaminación por hidrocarburos del aislamiento de las tuberías, incluidas las de escape; funcionamiento inadecuado de las instalaciones de bombeo de las sentinas.
- 3 Defectos en el funcionamiento adecuado del generador de emergencia, el alumbrado, las baterías y los interruptores.
- 4 Defectos en el funcionamiento adecuado del aparato de gobierno principal y del auxiliar.
- 5 Ausencia, capacidad insuficiente o deterioro grave de los dispositivos individuales de salvamento, las embarcaciones de supervivencia y los medios de puesta a flote y recuperación (véase también la circular MSC.1/Circ.1490/Rev.1).
- 6 Ausencia, incumplimiento de las prescripciones o deterioro grave del sistema de detección de incendios, los dispositivos de alarma contra incendios, el equipo de lucha contra incendios, la instalación fija de extinción de incendios, las válvulas de ventilación, las válvulas de mariposa contra incendios y los dispositivos de cierre rápido, hasta el punto de que no puedan utilizarse para el fin al que están destinados.
- 7 Ausencia, deterioro grave o defectos de funcionamiento del sistema de prevención de incendios en la cubierta de carga de los buques tanque.
- 8 Ausencia, incumplimiento de las prescripciones o deterioro grave de las señales luminosas, las marcas o las señales acústicas.
- 9 Ausencia o defectos de funcionamiento del equipo radioeléctrico para comunicaciones de socorro y seguridad.

-
- 10 Ausencia o defectos de funcionamiento del equipo náutico, habida cuenta de las disposiciones pertinentes de la regla V/16.2 del Convenio SOLAS.
 - 11 Ausencia de cartas náuticas corregidas y/o de las demás publicaciones náuticas necesarias para el viaje proyectado, teniendo en cuenta que las cartas náuticas electrónicas pueden sustituir a las de tipo convencional.
 - 12 Ausencia de ventilación por aspiración, que no desprenda chispas, en la cámara de bombas de carga.
 - 13 Graves deficiencias de las prescripciones operacionales enumeradas en el apéndice 7.
 - 14 El tamaño, la composición o la titulación de la tripulación no se ajustan a lo especificado en el documento sobre la dotación de seguridad.
 - 15 El programa mejorado de reconocimientos no se ha implantado o llevado a cabo conforme a lo dispuesto en la regla XI-1/2 del Convenio SOLAS y en el Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), enmendado.
 - 16 Ausencia o defectos de un registrador de datos de la travesía (RDT), cuando su uso sea obligatorio.

Aspectos relacionados con el Código CIQ

- 1 Transporte de una sustancia que no se menciona en el Certificado de aptitud, o información incompleta sobre la carga.
- 2 Ausencia o deterioro de los dispositivos de seguridad de alta presión.
- 3 Instalaciones eléctricas intrínsecamente carentes de seguridad o que no se ajustan a las prescripciones del Código.
- 4 Fuentes de ignición en emplazamientos potencialmente peligrosos.
- 5 Infracción de las prescripciones especiales.
- 6 Exceso de la cantidad máxima de carga permitida por tanque.
- 7 Aislamiento térmico insuficiente de los productos sensibles al calor.
- 8 Funcionamiento defectuoso de los dispositivos de alarma contra presiones elevadas en los tanques de carga.
- 9 Transporte de sustancias, que requieren un compuesto inhibidor, sin el certificado correspondiente.

Aspectos relacionados con el Código CIG

- 1 Transporte de una sustancia que no se menciona en el Certificado de aptitud, o información incompleta sobre la carga.
- 2 Ausencia de dispositivos de cierre en los alojamientos o en los espacios de servicio.

- 3 Mamparos no estancos al gas.
- 4 Esclusas neumáticas defectuosas.
- 5 Ausencia o defectos de las válvulas de cierre rápido.
- 6 Ausencia o defectos de las válvulas de seguridad.
- 7 Instalaciones eléctricas intrínsecamente carentes de seguridad o que no se ajustan a las prescripciones del Código.
- 8 No funcionan los ventiladores en la zona de carga.
- 9 No funcionan los dispositivos de alarma contra presiones elevadas en los tanques de carga.
- 10 Defectos en el equipo detector de gas y/o en el equipo detector de gases tóxicos.
- 11 Transporte de sustancias, que requieren un compuesto inhibidor, sin el certificado correspondiente.

Aspectos relacionados con el Convenio de líneas de carga

- 1 Zonas importantes con daños o corrosión, o corrosión crateriforme de las chapas y consiguiente atirantamiento en las cubiertas y el casco que afecte a la navegabilidad o a la resistencia para soportar cargas locales, a menos que se hayan efectuado reparaciones provisionales debidamente autorizadas para viajar hasta un puerto donde realizar reparaciones permanentes.
- 2 Un caso reconocido de estabilidad insuficiente.
- 3 Ausencia de información suficiente y fidedigna, en la forma aprobada, que simple y rápidamente permita al capitán disponer la carga y lastrar el buque de modo tal que en todo momento se mantenga un margen seguro de estabilidad en las diferentes condiciones previstas durante el viaje y se evite someter la estructura del buque a esfuerzos inadmisibles.
- 4 Ausencia, deterioro grave o defectos en los dispositivos de cierre, los medios de cierre de las escotillas y las puertas estancas al agua y estancas a la intemperie.
- 5 Sobrecarga.
- 6 Ausencia de marcas de calado o marcas de francobordo, o ilegibilidad de las mismas.

Aspectos relacionados con el Anexo I del Convenio MARPOL

- 1 Ausencia, deterioro grave o funcionamiento defectuoso del equipo filtrador de aguas oleosas, del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos o de los dispositivos de alarma para 15 ppm.
- 2 Insuficiente capacidad restante del tanque de lavazas y/o del tanque de fangos para el viaje proyectado.

- 3 Libro registro de hidrocarburos no disponible a bordo.
- 4 Instalación de un conducto de derivación de descargas no autorizado.
- 5 Incumplimiento de las prescripciones de la regla 20.4 o de las prescripciones alternativas especificadas en la regla 20.7.

Aspectos relacionados con el Anexo II del Convenio MARPOL

- 1 Ausencia de un Manual de procedimientos y medios.
- 2 Carga no agrupada por categorías.
- 3 No se dispone del Libro registro de carga.
- 4 Instalación de un conducto de derivación de descargas no autorizado.

Aspectos relacionados con el Anexo IV del Convenio MARPOL

- 1 Ausencia de un Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias válido.
- 2 La instalación de tratamiento de aguas sucias no ha sido aprobada ni certificada por la Administración.
- 3 El personal del buque no está familiarizado con las prescripciones sobre descarga de aguas sucias.

Aspectos relacionados con el Anexo V del Convenio MARPOL

- 1 Ausencia del plan de gestión de basuras.
- 2 Libro registro de basuras no disponible.
- 3 El personal del buque no está familiarizado con las prescripciones de eliminación/descarga del plan de gestión de basuras.

Aspectos relacionados con el Anexo VI del Convenio MARPOL

- 1 Ausencia de un Certificado IAPP válido y, si es pertinente, de Certificados EIAPP y expedientes técnicos.
- 2 Un motor diésel marino, con una potencia de salida superior a 130 kW, instalado a bordo de un buque construido el 1 de enero de 2000 o posteriormente, o un motor diésel marino que ha sufrido una transformación importante el 1 de enero de 2000 o posteriormente, que no cumpla el Código técnico sobre los NO_x 2008.
- 3 El contenido de azufre de cualquier fueloil utilizado a bordo de los buques excede de los siguientes límites:
 - .1 3,50 % masa/masa, el 1 de enero de 2012 o posteriormente; y
 - .2 0,50 % masa/masa, el 1 de enero de 2020 o posteriormente.

- 4 El contenido de azufre de cualquier fueloil utilizado a bordo excede de 0,1 % masa/masa el 1 de enero de 2015 o posteriormente, cuando las operaciones se desarrollan dentro de una zona de control de las emisiones de SO_x, y respectivamente, según las disposiciones de la regla 14.
- 5 Un incinerador instalado a bordo del buque el 1 de enero de 2000 o posteriormente no cumple las prescripciones del apéndice IV del Anexo, ni las especificaciones normalizadas para los incineradores de a bordo elaboradas por la Organización (resolución MEPC.244(66)).
- 6 El personal del buque no está familiarizado con los procedimientos esenciales relativos al funcionamiento del equipo de prevención de la contaminación atmosférica.
- 7 Ausencia de un certificado IEEC (Certificado internacional de eficiencia energética del buque) válido.
- 8 Ausencia de un Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) específico para el buque (este puede formar parte del Sistema de gestión de la seguridad del buque (SMS)).

Aspectos relacionados con el Convenio de formación

- 1 La gente de mar no está en posesión de un título pertinente, no tiene una exención válida o no presenta pruebas documentales de que ha enviado a la Administración una solicitud de refrendo.
- 2 Incumplimiento de las prescripciones aplicables de la Administración sobre la dotación de seguridad.
- 3 Las disposiciones referentes a las guardias de navegación o de máquinas no se ajustan a las prescripciones especificadas respecto del buque por la Administración.
- 4 Ausencia en una guardia de una persona competente para manejar el equipo esencial para la seguridad de la navegación y de las radiocomunicaciones y la prevención de la contaminación del mar.
- 5 Para la primera guardia al comienzo del viaje y para las guardias subsiguientes de relevo no se han provisto personas que hayan descansado lo suficiente y sean aptas para desempeñar sus obligaciones.
- 6 No se facilitan pruebas de suficiencia profesional para los deberes asignados a la gente de mar para la seguridad del buque y la prevención de la contaminación.

Aspectos que, si bien no justifican la detención del buque, pueden justificar, por ejemplo, la suspensión de las operaciones relacionadas con la carga

El funcionamiento (o mantenimiento) defectuoso de los sistemas de gas inerte, del equipo relacionado con la carga o de las máquinas se debería considerar motivo suficiente para suspender una operación de carga.

APÉNDICE 3

DIRECTRICES PARA REALIZAR LAS INVESTIGACIONES E INSPECCIONES ACORDES CON LO ESTIPULADO EN EL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL

PARTE 1

INSPECCIÓN DEL CERTIFICADO IOPP, DEL BUQUE Y DE SU EQUIPO

1 BUQUES QUE HAN DE LLEVAR UN CERTIFICADO IOPP

1.1 Una vez a bordo, tras identificarse ante el capitán o el oficial responsable del buque, el funcionario de supervisión debería examinar el Certificado IOPP, incluido el cuadernillo de construcción y equipo que lleve adjunto, y el Libro registro de hidrocarburos.

1.2 En el Certificado figura información sobre el tipo de buque y las fechas de los reconocimientos e inspecciones. En una comprobación preliminar se debería confirmar que las fechas de los reconocimientos e inspecciones siguen siendo válidas. Además se debería determinar si el buque transporta una carga de hidrocarburos y si el transporte de esta se ajusta al Certificado (véase también el punto 1.11 del cuadernillo de construcción y equipo para petroleros).

1.3 Mediante el examen del cuadernillo de construcción y equipo, el funcionario de supervisión podrá determinar cómo está equipado el buque para la prevención de la contaminación del mar.

1.4 El funcionario de supervisión, si el Certificado es válido, y su impresión general y observaciones oculares a bordo confirman que las medidas de mantenimiento son adecuadas, debería limitar, por lo general, su inspección a comprobar las deficiencias que se hayan denunciado, si las hay.

1.5 Si, no obstante, guiándose por su impresión general o las observaciones que haya realizado a bordo, tiene motivos fundados para pensar que el estado del buque o de su equipo no corresponden en lo esencial a los pormenores del Certificado, debería realizar una inspección más detallada.

1.6 La inspección de la cámara de máquinas debería iniciarse formándose una impresión general del estado de dicha cámara, la posible presencia de hidrocarburos o rastros de estos en las sentinas y los procedimientos corrientes utilizados en el buque para eliminar el agua contaminada por hidrocarburos de los espacios de la cámara de máquinas.

1.7 A continuación cabrá realizar un examen más detenido del equipo del buque que figure en el Certificado IOPP. Dicho examen debería confirmar también que no se han efectuado modificaciones no aprobadas del buque y de su equipo.

1.8 Si surge alguna duda en cuanto al mantenimiento o al estado del buque o de su equipo, cabrá realizar un nuevo examen y las pruebas que se consideren necesarias. Véase al respecto el anexo 3 de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2017 (resolución A.1120(30)), tal como pueda enmendarse.

1.9 El funcionario de supervisión debería tener presente que un buque puede llevar equipo que supere lo prescrito en el Anexo I del Convenio MARPOL. Si tal equipo funciona defectuosamente, se debería informar de ello al Estado de abanderamiento. No obstante, esto no debería ser de por sí causa suficiente para la detención del buque, a menos que el defecto de funcionamiento sea tal que suponga un riesgo inaceptable para el medio marino.

1.10 En los petroleros la inspección debería comprender la zona de los tanques de carga y de la cámara de bombas y debería iniciarse formándose una impresión general de la disposición de los tanques, las cargas transportadas y los procedimientos corrientes utilizados para eliminar los residuos de la carga.

2 BUQUES DE ESTADOS QUE NO SON PARTES EN EL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL Y OTROS BUQUES NO OBLIGADOS A LLEVAR UN CERTIFICADO IOPP

2.1 Puesto que para esta categoría de buques no se prescribe Certificado IOPP, el funcionario de supervisión debería cerciorarse de que las normas de construcción y equipo aplicables al buque de que se trate responden a las prescripciones del Anexo I del Convenio MARPOL.

2.2 En todos los demás aspectos el funcionario de supervisión se debería guiar por los procedimientos aplicables a los buques, citados en la sección 1 *supra*.

2.3 Si el buque va provisto de alguna certificación distinta del Certificado IOPP, el funcionario de supervisión podrá tener en cuenta la forma y el contenido de la documentación de que se trate al evaluar el buque.

3 SUPERVISIÓN

En el desempeño de sus funciones de supervisión, el inspector debería recurrir a su buen juicio profesional para decidir si procede detener el buque hasta que las deficiencias observadas se hayan subsanado o permitir que se haga a la mar con ciertas deficiencias que no supongan un riesgo inaceptable para el medio marino. En este sentido el funcionario de supervisión se debería guiar por el principio de que las prescripciones que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL por lo que respecta a la construcción y el equipo y a la utilización de los buques son esenciales para la protección del medio marino y que apartarse de ellas puede constituir un riesgo inaceptable para este.

PARTE 2

INFRACCIÓN DE LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A DESCARGAS

1 La experiencia ha demostrado que la información facilitada al Estado de abanderamiento según lo previsto en el apéndice 5 de los presentes procedimientos es muchas veces insuficiente para que dicho Estado pueda hacer que se abra un expediente en relación con la presunta infracción de las prescripciones relativas a descargas. El presente apéndice está destinado a determinar la información que suele necesitar el Estado de abanderamiento para incoar la acción oportuna cuando se producen esas infracciones.

2 Se recomienda que, al preparar un informe del Estado rector del puerto sobre deficiencias, cuando exista una infracción de las prescripciones relativas a descargas, las autoridades del Estado ribereño o del Estado rector del puerto se guíen por la lista pormenorizada de los posibles elementos de prueba que figura en la parte 3 del presente apéndice. Al respecto se tendrá presente que:

- .1 el propósito del informe es facilitar el acopio óptimo de datos que quepa obtener; sin embargo, aun cuando no se pueda facilitar la totalidad de la información, se debería presentar toda la que sea posible reunir;
- .2 es importante que toda la información que figura en el informe esté respaldada por hechos que, considerados en su conjunto, lleven al Estado rector del puerto o al Estado ribereño a creer que se ha cometido una infracción.

3 Además del informe sobre deficiencias presentado por el Estado rector del puerto, este o el Estado ribereño deberían preparar un informe sobre la base de la lista pormenorizada de posibles elementos de prueba. Es importante que dichos informes vayan acompañados por documentos tales como:

- .1 una declaración del observador de la contaminación; además de la información exigida en la sección 1 de la parte 3 del presente apéndice, la declaración debería incluir las consideraciones que lleven al observador a la conclusión de que ninguna de las otras posibles fuentes de contaminación ha ocasionado realmente esta;
- .2 declaraciones relativas a los procedimientos utilizados para tomar muestras tanto de la mancha de hidrocarburos como a bordo; en esas declaraciones deberían figurar el lugar y el momento en que se tomaron las muestras, así como la identidad de la persona o personas que las tomaron, y los recibos que identifiquen a las personas encargadas de custodiarlas o a aquellas a las cuales sean entregadas;
- .3 informes sobre los análisis de las muestras tomadas de la mancha y a bordo; en tales informes deberían figurar los resultados de los análisis, una descripción del método utilizado, referencias a la documentación científica que atestigüe la precisión y la validez del método empleado o copias de esos documentos, y los nombres de las personas que efectúen los análisis, con indicación de su experiencia profesional;
- .4 una declaración del funcionario de supervisión que estuvo a bordo, con indicación de su categoría y de la organización a que pertenece;

- .5 declaraciones de las personas que han sido interrogadas;
- .6 declaraciones de los testigos. Las observaciones, las fotografías y los documentos deberían ir respaldados en su totalidad por una verificación de autenticidad firmada. Todas las certificaciones, autenticaciones o verificaciones se realizarán de conformidad con la legislación del Estado que las prepare. Todas las declaraciones deberían ir firmadas y fechadas por la persona que las haga y, si es posible, por un testigo ocular de la firma. Los nombres de las personas que firmen las declaraciones deberían ir escritos en caracteres legibles encima o debajo de la firma;
- .7 fotografías de la mancha de hidrocarburos; y
- .8 copias de las páginas pertinentes de los libros registro de hidrocarburos, diarios, registros de descargas, etc.

4 El informe mencionado en los párrafos 2 y 3 *supra* se debería enviar al Estado de abanderamiento. Si el Estado ribereño que ha observado la contaminación y el Estado rector del puerto que lleva a cabo la investigación a bordo no son el mismo, el Estado que efectúe esta última investigación debería enviar también una copia de los resultados de ella al Estado que haya observado la contaminación y que haya solicitado la investigación.

PARTE 3

LISTA PORMENORIZADA DE LOS POSIBLES ELEMENTOS DE PRUEBA DE UNA PRESUNTA INFRACCIÓN DE LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A DESCARGAS DEL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL

- 1 MEDIDAS PROCEDENTES AL OBSERVAR CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS**
- 1.1 Pormenores del buque o buques que se sospecha incurrieron en la infracción**
 - .1 Nombre del buque
 - .2 Motivos para sospechar del buque
 - .3 Fecha y hora (UTC) de la observación o identificación
 - .4 Situación del buque
 - .5 Pabellón y puerto de matrícula
 - .6 Tipo (por ejemplo, buque tanque, buque de carga, buque de pasaje, buque pesquero), tamaño (arqueo estimado) y otros datos descriptivos (por ejemplo, color de la superestructura y marca de la chimenea)
 - .7 Calado (en carga o en lastre)
 - .8 Rumbo y velocidad aproximados
 - .9 Posición de la mancha en relación con el buque (por ejemplo, a popa, a babor, a estribor)
 - .10 Parte del buque de la que se vio que procedía la descarga
 - .11 Indicar si cesó la descarga al ser observado el buque o cuando se comunicó con él por radio
- 1.2 Pormenores de la mancha**
 - .1 Fecha y hora (UTC) de la observación si son distintas de las indicadas en el párrafo 1.1.3
 - .2 Situación de la mancha de hidrocarburos, indicando longitud y latitud, si es distinta de la señalada en el párrafo 1.1.4
 - .3 Distancia aproximada en millas marinas de la marca terrestre más próxima
 - .4 Dimensiones generales aproximadas de la mancha de hidrocarburos (longitud, anchura y proporción de esa superficie cubierta por los hidrocarburos)
 - .5 Descripción de las características físicas de la mancha de hidrocarburos (dirección y forma, por ejemplo, continua, a rodales o a camellones)
 - .6 Aspecto de la mancha de hidrocarburos (indíquense las categorías)
 - Categoría A: apenas visible en las condiciones de iluminación más favorables
 - Categoría B: visible como un brillo plateado sobre la superficie del agua
 - Categoría C: se pueden observar los primeros indicios de color
 - Categoría D: banda de color brillante
 - Categoría E: los colores comienzan a volverse opacos
 - Categoría F: los colores son mucho más oscuros
 - .7 Estado del cielo (sol intenso, cielo nublado, etc.), claridad y visibilidad (en kilómetros) en el momento de la observación
 - .8 Estado de la mar
 - .9 Dirección y velocidad del viento de superficie
 - .10 Dirección y velocidad de la corriente

1.3 Identificación del (de los) observador(es)

- .1 Nombre del observador
- .2 Organización a la que pertenece el observador (si pertenece a alguna)
- .3 Categoría del observador en esa organización
- .4 Observación hecha desde una aeronave/un buque/la costa/de otro modo
- .5 Nombre o identidad del buque o de la aeronave desde los que se hizo la observación
- .6 Ubicación concreta del buque, la aeronave, el lugar en la costa o en otra parte desde donde tuvo lugar la observación
- .7 Actividad a la que estaba dedicado el observador en el momento en que se efectuó la observación: patrulla, viaje, vuelo (de ... a ...), etc.

1.4 Método de observación y documentación

- .1 Ocular
- .2 Fotografías convencionales
- .3 Registros de teledetección y/o fotografías de teledetección
- .4 Muestras tomadas de la mancha
- .5 Cualquier otra forma de observación (especifíquese)

Nota: Es preferible que las fotografías que pueda haber de la descarga sean en color. Las fotografías pueden indicar: que la materia que hay en la superficie del mar está constituida por hidrocarburos, que la cantidad de hidrocarburos descargada constituye una infracción del Convenio, que los hidrocarburos están siendo o han sido arrojados desde un buque determinado, y también la identidad del buque.

La experiencia ha demostrado que la información antedicha se puede obtener mediante las tres fotografías siguientes:

- detalles de la mancha tomados casi verticalmente desde una altura inferior a 300 metros con el sol detrás del fotógrafo;
- una vista de conjunto del buque y de la "mancha" que muestre los hidrocarburos saliendo de un buque determinado; y
- detalles del buque a fines de identificación.

1.5 Otros particulares, si se puede establecer contacto por radio

- .1 Notificación de la contaminación al capitán
- .2 Explicación del capitán
- .3 Último puerto de escala del buque
- .4 Siguiendo puerto de escala del buque
- .5 Nombre del capitán y nombre del propietario del buque
- .6 Distintivo de llamada del buque

2 INVESTIGACIÓN A BORDO

2.1 Inspección del Certificado IOPP

- .1 Nombre del buque
- .2 Número o letras distintivos
- .3 Puerto de matrícula
- .4 Tipo de buque

- .5 Fecha y lugar de expedición
- .6 Fecha y lugar de refrendo

Nota: Si al buque no le ha sido expedido un Certificado IOPP, se debería facilitar toda la información solicitada que sea posible.

2.2 Inspección del suplemento del Certificado IOPP

- .1 Párrafos aplicables de las secciones 2, 3, 4, 5 y 6 del suplemento (buques tanque que no sean petroleros)
- .2 Párrafos aplicables de las secciones 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 del suplemento (petroleros)

Nota: Si el buque carece de Certificado IOPP, se debería dar una descripción del equipo y de los medios que haya a bordo destinados a prevenir la contaminación del mar.

2.3 Inspección del Libro registro de hidrocarburos

- .1 Cópiese de la Parte I del Libro registro de hidrocarburos las páginas necesarias para abarcar los 30 días anteriores al suceso notificado
- .2 Cópiese de la Parte II del Libro registro de hidrocarburos (si se halla a bordo esa Parte) las páginas necesarias para abarcar un ciclo completo de operaciones de carga/descarga/lastrado y limpieza de tanques del buque. Cópiese también el plano de tanques

2.4 Inspección del diario de navegación

- .1 Último puerto, fecha de salida, calado a proa y a popa
- .2 Puerto actual, fecha de llegada, calado a proa y a popa
- .3 Situación del buque en el momento en que se notificó el suceso o cerca de ese momento
- .4 Comprobación al azar de si las situaciones mencionadas en el diario corresponden a las situaciones anotadas en el Libro registro de hidrocarburos

2.5 Inspección de otros documentos que haya a bordo

Otra documentación pertinente como elemento de prueba (háganse copias si es necesario) como, por ejemplo:

- anotaciones sobre verificaciones recientes del espacio vacío de los tanques;
- registro del equipo de vigilancia y control.

2.6 Inspección del buque

- .1 Equipo del buque, de conformidad con lo estipulado en el suplemento del Certificado IOPP
- .2 Toma de muestras. Indíquese el lugar de a bordo

- .3 Rastros de hidrocarburos en las inmediaciones de los orificios de descarga al mar
- .4 Estado de la cámara de máquinas y contenido de las sentinas
- .5 Estado del separador de agua e hidrocarburos, del equipo filtrador y del dispositivo de alarma, así como de los medios de parada o de vigilancia de las descargas
- .6 Contenido de los tanques de fangos o de retención
- .7 Fuentes de fugas importantes en los petroleros

Pueden ser oportunos los siguientes elementos de prueba adicionales:

- .8 Hidrocarburos en la superficie del lastre segregado o del lastre limpio
- .9 Estado de las sentinas de la cámara de bombas
- .10 Estado del sistema de lavado con crudos
- .11 Estado del sistema de gas inerte
- .12 Estado del sistema de vigilancia y control
- .13 Contenido del tanque de lavazas (cantidad estimada de agua e hidrocarburos)

2.7 Declaraciones de los interesados

Si no se han hecho las debidas anotaciones en la Parte I del Libro registro de hidrocarburos, pueden ser oportunas las respuestas a las siguientes preguntas:

- .1 ¿Se produjo una descarga (accidental o intencionada) a la hora indicada en el informe relativo al suceso?
- .2 ¿Está controlada automáticamente la descarga de las aguas de sentinas?
- .3 Si lo está, ¿a qué hora se puso por última vez el sistema en funcionamiento y a qué hora se puso por última vez en la modalidad manual?
- .4 Si no lo está, ¿en qué fecha y hora tuvo lugar la última descarga de aguas de sentina?
- .5 ¿En qué fecha tuvo lugar la última eliminación de residuos y cómo se efectuó?
- .6 ¿Es habitual efectuar descargas de aguas de sentina directamente en el mar o se almacenan estas primero en un tanque de retención? Identifíquese el tanque de retención
- .7 ¿Se han utilizado recientemente los tanques de combustible líquido como tanques de lastre?

Si no se han hecho las debidas anotaciones en la Parte II del Libro registro de hidrocarburos, pueden ser oportunas las respuestas a las siguientes preguntas:

- .8 ¿Cuál era la distribución carga/lastre en el buque al salir del último puerto?
- .9 ¿Cuál era la distribución carga/lastre en el buque a su llegada al puerto actual?
- .10 ¿Cuándo y dónde se efectuó el último embarque de carga?
- .11 ¿Cuándo y dónde se efectuó el último desembarque de carga?
- .12 ¿Cuándo y dónde se efectuó la última descarga de lastre sucio?
- .13 ¿Cuándo y dónde se efectuó la última limpieza de los tanques de carga?
- .14 ¿Cuándo y dónde se efectuó la última operación de lavado con crudos y qué tanques se lavaron?
- .15 ¿Cuándo y dónde se efectuó la última descarga del agua de los tanques de decantación?

- .16 ¿Cuál es el espacio vacío en los tanques de lavazas y la correspondiente altura de la interfaz?
- .17 ¿Qué tanques contenían el lastre sucio durante el viaje en lastre (si el buque llegó en lastre)?
- .18 ¿Qué tanques contenían el lastre limpio durante el viaje en lastre (si el buque llegó en lastre)?

Además, puede ser pertinente la siguiente información:

- .19 Pormenores del viaje actual del buque (puertos anteriores, puertos siguientes, tráfico comercial)
- .20 Contenido de los tanques de combustible líquido y de lastre
- .21 Tomas de combustible anterior, y próximas, tipo de combustible líquido
- .22 Disponibilidad o no disponibilidad de instalaciones de recepción para desechos de hidrocarburos durante el viaje actual
- .23 Trasvase interno de combustible líquido durante el viaje actual

Si se trata de un petrolero, puede ser oportuna la siguiente información adicional:

- .24 Tráfico a que está dedicado el buque, por ejemplo corta/larga distancia, crudos o productos petrolíferos o tráfico alterno de crudos/productos petrolíferos, servicio de alijo, hidrocarburos/carga seca a granel
- .25 Cuáles son los tanques limpios y sucios
- .26 Reparaciones efectuadas o previstas en los tanques de carga

Información diversa:

- .27 Comentarios relativos al estado del equipo del buque
- .28 Comentarios relativos al informe sobre contaminación
- .29 Otros comentarios

3 INVESTIGACIÓN EN TIERRA

3.1 Análisis de las muestras de hidrocarburos

Indíquese el método de análisis de las muestras y los resultados de este.

3.2 Información adicional

Puede ser oportuna la información adicional sobre el buque facilitada por el personal de la terminal de hidrocarburos, de los contratistas encargados de la limpieza de tanques o del personal de las instalaciones de recepción en tierra.

Nota: Toda la información correspondiente a este epígrafe debería estar, en lo posible, corroborada por documentos tales como declaraciones firmadas, facturas, recibos, etc.

4 INFORMACIÓN NO INCLUIDA EN LA LISTA ANTERIOR

5 CONCLUSIÓN

- .1 Resumen de las conclusiones técnicas del investigador
- .2 Indicación de las disposiciones aplicables del Anexo I del Convenio MARPOL presuntamente infringidas por el buque
- .3 ¿Justifican los resultados de la investigación que se abra un expediente sobre deficiencias?

PARTE 4

DIRECTRICES PARA LA INSPECCIÓN EN PUERTO DE LOS PROCEDIMIENTOS DE LAVADO CON CRUDOS

1 PREÁMBULO

1.1 Es preciso que las Directrices para la inspección en puerto de los procedimientos de lavado con crudos, tal como se pide en la resolución 7 de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, 1978, hagan posible un control uniforme y eficaz del lavado con crudos a fin de asegurar que los buques cumplan en todo momento con las disposiciones del Convenio MARPOL.

1.2 El proyecto de la instalación de lavado con crudos está sujeto a la aprobación de la Administración del Estado de abanderamiento. No obstante, aunque el aspecto operacional del lavado con crudos también está sujeto a la aprobación de dicha Administración, puede ser necesario que una autoridad del Estado rector del puerto haga que el cumplimiento de los procedimientos y los parámetros acordados esté siempre garantizado.

1.3 En el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos se especifica toda la información necesaria acerca de la realización del lavado con crudos en un buque tanque determinado. Por consiguiente, la inspección tendría por objeto garantizar que se observen fielmente las disposiciones del Manual referentes a los procedimientos de seguridad y a la prevención de la contaminación.

1.4 El método de inspección se deja a la discreción de la autoridad del Estado rector del puerto y puede abarcar todo el conjunto de operaciones o solamente aquellas que tienen lugar mientras el funcionario de supervisión se halla a bordo.

1.5 La inspección se regirá por lo dispuesto en los artículos 5 y 6 del Convenio MARPOL.

2 INSPECCIONES

2.1 Los Estados rectores de puertos deberían tomar las medidas apropiadas para garantizar el cumplimiento de las prescripciones relativas al lavado con crudos de los buques tanque. Sin embargo, esto no debería ser interpretado en el sentido de que las empresas explotadoras de terminales y los propietarios de buques quedan exonerados de sus obligaciones por lo que hace a garantizar que las operaciones se efectúen de conformidad con las reglas.

2.2 La inspección puede comprender toda la operación de lavado con crudos o solo ciertos aspectos de ella. Por tanto, conviene a todos los interesados mantener en el buque un registro actualizado de las operaciones de lavado con crudos para que el funcionario de supervisión pueda verificar las que se realizaron antes de su inspección.

3 PERSONAL DEL BUQUE

3.1 Se debería concretar quién es la persona encargada de las operaciones de lavado con crudos y cuáles son las demás personas designadas para asumir funciones en relación con dichas operaciones. Estas personas habrán de poder demostrar, si es necesario, que su grado de competencia satisface las prescripciones correspondientes de los párrafos 5.2 y 5.3 de las Especificaciones revisadas relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos (resolución A.446(XI)) enmendadas.

3.2 Cabrá realizar la oportuna verificación consultando en cada caso hojas de servicio, declaraciones expedidas por el armador o certificados expedidos por un centro de formación aprobado por la Administración. El personal necesario debería ser como mínimo el indicado en el Manual.

4 DOCUMENTACIÓN

A efectos de inspección deberían estar disponibles los siguientes documentos:

- .1 el Certificado IOPP y el cuadernillo de construcción y equipo para determinar:
 - .1 si el buque está dotado del sistema de lavado con crudos prescrito en la regla 33 del Anexo I del Convenio MARPOL;
 - .2 si dicho sistema de lavado con crudos se ajusta a las prescripciones de las reglas 33 y 35 del Anexo I del Convenio MARPOL y cumple con ellas;
 - .3 la validez y la fecha del Manual sobre el equipo y las operaciones; y
 - .4 la validez del Certificado;
- .2 el Manual aprobado;
- .3 el Libro registro de hidrocarburos; y
- .4 el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, para confirmar que el sistema de gas inerte se ajusta a las reglas que figuran en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS, 1974.

5 SISTEMA DE GAS INERTE

5.1 Las reglas relativas a los sistemas de gas inerte prescriben instalar instrumentos que indiquen y registren de modo continuo, en todo momento en que se esté suministrando gas inerte, la presión y el contenido de oxígeno del gas en el colector de suministro de gas inerte. Por referencia al aparato registrador permanente se sabe si el sistema estuvo funcionando de manera satisfactoria antes del desembarque de la carga y durante la realización de este.

5.2 Si no se están cumpliendo las condiciones especificadas en el Manual, se suspenderá el lavado hasta que dichas condiciones vuelvan a ser satisfactorias.

5.3 Como medida de precaución adicional se determinará el contenido de oxígeno existente en cada tanque que se vaya a lavar. Los dispositivos medidores se deberían calibrar e inspeccionar para comprobar que se hallan en buen estado de funcionamiento. Las lecturas obtenidas en los tanques lavados en puerto con anterioridad a la inspección deberían poder verificarse. Se podrán establecer comprobaciones al azar de dichas lecturas.

6 GENERACIÓN DE ELECTRICIDAD ESTÁTICA

Examinando el diario de carga o preguntando a la persona encargada de las operaciones se debería poder determinar si el agua presente en los crudos se está reduciendo al mínimo, según lo prescrito en el párrafo 6.7 de las Especificaciones revisadas (resolución A.446(XI)) enmendadas.

7 COMUNICACIÓN

Se debería comprobar que existe un medio efectivo de comunicación entre la persona encargada de las operaciones de lavado con crudos y las demás personas relacionadas con dichas operaciones.

8 FUGAS EN CUBIERTA

Los funcionarios de supervisión se deberían asegurar de que las tuberías del sistema de lavado con crudos han sido probadas en condiciones de servicio antes del desembarque de la carga con objeto de verificar que carecen de fugas y que se ha consignado la prueba en el Libro registro de hidrocarburos.

9 EXCLUSIÓN DE LOS HIDROCARBUROS DE LA CÁMARA DE MÁQUINAS

Se debería comprobar, inspeccionando los medios de aislamiento del calentador del sistema de lavado de tanques (si lo hay) o de cualquier otra parte de dicho sistema que entre en el espacio de máquinas, que se está aplicando el método por el cual se excluyen de ese espacio los hidrocarburos que se lleven como carga.

10 IDONEIDAD DE LOS CRUDOS

Para determinar si un crudo es adecuado para el lavado con crudos debería seguirse la orientación y los criterios que figuran en la sección 9 del Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos.

11 LISTA DE COMPROBACIONES

Mediante examen de los registros del buque se debería poder determinar que se realizaron las operaciones indicadas en la lista de comprobaciones previas al lavado con crudos y que todos los instrumentos funcionaron correctamente. Se podrán establecer comprobaciones al azar de ciertos componentes.

12 PROGRAMAS DE LAVADO

12.1 Cuando el buque tanque desembarque carga en varios puertos, el Libro registro de hidrocarburos debería indicar si se lavaron tanques con crudos en los puertos de descarga anteriores o en la mar. Se debería determinar que todos los tanques que se vayan a utilizar o que se puedan utilizar para llevar lastre en el siguiente viaje se lavarán con crudos antes de que el buque salga del puerto. No hay obligación de lavar en el puerto de descarga ningún tanque que no sea tanque de lastre, pero cada uno de esos otros tanques se tendrá que lavar observando por lo menos lo dispuesto en el párrafo 6.1 de las Especificaciones revisadas (resolución A.446(XI)) enmendadas. Se debería examinar el Libro registro de hidrocarburos para comprobar que se cumple con esta disposición.

12.2 Todo lavado con crudos debería terminar antes de que el buque abandone el puerto final de descarga.

12.3 Cuando los tanques no se laven siguiendo uno de los órdenes de preferencia indicados en el Manual, el funcionario de supervisión se debería cerciorar de que el motivo de esa desviación y el orden de lavado propuesto son aceptables.

12.4 Debería comprobarse que en cada tanque que se lave se efectúa la operación de conformidad con lo señalado en el Manual, es decir:

- .1 que las máquinas montadas en cubierta y las máquinas sumergidas funcionan y que esto se puede verificar por medio de indicadores, características de sonido o algún otro método aprobado;
- .2 que las máquinas montadas en cubierta, cuando esto proceda, están programadas conforme a lo consignado;
- .3 que la duración del lavado es la prescrita; y
- .4 que el número de máquinas de lavado de tanques utilizadas simultáneamente no excede del especificado.

13 AGOTAMIENTO FINAL DE LA CARGA

13.1 Las condiciones mínimas de asiento y los parámetros de las operaciones relativas al agotamiento final de la carga figurarán en el Manual.

13.2 Se agotarán todos los tanques que hayan sido lavados con crudos. Se comprobará que el agotamiento es adecuado utilizando sondas manuales por lo menos en el emplazamiento destinado al efecto en el extremo popel de cada tanque, o por otros medios previstos y descritos en el Manual. Se debería verificar que la eficacia del agotamiento final de la carga ha sido o será comprobada antes de que el buque abandone el puerto final de descarga.

14 LASTRADO

14.1 Se dejará constancia en el Libro registro de hidrocarburos de los tanques que se hayan lavado con crudos en la mar. Dichos tanques se dejarán vacíos entre los puertos de descarga a fines de inspección en el siguiente de esos puertos. Cuando dichos tanques sean los tanques designados para lastre de salida, es posible que tengan que lastrarse en una fase muy temprana de la descarga. Esto se debe a motivos operacionales y también a que los tanques han de lastrarse durante la descarga si se quiere que el desprendimiento de gases hidrocarbúricos quede contenido en el buque. Cuando los tanques se hayan de inspeccionar estando vacíos, la inspección se efectuará a poco de haber atracado el buque tanque. Si el funcionario de supervisión llega después de que los tanques hayan comenzado a recibir lastre, no podrá sondear el fondo de dichos tanques. No obstante, le será posible examinar en ese caso la superficie del agua de lastre. El espesor de la película oleosa no debería exceder del estipulado en el párrafo 4.2.10 b) de las Especificaciones revisadas (resolución A.446(XI)) enmendadas.

14.2 Los tanques que estén designados como tanques de lastre se enumerarán en el Manual. Sin embargo, se dejará que el capitán o el oficial encargado de la operación decidan a su buen criterio qué tanques se podrán utilizar para lastre en el viaje siguiente. Mediante examen del Libro registro de hidrocarburos se debería comprobar que todos esos tanques han sido lavados antes de que el buque tanque abandone el último puerto de descarga. Adviértase que, cuando un buque tanque tome un cargamento de crudos en tanques designados para lastre, en un puerto intermedio de su viaje de retorno, no debería exigirse que dichos tanques sean lavados en ese puerto sino en otro posterior.

14.3 Mediante examen del Libro registro de hidrocarburos se debería comprobar que no se ha añadido agua de lastre a tanques que no hayan sido lavados con crudos durante viajes anteriores.

14.4 Se debería comprobar que los tanques destinados a lastre de salida quedan agotados lo más completamente posible. Cuando el llenado con lastre de salida se efectúe mediante tuberías y bombas de carga, estas se agotarán haciendo pasar su contenido a otro tanque de carga o a tierra por medio del conducto especial de pequeño diámetro dispuesto a tal fin.

14.5 Los métodos establecidos para evitar desprendimiento de vapores cuando las condiciones locales lo exijan, figurarán en el Manual y habrán de ser utilizados. El funcionario de supervisión debería asegurarse de que se cumple esta disposición.

14.6 Se habrán de seguir los procedimientos característicos de lastrado enumerados en el Manual. El funcionario de supervisión debería asegurarse de que se cumple esta disposición.

14.7 Cuando haya que cambiar lastre de salida, la descarga en el mar se efectuará de conformidad con las reglas 15 y 34 del Anexo I del Convenio MARPOL. Se debería examinar el Libro registro de hidrocarburos para tener la seguridad de que el buque cumple con esa disposición.

APÉNDICE 4

DIRECTRICES PARA REALIZAR LAS INVESTIGACIONES E INSPECCIONES ACORDES CON LO ESTIPULADO EN EL ANEXO II DEL CONVENIO MARPOL

PARTE 1

INSPECCIÓN DEL CERTIFICADO (CERTIFICADO DE APTITUD O CERTIFICADO NLS), DEL BUQUE Y DE SU EQUIPO

1 BUQUES QUE HAN DE LLEVAR UN CERTIFICADO

1.1 Una vez a bordo, tras identificarse ante el capitán o el oficial responsable del buque, el funcionario de supervisión debería examinar el Certificado de aptitud, el Certificado NLS y el Libro registro de carga.

1.2 El Certificado incluye información sobre el tipo de buque, las fechas de los reconocimientos y una relación de los productos para cuyo transporte está certificado el buque.

1.3 En una comprobación preliminar se debería confirmar la validez del Certificado, verificando que este ha sido debidamente cumplimentado y firmado, y que se han llevado a cabo los reconocimientos estipulados. Al examinar el Certificado, se debería prestar especial atención a la comprobación de que el buque únicamente transporta las sustancias nocivas líquidas que figuren enumeradas en el Certificado, e igualmente que estas se llevan en tanques aprobados al efecto.

1.4 Debería inspeccionarse el Libro registro de carga para comprobar que la información que contiene está al día. El funcionario de supervisión debería comprobar si el buque salió del puerto anterior o puertos anteriores llevando a bordo residuos de sustancias nocivas líquidas que no esté permitido descargar en el mar. En el libro pueden figurar además las correspondientes anotaciones efectuadas por las autoridades pertinentes de los anteriores puertos. Si el examen revela que el buque fue autorizado a hacerse a la mar desde su último puerto de desembarque bajo ciertas condiciones, el funcionario de supervisión debería comprobar que dichas condiciones han sido o serán respetadas. Si el funcionario de supervisión descubre alguna infracción operacional al respecto, el hecho debería ponerse en conocimiento del Estado de abanderamiento mediante el oportuno informe sobre deficiencias.

1.5 El funcionario de supervisión, si el Certificado es válido y su impresión personal general y sus observaciones oculares a bordo confirman que las medidas de mantenimiento son adecuadas, debería limitar su inspección, a condición de que las anotaciones del Libro registro de carga no pongan de manifiesto que ha habido infracciones de carácter operacional, a comprobar las deficiencias que se hayan denunciado, si las hay.

1.6 Si, no obstante, guiándose por su impresión general o las observaciones que haya realizado a bordo, tiene motivos fundados para pensar que el estado del buque, su equipo o sus operaciones de manipulación de la carga y de las lavazas no corresponden en lo esencial a los pormenores del Certificado, debería realizar una inspección más detallada:

- .1 inicialmente esta comprenderá un examen del Manual de procedimientos y medios del buque aprobado;

- .2 la inspección más detallada debería comprender la zona de la carga y de la cámara de bombas, y se debería iniciar formándose una impresión general de la disposición de los tanques, las cargas transportadas y los medios de bombeo y agotamiento de la carga;
- .3 a continuación cabrá realizar un examen más detenido del equipo del buque que figure en el Manual de procedimientos y medios. Dicho examen debería confirmar también que no se han efectuado modificaciones no aprobadas del buque y de su equipo; y
- .4 si surge alguna duda en cuanto al mantenimiento o al estado del buque o de su equipo, cabrá realizar un nuevo examen y las pruebas que se consideren necesarias. Véanse al respecto las Directrices de la OMI para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2017 (resolución A.1120(30)), según pueda enmendarse.

1.7 El funcionario de supervisión debería tener presente que un buque puede llevar equipo que supere lo prescrito en el Anexo II del Convenio MARPOL. Si tal equipo funciona defectuosamente, se debería informar de ello al Estado de abanderamiento. No obstante, esto no debería ser de por sí causa suficiente para la detención del buque, a menos que el defecto de funcionamiento sea tal que suponga un riesgo inaceptable para el medio marino.

2 BUQUES DE ESTADOS QUE NO SON PARTES EN EL CONVENIO

2.1 Puesto que para esta categoría de buques no se prescribe Certificado de aptitud o Certificado NLS, tal como lo prescribe el Anexo II del Convenio MARPOL, el funcionario de supervisión debería cerciorarse de que las normas de construcción y equipo aplicables al buque de que se trate responden a las prescripciones del Anexo II del Convenio MARPOL y de las Normas aplicables a los procedimientos y medios.

2.2 En todos los demás aspectos el funcionario de supervisión se debería guiar por los procedimientos aplicables a los buques citados en la sección 1 (Buques que han de llevar un certificado).

2.3 Si el buque va provisto de alguna certificación distinta del certificado prescrito, el funcionario de supervisión podrá tener en cuenta la forma y el contenido de la documentación de que se trate al evaluar el buque. Sin embargo, dicha certificación únicamente tendrá valor para dicho funcionario cuando se haya facilitado al buque un Manual de procedimientos y medios.

3 SUPERVISIÓN

En el desempeño de sus funciones de supervisión, el funcionario de supervisión debería recurrir a su buen juicio profesional para decidir si procede detener el buque hasta que las deficiencias observadas se hayan subsanado o permitir que se haga a la mar con ciertas deficiencias que no supongan un riesgo inaceptable para el medio marino. En este sentido, el funcionario de supervisión debería guiarse por el principio de que las prescripciones que figuran en el Anexo II del Convenio MARPOL por lo que respecta a la construcción y el equipo y a la utilización de los buques son esenciales para la protección del medio marino y que apartarse de ellas puede constituir un riesgo inaceptable para este.

PARTE 2**INFRACCIÓN DE LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A DESCARGAS**

1 La experiencia relativa a las descargas ilícitas ha demostrado que la información facilitada al Estado de abanderamiento es muchas veces insuficiente para que dicho Estado pueda hacer que se entable un proceso en relación con la presunta infracción de las prescripciones relativas a descargas. El presente apéndice está destinado a determinar la información que necesita el Estado de abanderamiento para incoar la acción oportuna cuando se producen infracciones de las disposiciones relativas a descargas que figuran en el Anexo II del Convenio MARPOL.

2 Se recomienda que, al preparar un informe del Estado rector del puerto sobre deficiencias cuando exista una infracción de las prescripciones relativas a descargas, las autoridades del Estado ribereño o del Estado rector del puerto se guíen por la lista pormenorizada de los posibles elementos de prueba que figura en la parte 3 del presente apéndice. Al respecto se tendrá presente que:

- .1 el propósito del informe es facilitar el acopio óptimo de datos que quepa obtener; sin embargo, aun cuando no se pueda facilitar la totalidad de la información, se presentará toda la que sea posible reunir;
- .2 es importante que toda la información que figura en el informe esté respaldada por hechos que, considerados en su conjunto, lleven al Estado rector del puerto o al Estado ribereño a creer que se ha cometido una infracción; y
- .3 la descarga puede haber sido de hidrocarburos, en cuyo caso se aplicará lo dispuesto en la parte 2 del apéndice 3 de la presente resolución (Directrices para realizar las investigaciones e inspecciones acordes con lo estipulado en el Anexo I del Convenio MARPOL).

3 Además del informe sobre deficiencias presentado por el Estado rector del puerto, este o el Estado ribereño deberían preparar un informe sobre la base de la lista pormenorizada de posibles elementos de prueba. Es importante que dichos informes vayan acompañados por documentos tales como:

- .1 una declaración del observador de la contaminación; además de la información exigida en la sección 1 de la parte 3 del presente apéndice, la declaración debería incluir las consideraciones que lleven al observador a la conclusión de que ninguna de las otras posibles fuentes de contaminación ha ocasionado realmente esta;
- .2 declaraciones relativas a los procedimientos utilizados para tomar muestras tanto de la mancha como a bordo; en esas declaraciones figurarán el lugar y el momento en que se tomaron las muestras, así como la identidad de la persona o personas que las tomaron, y los recibos que identifiquen a las personas encargadas de guardarlas o a aquellas a las cuales se entreguen;
- .3 informes sobre los análisis de las muestras tomadas de la mancha y a bordo; deberían figurar en tales informes los resultados de los análisis, una descripción del método utilizado, referencias a la documentación científica que atestigüe la precisión y la validez del método empleado o copias de esos documentos, y los nombres de las personas que efectúen los análisis, con indicación de su experiencia profesional;

- .4 una declaración del funcionario de supervisión que estuvo a bordo, con indicación de su categoría y de la organización a la que pertenece;
- .5 declaraciones de las personas que han sido interrogadas;
- .6 declaraciones de los testigos;
- .7 fotografías de la mancha; y
- .8 copias de las páginas pertinentes del Libro registro de carga, los diarios de navegación, los registros de descargas, etc.

4 Las observaciones, las fotografías y los documentos deberían ir respaldados en su totalidad por una declaración de autenticidad firmada. Todas las certificaciones, autenticaciones y verificaciones se realizarán de conformidad con la legislación del Estado que las prepare. Todas las declaraciones deberían ir firmadas y fechadas por la persona que las haga y, si es posible, por un testigo ocular de la firma. Los nombres de las personas que firmen las declaraciones deberían ir escritos en caracteres legibles encima o debajo de la firma.

5 El informe mencionado en los párrafos 2 y 3 *supra* se debería enviar al Estado de abanderamiento. Si el Estado ribereño que ha observado la contaminación y el Estado rector del puerto que lleva a cabo la investigación a bordo no son el mismo, el Estado que efectúe esta última investigación debería enviar también una copia de los resultados de ella al Estado que haya observado la contaminación y que haya solicitado la investigación.

PARTE 3

LISTA PORMENORIZADA DE LOS POSIBLES ELEMENTOS DE PRUEBA DE UNA PRESUNTA INFRACCIÓN DE LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A DESCARGAS DEL ANEXO II DEL CONVENIO MARPOL

1 MEDIDAS PROCEDENTES AL OBSERVAR CONTAMINACIÓN

1.1 Pormenores del buque o buques que se sospecha incurrieron en la infracción

- .1 Nombre del buque y número IMO
- .2 Motivos para sospechar del buque
- .3 Fecha y hora (UTC) de la observación o identificación
- .4 Situación del buque
- .5 Pabellón y puerto de matrícula
- .6 Tipo, tamaño (arqueo estimado) y otros datos descriptivos (por ejemplo, color de la superestructura y marca de la chimenea)
- .7 Calado (en carga o en lastre)
- .8 Rumbo y velocidad aproximados
- .9 Posición de la mancha en relación con el buque (por ejemplo, a popa, a babor, a estribor)
- .10 Parte del buque de la que se vio que procedía la descarga
- .11 Indicar si cesó la descarga al ser observado el buque o cuando se comunicó con él por radio

1.2 Pormenores de la mancha

- .1 Fecha y hora (UTC) de la observación si son distintas de las indicadas en 1.1.3
- .2 Situación de la mancha, indicando longitud y latitud, si es distinta de la señalada en 1.1.4
- .3 Distancia aproximada en millas marinas de la tierra más próxima
- .4 Profundidad indicada en la carta náutica
- .5 Dimensiones generales aproximadas de la mancha (longitud, anchura y proporción de esa superficie cubierta por los hidrocarburos)
- .6 Descripción de las características físicas de la mancha de hidrocarburos (dirección y forma, por ejemplo, continua, a rodales o a camellones)
- .7 Color de la mancha
- .8 Estado del cielo (sol intenso, cielo nublado, etc.), claridad y visibilidad (en kilómetros) en el momento de la observación
- .9 Estado de la mar
- .10 Dirección y velocidad del viento de superficie
- .11 Dirección y velocidad de la corriente

1.3 Identificación del (de los) observador(es)

- .1 Nombre del observador
- .2 Organización a la que pertenece el observador (si pertenece a alguna)
- .3 Categoría del observador en esa organización
- .4 Observación hecha desde una aeronave/un buque/la costa/de otro modo
- .5 Nombre o identidad del buque o de la aeronave desde los que se hizo la observación
- .6 Ubicación concreta del buque, la aeronave, el lugar en la costa o cualquier otra parte desde donde tuvo lugar la observación

- .7 Actividad a la que estaba dedicado el observador en el momento en que se efectuó la observación: patrulla, viaje, vuelo (de ... a ...), etc.

1.4 Método de observación y documentación

- .1 Ocular
.2 Fotografías convencionales
.3 Registros de teledetección y/o fotografías de teledetección
.4 Muestras tomadas de la mancha
.5 Cualquier otra forma de observación (especifíquese)

Nota: Es preferible que las fotografías que pueda haber de la descarga sean en color. Los mejores resultados se pueden obtener mediante las tres fotografías siguientes:

- detalles de la mancha tomados casi verticalmente desde una altura inferior a 300 metros con el sol detrás del fotógrafo;
- una vista de conjunto del buque y de la "mancha" que muestre la sustancia saliendo de un buque determinado; y
- detalles del buque a fines de identificación.

1.5 Otros particulares si se puede establecer contacto por radio

- .1 Notificación de la contaminación al capitán
.2 Explicación del capitán
.3 Último puerto de escala del buque
.4 Siguiendo puerto de escala del buque
.5 Nombre del capitán y nombre del propietario del buque
.6 Distintivo de llamada del buque

2 INVESTIGACIÓN A BORDO

2.1 Inspección del certificado (Certificado de aptitud o Certificado NLS)

- .1 Nombre del buque y número IMO
.2 Número o letras distintivos
.3 Puerto de matrícula
.4 Tipo de buque
.5 Fecha y lugar de expedición
.6 Fecha y lugar de refrendo
.7 Lista de sustancias del Anexo II para cuyo transporte está certificado el buque
.8 Limitaciones respecto de los tanques en los cuales pueden transportarse dichas sustancias.

2.2 Inspección del Manual de procedimientos y medios

- .1 Buque equipado con un sistema de agotamiento eficiente
.2 Cantidades de residuos determinadas durante el reconocimiento

2.3 Inspección del Libro registro de carga

Cópiense del Libro registro de carga las páginas necesarias para abarcar un ciclo completo de operaciones de embarque/desembarque/lastrado y limpieza de tanques del buque. Cópiense también el plano de tanques.

2.4 Inspección del diario de navegación

- .1 Último puerto, fecha de salida, calado a proa y a popa
- .2 Puerto actual, fecha de llegada, calado a proa y a popa
- .3 Situación del buque en el momento en que se notificó el suceso o cerca de ese momento
- .4 Comprobación al azar de si las horas anotadas en el Libro registro de carga corresponden a una distancia suficiente de la tierra más próxima, a la velocidad exigida del buque y a una profundidad suficiente

2.5 Inspección de otros documentos que haya a bordo

Otra documentación pertinente como elemento de prueba (háganse copias si es necesario) como, por ejemplo:

- documentos de la carga transportada en ese momento o que el buque haya transportado recientemente, junto con la información pertinente acerca de la temperatura prescrita durante el desembarque, la viscosidad y/o el punto de fusión
- registros de la temperatura de las sustancias durante el desembarque
- registros del equipo de monitorización, si estuviera instalado

2.6 Inspección del buque

- .1 Equipo del buque, de conformidad con lo estipulado en el Manual de procedimientos y medios
- .2 Toma de muestras. Indíquese el lugar de a bordo
- .3 Fuentes de fugas importantes
- .4 Residuos de la carga en la superficie del lastre segregado o del lastre limpio
- .5 Estado de las sentinas de la cámara de bombas
- .6 Estado del sistema de monitorización
- .7 Contenido del tanque de lavazas (cantidad estimada de agua y residuos)

2.7 Declaraciones de los interesados

Si no se han hecho las debidas anotaciones en el Libro registro de carga, pueden ser oportunas las respuestas a las siguientes preguntas:

- .1 ¿Se produjo una descarga (accidental o intencionada) a la hora indicada en el informe relativo al suceso?
- .2 ¿Qué tanques se van a cargar en el puerto?
- .3 ¿Qué tanques hubo que limpiar en alta mar? ¿Se procedió a su lavado previo?
- .4 ¿Cuándo y dónde se efectuó la limpieza de los mismos?
- .5 ¿De qué sustancias eran los residuos que contenían?
- .6 ¿Qué se hizo con las aguas del lavado de los tanques?
- .7 ¿Se descargó en el mar el tanque de lavazas o algún tanque de carga que se hubiere utilizado como tal?
- .8 ¿Cuándo y dónde se efectuó la descarga?
- .9 ¿Qué contiene el tanque de lavazas o el tanque de carga utilizado como tal?
- .10 ¿Qué tanques contenían el lastre sucio durante el viaje en lastre (si el buque llegó en lastre)?

- .11 ¿Qué tanques contenían el lastre limpio durante el viaje en lastre (si el buque llegó en lastre)?
- .12 Pormenores del viaje actual del buque (puertos anteriores, puertos siguientes, tráfico comercial)
- .13 Dificultades que se han encontrado para descargar en instalaciones de recepción en tierra
- .14 Dificultades que se han encontrado en lo que respecta a las operaciones de agotamiento eficiente
- .15 ¿Cuáles son los tanques limpios o sucios a la llegada?
- .16 Reparaciones efectuadas o previstas en los tanques de carga

Información diversa:

- .17 Comentarios relativos al estado del equipo del buque
- .18 Comentarios relativos al informe sobre contaminación
- .19 Otros comentarios

3 INVESTIGACIÓN EN TIERRA

3.1 Análisis de las muestras

Indíquese el método de análisis de las muestras y los resultados de este.

3.2 Información adicional

Puede ser oportuna la información adicional sobre el buque facilitada por el personal de la terminal, los contratistas encargados de la limpieza de tanques o el personal de las instalaciones de recepción en tierra.

Nota: Toda la información correspondiente a este epígrafe ha de ser, en lo posible, corroborada por documentos tales como declaraciones firmadas, facturas, recibos, etc.

3.3 Información relacionada con el último puerto o terminal de desembarque

- .1 Confirmación de que fue desembarcada la carga del buque o se efectuó el agotamiento o el prelavado de conformidad con el Manual de procedimientos y medios
- .2 Naturaleza de las dificultades, si las hubo
- .3 Condiciones impuestas por las autoridades para autorizar al buque a hacerse a la mar
- .4 Restricciones respecto de las instalaciones de recepción en tierra

4 INFORMACIÓN NO INCLUIDA EN LA LISTA ANTERIOR

5 CONCLUSIÓN

- .1 Resumen de las conclusiones del investigador
- .2 Indicación de las disposiciones aplicables del Anexo II del Convenio MARPOL presuntamente infringidas por el buque
- .3 ¿Justifican los resultados de la investigación que se abra un expediente sobre deficiencias?

PARTE 4

PROCEDIMIENTOS PARA LA INSPECCIÓN DE LAS OPERACIONES DE DESEMBARQUE DE LA CARGA, AGOTAMIENTO Y PRELAVADO (PRINCIPALMENTE EN PUERTOS DE DESEMBARQUE DE LA CARGA)

1 INTRODUCCIÓN

El funcionario de supervisión o el inspector autorizado por la Administración que realice la supervisión de conformidad con la regla 16 del Anexo II del Convenio MARPOL debería conocer a fondo el Anexo II del Convenio MARPOL y las diversas prácticas del puerto que tengan relación con la manipulación de la carga, el lavado de los tanques, los puestos de atraque para limpieza, la prohibición de abarload barcazas, etc.

2 DOCUMENTACIÓN

La documentación necesaria a los fines de la inspección a que hace referencia el presente apéndice se compone de:

- .1 Certificado de aptitud o Certificado NLS;
- .2 plano de estiba y documento de embarque;
- .3 Manual de procedimientos y medios; y
- .4 Libro registro de carga.

3 INFORMACIÓN QUE FACILITARÁ EL PERSONAL DEL BUQUE

3.1 El funcionario de supervisión o el inspector nombrado o autorizado por la Administración podrá hallar útiles los siguientes elementos de información:

- .1 el programa previsto de embarque y desembarque de la carga del buque;
- .2 si las operaciones de desembarque y agotamiento pueden efectuarse con arreglo a lo dispuesto en el Manual de procedimientos y medios, o, en su defecto, cuáles son las razones para ello;
- .3 las limitaciones, si las hubiere, con que funciona el sistema de agotamiento eficiente (contrapresión, temperatura del aire, fallos de funcionamiento, etc.); y
- .4 si se solicita para el buque una exención respecto de determinados procedimientos de prelavado y de descarga de residuos en el puerto de desembarque.

3.2 En el caso de que sea necesario efectuar el lavado de los tanques sin utilizar agua, se informará al funcionario de supervisión o al inspector nombrado o autorizado por la Administración acerca del procedimiento del lavado de los tanques y la eliminación de los residuos.

3.3 En el caso de que el Libro registro de carga no esté al día, se debería facilitar toda la información sobre las operaciones de prelavado y de eliminación de residuos que no esté incluida.

4 INFORMACIÓN QUE FACILITARÁ EL PERSONAL DE LA TERMINAL

El personal de la terminal debería facilitar información acerca de las limitaciones impuestas al buque en relación con la contrapresión y/o las instalaciones de recepción.

5 SUPERVISIÓN

5.1 Una vez a bordo, tras identificarse ante el capitán o el oficial responsable del buque, el funcionario de supervisión o el inspector nombrado o autorizado por la Administración debería examinar la documentación necesaria.

5.2 La documentación podrá utilizarse para determinar lo siguiente:

- .1 las sustancias nocivas líquidas que se vayan a desembarcar, sus correspondientes categorías y estiba (plano de estiba, Manual de procedimientos y medios);
- .2 los pormenores del sistema de agotamiento eficiente, si el buque lo lleva instalado (Manual de procedimientos y medios);
- .3 qué tanques es necesario someter a prelavado descargando en instalaciones de recepción las aguas de lavado (documento de embarque y temperatura de la carga);
- .4 qué tanques es necesario someter a prelavado descargando en instalaciones de recepción o en el mar las aguas de lavado (Manual de procedimientos y medios, documento de embarque y temperatura de la carga);
- .5 las operaciones pendientes de prelavado y/o de eliminación de residuos (Libro registro de carga); y
- .6 qué tanques no podrán ser lavados con agua, debido a la naturaleza de la sustancia de que se trate (Manual de procedimientos y medios).

5.3 En lo que respecta a las operaciones de prelavado a que se hace referencia en el subpárrafo 5.2, resulta útil la siguiente información (Manual de procedimientos y medios):

- .1 presión exigida de las máquinas de lavado;
- .2 duración del ciclo de trabajo de las máquinas de lavado y cantidad de agua utilizada;
- .3 programas de lavado para las sustancias de que se trate;
- .4 temperatura que ha de reunir el agua para el lavado; y
- .5 procedimientos especiales.

5.4 El funcionario de supervisión o el inspector autorizado por la Administración, de conformidad con lo dispuesto en la regla 16 del Anexo II del Convenio MARPOL, debería comprobar que las operaciones de desembarque de la carga, agotamiento y/o prelavado se efectúan de conformidad con la información obtenida en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 (documentación) de la presente parte 4. Si no puede hacerlo, se deberían tomar otras medidas

para asegurar que el buque no se haga a la mar con residuos en cantidades que excedan de las especificadas en la regla 12 del Anexo II del Convenio MARPOL, según sea aplicable. Si las cantidades de residuos no pueden reducirse mediante otras medidas, el funcionario de supervisión o el inspector nombrado o autorizado por la Administración debería informar a la Administración del Estado rector del puerto.

5.5 Se deberían tomar las precauciones necesarias para evitar que los conductos flexibles y los sistemas de tuberías de la terminal puedan drenarse con retorno hacia el buque.

5.6 Cuando un buque esté exento del cumplimiento de determinadas prescripciones relativas a la eficiencia del bombeo en virtud de la regla 4.4 del Anexo II del Convenio MARPOL, o solicite una exención respecto de determinados procedimientos de agotamiento o prelavado en virtud de la regla 13.4 del Anexo II del Convenio MARPOL, deberían observarse las condiciones que se estipulan en las referidas reglas en relación a dicha excepción. Estas condiciones son:

- .1 reglas 4.2 y 4.3: el buque ha sido construido antes del 1 de julio de 1986 y está exento de la obligación de reducir las cantidades de residuos a límites estipulados en la regla 12 (es decir, a 300 litros de sustancias de la categoría X o Y, y a 900 litros de sustancias de la categoría Z). Esto es a reserva de las condiciones estipuladas en la regla 4.3 de que cada vez que un tanque de carga sea lavado o lastrado, se exige efectuar un prelavado y descargar en instalaciones de recepción en tierra las lavazas resultantes del prelavado. En el Certificado de aptitud o en el CERTIFICADO NLS debería haberse consignado que el buque está exclusivamente destinado a realizar viajes restringidos;
- .2 regla 4.4: el lastrado de los tanques de carga del buque es siempre innecesario y el lavado de dichos tanques solo es necesario a fines de reparación o de entrada en dique seco. En el Certificado de aptitud o en el CERTIFICADO NLS deberían aparecer consignados los pormenores de la exención. Respecto de cada uno de los tanques de carga se habrá extendido certificación para el transporte de una sola sustancia nombrada;
- .3 regla 13.4.1: los tanques de carga no se lavarán ni utilizarán a fines de lastrado antes de cargarlos nuevamente;
- .4 regla 13.4.2: los tanques de carga se lavarán y las lavazas resultantes del prelavado se descargarán en instalaciones de recepción en otro puerto. Debería confirmarse por escrito que en dicho puerto hay disponible una instalación de recepción y que esta es adecuada para tal fin; y
- .5 regla 13.4.3: los residuos de la carga podrán ser eliminados por un procedimiento de ventilación.

5.7 El funcionario de supervisión o el inspector nombrado o autorizado por la Administración hará la anotación pertinente en la sección J del Libro registro de carga siempre que se conceda una exención en virtud de la regla 13.4 respecto de lo indicado en el párrafo 5.6 *supra*, o cuando un tanque, del que se haya desembarcado una sustancia de la categoría X, sea prelavado de conformidad con el Manual de procedimientos y medios.

5.8 En su lugar, respecto de sustancias de la categoría X, la concentración residual a que se hace referencia en la regla 13.6.1.1 del Anexo II del Convenio MARPOL se debería medir de acuerdo con los procedimientos que autorice cada Estado rector del puerto. En este caso el funcionario de supervisión o el inspector autorizado por la Administración hará la anotación pertinente en la sección K del Libro registro de carga siempre que se alcance la concentración residual prescrita.

5.9 Además de lo estipulado en el párrafo 5.7 *supra*, el funcionario de supervisión o el inspector autorizado por la Administración hará la anotación pertinente en el Libro registro de carga en todos los casos en que se haya presenciado efectivamente el embarque, agotamiento o prelavado de tanques de sustancias de las categorías Y y Z de conformidad con el Manual de procedimientos y medios.

APÉNDICE 5

DIRECTRICES PARA LAS PRESCRIPCIONES SOBRE DESCARGAS DE LOS ANEXOS I Y II DEL CONVENIO MARPOL

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Las reglas 15 y 34 del Anexo I del Convenio MARPOL prohíben las descargas de hidrocarburos en el mar, y la regla 13 del Anexo II las de sustancias nocivas líquidas, salvo en condiciones que se definen con precisión. Según proceda se registrarán esas operaciones en un Libro registro de hidrocarburos, o en un Libro registro de carga, según sea el caso, que se guardarán en un lugar fácilmente accesible para que quepa inspeccionarlos en cualquier momento oportuno.

1.2 Las reglas antes mencionadas disponen que, siempre que se observen rastros visibles de hidrocarburos en la superficie del agua o por debajo de ella en las proximidades de un buque o de su estela, la Parte de que se trate debería investigar inmediatamente, en la medida en que pueda hacerlo razonablemente, los hechos que permitan aclarar si hubo o no infracción de las disposiciones relativas a descargas.

1.3 Las condiciones en que se permite descargar en el mar sustancias nocivas líquidas incluyen limitaciones de tipo cuantitativo, cualitativo y de posición que dependen de la categoría de la sustancia y de la zona marítima.

1.4 Por consiguiente, en toda investigación sobre una supuesta infracción debería tratarse de establecer si se ha descargado una sustancia nociva líquida y si las operaciones que dieron lugar a dicha descarga se realizaron de conformidad con el Manual de procedimientos y medios del buque.

1.5 Reconociendo la probabilidad de que muchas de las infracciones de las disposiciones del Convenio relativas a descargas escapan a la supervisión inmediata y al conocimiento del Estado de abanderamiento, el artículo 6 del Convenio MARPOL dispone que las Partes en el Convenio cooperarán en toda gestión que conduzca a la detección de las infracciones y al cumplimiento de las disposiciones del Convenio, haciendo uso de cualquier medida apropiada y practicable de detección y de vigilancia ambiental, así como de métodos adecuados de transmisión de información y acumulación de pruebas. En el Convenio MARPOL figura asimismo un cierto número de disposiciones, más concretas, destinadas a facilitar la cooperación.

1.6 Cabe indicar entre las varias fuentes de información sobre las posibles infracciones de las disposiciones relativas a descargas las siguientes:

- .1 informes de los capitanes: el artículo 8 y el Protocolo I del Convenio MARPOL prescriben, entre otras cosas, que el capitán del buque notifique determinados sucesos que entrañen descargas o la probabilidad de descargas de hidrocarburos o de mezclas oleosas, o de sustancias nocivas líquidas o mezclas que contengan tales sustancias;
- .2 informes de los órganos oficiales: el artículo 8 del Convenio MARPOL prescribe además que las Partes en el Convenio cursen instrucciones a sus naves y aeronaves de inspección marítima y demás servicios competentes para que comuniquen a sus autoridades los sucesos que entrañen descargas o la probabilidad de descargas de hidrocarburos o de mezclas oleosas, o de sustancias nocivas líquidas o mezclas que contengan tales sustancias;

- .3 informes de otras Partes: el artículo 6 del Convenio MARPOL dispone que una Parte puede pedir a otra Parte que inspeccione un buque; la Parte que haga la solicitud habrá de facilitar elementos de prueba suficientes de que el buque ha efectuado descargas de hidrocarburos o de mezclas oleosas, o de sustancias nocivas líquidas o mezclas que contengan tales sustancias, o que ha salido del puerto de desembarque llevando a bordo residuos de sustancias nocivas líquidas en cantidades que exceden de las que se permite descargar en el mar; y
- .4 informes de terceros: no es posible enumerar de forma exhaustiva las posibles fuentes de información sobre supuestas infracciones de las disposiciones relativas a descargas; las Partes habrán de tener en cuenta todas las circunstancias al decidir si procede investigar los informes de que se trate.

1.7 Medidas que pueden tomar los Estados (en adelante llamados Estados ribereños) que no sean el Estado de abanderamiento o el Estado rector del puerto y que dispongan de información acerca de infracciones de las disposiciones relativas a descargas:

- .1 los Estados ribereños que sean Partes en el Convenio MARPOL, al recibir un informe sobre contaminación ocasionada por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas, presuntamente desde un buque, podrán examinar el asunto y reunir todos los elementos de prueba posibles. Para más detalles de los elementos de prueba convenientes, véanse los apéndices 3 y 4;
- .2 si la investigación mencionada en el subpárrafo .1 *supra* revela que el siguiente puerto de escala del buque de que se trate está sometido a la jurisdicción del Estado ribereño, este debería tomar también las medidas que correspondan al Estado rector del puerto, indicadas en los párrafos 2.1 a 2.6 *infra*;
- .3 si la investigación mencionada en el subpárrafo .1 *supra* revela que el siguiente puerto de escala del buque de que se trate está sometido a la jurisdicción de otra Parte, el Estado ribereño, en los casos en que corresponda, debería facilitar los elementos de prueba a esa otra Parte y pedirle que tome las medidas correspondientes al Estado rector del puerto de conformidad con los párrafos 2.1 a 2.6 *infra*; y
- .4 en cualquiera de los casos mencionados en los subpárrafos .2 y .3 *supra*, si no se puede determinar cuál es el siguiente puerto de escala del buque de que se trate, el Estado ribereño debería notificar al Estado de abanderamiento el suceso y los elementos de prueba que haya obtenido.

2 MEDIDAS QUE HA DE TOMAR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

2.1 Las Partes nombrarán o autorizarán a funcionarios para que estos realicen investigaciones con objeto de comprobar si un buque ha efectuado descargas de hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas infringiendo las disposiciones del Convenio MARPOL.

2.2 Las Partes podrán iniciar las investigaciones sobre la base de los informes recibidos de las fuentes indicadas en el párrafo 1.6 *supra*.

2.3 Las investigaciones deberían orientarse hacia el acopio de elementos de prueba suficientes para establecer si el buque ha infringido las prescripciones relativas a descargas.

En los apéndices 3 y 4 figuran directrices para que el acopio de elementos de prueba sea óptimo.

2.4 Si de las investigaciones resultan elementos de prueba de que se ha producido una infracción de las prescripciones relativas a descargas dentro de los límites de la jurisdicción del Estado rector del puerto, este podrá hacer que se entable un proceso de conformidad con su legislación o facilitar al Estado de abanderamiento toda la información y los elementos de prueba que tenga en su poder acerca de la supuesta infracción. Cuando el Estado rector del puerto haga que se entable un proceso, informará al Estado de abanderamiento.

2.5 En el apéndice 16 figuran los pormenores del informe que se ha de presentar al Estado de abanderamiento.

2.6 Es posible que de la investigación resulten elementos de prueba de que la contaminación fue resultado de daños sufridos por el buque o su equipo. Esto podría indicar que el buque no ha infringido las prescripciones sobre descargas del Anexo I o del Anexo II del Convenio MARPOL, a condición de que:

- .1 se hayan tomado todas las precauciones razonables después de producidos los daños o descubierta la descarga con objeto de prevenir esta o de reducirla al mínimo; y
- .2 el propietario o el capitán no hayan actuado con intención de causar daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían daños.

2.7 No obstante, podrá ser necesario que el Estado rector del puerto tome las medidas que se indican en el capítulo 3 de los presentes procedimientos.

3 INSPECCIÓN DE LAS OPERACIONES DE LAVADO CON CRUDOS

3.1 Las reglas 18, 33 y 35 del Anexo I del Convenio MARPOL prescriben, entre otras cosas, que en ciertas categorías de petroleros para crudos se efectúe el lavado de los tanques de carga con crudos. Se lavarán tanques en número suficiente para que solamente se introduzca agua de lastre en los tanques de carga que hayan sido lavados con crudos. Los demás tanques de carga se lavarán por turno para evitar la presencia de fangos.

3.2 Las autoridades del Estado rector del puerto podrán realizar inspecciones para asegurarse de que, en todos los petroleros para crudos que hayan de tener un sistema de lavado con crudos o en los que el propietario o el armador haya decidido instalar un sistema de lavado con crudos a fin de cumplir con la regla 18 del Anexo I del Convenio MARPOL, se efectúa el lavado con crudos. Además, se debería garantizar el cumplimiento de las prescripciones operacionales estipuladas en las Especificaciones revisadas relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos (resolución A.446(XI), en su forma enmendada). Donde mejor se puede llevar a cabo esa inspección es en los puertos en los que se desembarca la carga.

3.3 Las Partes deberían tener presente que las inspecciones mencionadas en el párrafo 3.2 pueden llevar también a determinar un riesgo de contaminación que requiera que el Estado rector del puerto tome además las medidas indicadas en el capítulo 3 de los presentes procedimientos.

3.4 La OMI ha aprobado y publicado directrices detalladas para la inspección en puerto de los procedimientos de lavado con crudos ("Sistemas de lavado con crudos" – Edición revisada, 1983) que figuran en la parte 4 del apéndice 3.

4 INSPECCIÓN DE LAS OPERACIONES DE DESEMBARQUE DE LA CARGA, AGOTAMIENTO Y PRELAVADO

4.1 La regla 16 del Anexo II del Convenio MARPOL estipula que las Partes en dicho Convenio designarán a sus propios inspectores o delegarán autoridad en otros a fines de aplicación de dicha regla.

4.2 Las disposiciones de la regla 16 tienen por finalidad garantizar en principio que un buque, tras desembarcar al máximo posible sustancias nocivas líquidas de las categorías X, Y o Z, se haga a la mar únicamente si los residuos de tales sustancias han quedado reducidos a cantidades tales que puedan ser descargados en el mar.

4.3 El cumplimiento de tales disposiciones quedará asegurado, cuando se trate de sustancias de las categorías X, Y y Z, efectuando un prelavado en el puerto de desembarque de la carga y descargando las mezclas de residuos y agua resultantes del prelavado en instalaciones de recepción, con la salvedad de que en el caso de las sustancias de las categorías Y y Z que no están a punto de solidificarse y que son de baja viscosidad, en lugar de efectuar el prelavado, se aplicarán las prescripciones relativas al agotamiento eficiente del tanque a fin de reducir los residuos a cantidades insignificantes. Por otra parte, en lo que respecta a un determinado número de sustancias, podrán emplearse procedimientos de ventilación a fin de extraer del tanque los residuos de la carga.

4.4 La regla 16.6 autoriza al Gobierno de la Parte receptora a eximir a un buque que se dirija a un puerto o a una terminal bajo la jurisdicción de otra Parte de la prescripción de efectuar el prelavado de los tanques de carga y de descargar las mezclas de residuos y agua en instalaciones de recepción.

4.5 Los buques tanque quimiqueros existentes destinados a tráficos restringidos podrán quedar exentos, en virtud de la regla 4.3 del Anexo II del Convenio MARPOL, de las prescripciones relativas a límites máximos de las reglas 12.1 a 12.3. Si un buque tanque debe ser lastrado o lavado será necesario efectuar un prelavado después de desembarcar sustancias de las categorías Y o Z y las mezclas de residuos y agua resultantes del prelavado se tendrán que descargar en instalaciones de recepción en tierra. Los pormenores de la exención se deberían indicar en el certificado.

4.6 En virtud de la regla 4.4 se podrá eximir de las prescripciones estipuladas en la regla 12 del Anexo II del Convenio MARPOL a un buque cuyas características de construcción y operacionales hagan que el lastrado de los tanques de carga sea innecesario y que el lavado de dichos tanques sea solo necesario a fines de reparación o para entrada en dique seco, siempre que se cumplan todas las condiciones mencionadas en dicha regla 4.4. Así pues, el certificado del buque debería indicar que respecto de cada uno de los tanques de carga se ha extendido certificación para el transporte de una sola sustancia, designada por su nombre. También debería indicar los pormenores de la exención concedida por la Administración respecto de los medios de bombeo, trasiego por tuberías y descarga.

4.7 En el Manual de procedimientos y medios del buque figuran instrucciones detalladas acerca de los procedimientos de agotamiento y de prelavado eficientes. Figuran también en dicho manual otros procedimientos que procede aplicar en caso de que falle el equipo.

4.8 Las Partes deberían tener presente que las inspecciones mencionadas en los párrafos 1.3 y 1.4 *supra* pueden llevar a determinar un riesgo de contaminación, o una infracción de las disposiciones relativas a descargas, que requiera que el Estado rector del puerto tome las medidas indicadas en el capítulo 3 de los presentes procedimientos.

4.9 Para más detalles por lo que respecta a las inspecciones efectuadas en virtud de la presente sección, véase el apéndice 4.

APÉNDICE 6

DIRECTRICES PARA LAS INSPECCIONES MÁS DETALLADAS EN RELACIÓN CON LAS PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LA ESTRUCTURA Y EL EQUIPO DEL BUQUE

1 INTRODUCCIÓN

Si el funcionario de supervisión, guiándose por su impresión general o las observaciones que haya realizado a bordo, tiene motivos fundados para pensar que el buque es deficiente, debería realizar una inspección más detallada teniendo en cuenta las consideraciones que seguidamente se exponen.

2 ESTRUCTURA

2.1 La impresión del funcionario de supervisión sobre el mantenimiento del casco y el estado general del buque en cubierta, y el estado de elementos tales como las escotillas de acceso y las barandillas, o el revestimiento de las tuberías y de las zonas más propensas a la corrosión o a la corrosión crateriforme, debería incidir en la decisión que tome en cuanto a la necesidad de llevar a cabo el examen más completo posible de la estructura con el buque a flote. La presencia de zonas considerables que muestren daños o corrosión, o corrosión crateriforme de las chapas y consiguiente atirantamiento en las cubiertas y el casco que afecten a la navegabilidad del buque o a la resistencia para soportar cargas locales, podrá justificar la detención. Tal vez sea necesario examinar la obra viva del buque. El funcionario de supervisión debería decidir lo que procede hacer teniendo presente la navegabilidad del buque, y no la edad de este, dejando margen para el desgaste que razonablemente quepa esperar en relación con el escantillonado mínimo admisible. No constituirán justificación suficiente para dictaminar que un buque debe ser detenido los daños que no afecten a la navegabilidad ni los que se hayan reparado provisionalmente pero con eficacia a fin de proseguir viaje hasta puerto para realizar reparaciones definitivas. Sin embargo, al valorar el efecto de los daños el funcionario de supervisión debería tener presente la ubicación de los alojamientos de la tripulación y considerar si los daños afectan de manera importante a la habitabilidad de los mismos.

2.2 El funcionario de supervisión debería prestar especial atención a la integridad estructural y buenas aptitudes marineras de los graneleros y petroleros y tomar nota de que estos buques deben someterse al programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos, de conformidad con lo dispuesto en la regla XI-1/2 del Convenio SOLAS.

2.3 El funcionario de supervisión debería basar su evaluación de la seguridad de la estructura de estos buques en el archivo de informes sobre reconocimientos que se lleve a bordo. Ese archivo debería contener los informes de los reconocimientos estructurales, los informes sobre la evaluación del estado del buque (traducidos al inglés y refrendados por la Administración, o en su nombre), los informes sobre medición de espesores y un documento de planificación de los reconocimientos. El funcionario de supervisión debería tomar nota de que puede existir cierto retraso de la actualización del archivo de informes sobre reconocimientos tras un reconocimiento. En caso de duda respecto de que haya tenido lugar el reconocimiento, el funcionario de supervisión debería pedir confirmación a la organización reconocida.

2.4 Si el archivo de informes sobre reconocimientos hace necesaria una inspección más detallada de la estructura del buque, o si no se lleva tal informe, el funcionario de supervisión debería prestar especial atención a la estructura del casco, las tuberías que atraviesen tanques o bodegas de carga, las cámaras de bombas, los coferdanes, los túneles de tuberías, los espacios vacíos dentro de la zona de la carga y los tanques de lastre, según proceda.

2.5 Cuando se trate de graneleros, el funcionario de supervisión debería inspeccionar la estructura básica de las bodegas para descubrir toda reparación evidentemente realizada sin autorización. En dichos buques, el funcionario de supervisión debería comprobar que se ha refrendado el cuadernillo del granelero, que se han instalado las alarmas del nivel de agua y, si procede, que se han registrado en el cuadernillo las restricciones impuestas al transporte de cargas sólidas a granel y que el triángulo de carga de granelero está marcado permanentemente.

3 ESPACIOS DE MÁQUINAS

3.1 El funcionario de supervisión debería cerciorarse de que el estado de las instalaciones de máquinas y de las instalaciones eléctricas sea tal que unas y otras puedan suministrar de modo continuo potencia suficiente a fines de propulsión y para los servicios auxiliares.

3.2 Durante la inspección de los espacios de máquinas, el funcionario de supervisión debería hacerse una idea de la calidad del mantenimiento. La constatación de que hay cables de válvula de cierre rápido deshilachados, desconectados o que no funcionan, o varillas telemandadas o mecanismos interruptores de máquinas desconectados o que no funcionan, de que faltan volantes de válvula y de que hay huellas de fugas permanentes de vapor, agua o aceite, o tapas de tanque y sentinas sucias o polines de máquina muy corroídos, es indicio de mala organización del mantenimiento del sistema. La abundancia de reparaciones temporales, como las realizadas con abrazaderas para tubos o cajonadas de cemento, revelará renuencia a llevar a cabo reparaciones duraderas.

3.3 Si bien no es posible determinar el estado de las máquinas sin realizar pruebas de rendimiento, las deficiencias de carácter general como las constituidas por prensaestopas de bomba con fugas, tubos de vidrio indicadores del nivel de agua sucios, manómetros no utilizables, válvulas de seguridad oxidadas, dispositivos de seguridad o de mando inutilizados o desconectados, colectores de barrido de motores diésel y válvulas de seguridad de los cárteres que evidentemente funcionen con repetición de operaciones, equipo automático y sistemas de alarma que no funcionen o que funcionen defectuosamente, o revestimientos o chimeneas de caldera con fugas, justificarían la inspección del diario de máquinas y una investigación del registro de fallos y anomalías de las máquinas, así como la petición de que las máquinas se sometan a pruebas de funcionamiento.

3.4 Cuando un generador eléctrico esté fuera de servicio, el funcionario de supervisión debería investigar si se dispone de la potencia necesaria para mantener los servicios esenciales y de emergencia, y efectuar pruebas al respecto.

3.5 Si los indicios de que ha habido negligencia resultan evidentes, el funcionario de supervisión debería ampliar su investigación de modo que en ella figuren, por ejemplo, pruebas relativas a dispositivos de los aparatos de gobierno principales y auxiliares, mecanismos de desconexión para sobrevelocidades, disyuntores, etc.

3.6 Hay que hacer hincapié en que, si bien la identificación de una o más de las deficiencias antedichas ayudaría a determinar si el buque es realmente deficiente, la combinación que de ellas haya que efectuar dependerá en cada caso del buen juicio profesional del funcionario de supervisión.

4 CONDICIONES DE ASIGNACIÓN DEL FRANCOBORDO

Puede ocurrir que el funcionario de supervisión haya llegado a la conclusión de que no es necesario examinar el casco, pero si no le han dejado satisfecho las observaciones realizadas

en cubierta, por haber visto dispositivos de cierre de escotillas defectuosos, tubos de aireación y manguerotes corroídos, etc., debería examinar minuciosamente las condiciones de asignación del francobordo, prestando atención especial a los dispositivos de cierre, los medios de desagüe de la cubierta y la disposición de lo relativo a protección de la tripulación.

5 DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

5.1 La eficacia de los dispositivos de salvamento depende en gran medida de que la tripulación los mantenga en buen estado y de que efectúe ejercicios periódicos con ellos. El tiempo transcurrido desde la realización del último reconocimiento que haya precedido a la obtención de un Certificado de seguridad del equipo puede ser un factor importante en el grado de deterioro del equipo si la tripulación no ha inspeccionado este con regularidad. Además de cerciorarse de que el equipo exigido por el convenio correspondiente está completo y no tiene defectos obvios, como sería una perforación en el casco de un bote salvavidas, el funcionario de supervisión debería tratar de identificar indicios de desuso en el equipo de arriado y recuperación de botes salvavidas o impedimentos o defectos que entorpecerían la utilización de dicho equipo, entre los cuales podrían figurar la acumulación de pintura, el agarrotamiento de pivotes, la falta de engrase, el mal estado de los motones y las tiras, el estado de la sujeción del gancho de izada del bote salvavidas al casco y la trinca o la estiba incorrectas de la carga situada en cubierta.

5.2 Si esos indicios fueran evidentes, estaría justificado llevar a cabo una inspección minuciosa de todos los dispositivos de salvamento. Podrían figurar en esta el arriado de botes y una verificación del mantenimiento de las balsas salvavidas y el número y el estado de los chalecos y aros salvavidas y que estableciese con certeza que no ha expirado el periodo de eficacia de los artificios pirotécnicos. Aunque tal inspección no será normalmente tan detallada como la exigida para renovar el Certificado de seguridad del equipo y se centrará en todo lo esencial para abandonar sin riesgos el buque, en casos extremos podrá ampliarse hasta ser tan completa como la requerida para dicho Certificado de seguridad del equipo. En la inspección debería darse importancia a la existencia, en buen estado de funcionamiento, de alumbrado eficaz sobre el costado, de medios para alertar a los tripulantes y de rutas iluminadas para llegar a los lugares de reunión y puestos de embarco.

6 SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS

6.1 Buques en general: el mal estado de las tuberías y bocas contraincendios y de las tuberías de agua de lavado situadas en cubierta, así como la posible falta de mangueras contraincendios y de extintores en los espacios de alojamiento, pueden ser indicios de que conviene inspeccionar minuciosamente todo el equipo de seguridad contra incendios. Además de comprobar que se cumplen las prescripciones del convenio correspondiente, el funcionario de supervisión debería procurar determinar si el riesgo de que se declare un incendio es mayor que el normal, lo que podría ocurrir por insuficiente limpieza de los espacios de máquinas, y esto, juntamente con fallos importantes en el equipo extintor de incendios fijo o portátil, puede llevar a la conclusión de que el buque es deficiente. Cuando necesite información sobre el método de protección estructural el funcionario de supervisión se debería dirigir por escrito a la Administración del Estado de abanderamiento y, por regla general, su inspección se debería limitar a determinar la eficacia de los medios provistos.

6.2 Buques de pasaje: el funcionario de supervisión debería formarse una opinión inicial en cuanto a la necesidad de inspeccionar los dispositivos de seguridad contra incendios en el juicio que se forme del buque de acuerdo con los epígrafes que anteceden y, en particular, con el relativo al equipo de seguridad contra incendios. Cuando estime necesario realizar un reconocimiento más minucioso de los dispositivos de seguridad contra incendios, debería examinar el plano de lucha contra incendios existente a bordo para hacerse una idea general

de las medidas de seguridad que en este sentido haya en el buque y verificar si estas cumplen lo prescrito en convenios que correspondan al año de construcción del buque. Cuando necesite información sobre el método de protección estructural el funcionario de supervisión se debería dirigir por escrito a la Administración del Estado de abanderamiento y, por regla general, su inspección se debería limitar a determinar la eficacia de los medios provistos.

6.3 La propagación del fuego puede acelerarse si las puertas contraincendios no son fácilmente accionables. El funcionario de supervisión debería comprobar el accionamiento y los medios de sujeción de las puertas situadas en los mamparos de zonas principales y troncos de escalera y en los mamparos límite de espacios con elevado riesgo de incendio, tales como las cámaras de máquinas principales y las cocinas, prestando atención especial a las puertas que se mantienen abiertas. Debería asimismo prestar atención a las zonas verticales principales cuya seguridad pueda quedar reducida por la presencia de elementos de nueva construcción. Otro riesgo que surge en caso de incendio es el de la propagación de humo por los sistemas de ventilación. Podrá efectuar comprobaciones al azar a fin de verificar el buen funcionamiento de los cierres y válvulas de mariposa destinados a impedir la propagación del humo. El funcionario de supervisión debería asegurarse también de que es posible parar los ventiladores desde los mandos principales y de que se dispone de medios para cerrar las aberturas principales de aspiración y descarga de los sistemas de ventilación.

6.4 Se debería prestar atención a la eficacia de las vías de evacuación garantizando que las puertas esenciales no se mantengan cerradas con llave y que los pasadizos y escaleras no estén obstruidos. Con respecto a la anchura mínima de las vías de evacuación externas, deberían aceptarse las disposiciones aprobadas por la Administración de abanderamiento.

6.5 Deberían aceptarse las disposiciones aprobadas por la Administración de abanderamiento en relación a la ubicación de los avisadores de accionamiento manual.

7 REGLAMENTO PARA PREVENIR LOS ABORDAJES

El cumplimiento cabal de las reglas sobre abordajes es uno de los factores fundamentales para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar. Basándose en las observaciones sobre cubierta, el funcionario de supervisión debería determinar si procede examinar detenidamente los faroles y sus pantallas y los medios emisores de señales acústicas y de socorro.

8 CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA

El estado general del buque puede llevar al funcionario de supervisión a considerar cuestiones que, no estando relacionadas con el equipo de seguridad y la asignación del francobordo, lo estén con la seguridad del buque, tales como la eficacia de elementos que guarden relación con el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, entre los cuales pueden figurar dispositivos de bombeo, medios para interrumpir el suministro de aire y combustible en caso de incendio, sistemas de alarma y fuentes de energía eléctrica de emergencia.

9 CERTIFICADOS DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA PARA BUQUE DE CARGA

La validez de los Certificados de seguridad radioeléctrica para buque de carga y del Inventario del equipo adjunto (modelo R) podrá aceptarse como prueba de la provisión y eficacia del equipo mencionado en los mismos; no obstante, el funcionario de supervisión debería asegurarse de que a bordo hay personal debidamente titulado, encargado del funcionamiento de dicho equipo y de los periodos de escucha. Las prescripciones de mantenimiento del equipo radioeléctrico figuran en la regla IV/15 del Convenio SOLAS. Se debería examinar el

registro radioeléctrico. En los casos en que se considere necesario, se podrán realizar comprobaciones del funcionamiento.

10 MEDIOS DE ACCESO AL BUQUE

10.1 Antes de embarcar en un buque, el funcionario de supervisión debería evaluar los medios de embarco y desembarco del buque. El funcionario de supervisión se debería registrar por lo dispuesto en la regla II-1/3-9 del Convenio SOLAS y tener presente su aplicación a los buques construidos el 1 de enero de 2010, o posteriormente, y que el párrafo 3 de dicha regla se aplica a todos los buques y dispone lo siguiente:

- .1 los medios de embarco y desembarco se inspeccionarán y mantendrán en buen estado para el uso al que están destinados, teniendo en cuenta cualquier restricción relacionada con la seguridad de la carga; y
- .2 el mantenimiento de todos los cables que se utilicen para sostener los medios de embarco y desembarco deberá realizarse según lo especificado en la regla III/20.4 del Convenio SOLAS.

10.2 Con respecto al mantenimiento de los medios de embarco y desembarco, el funcionario de supervisión se debería remitir a lo dispuesto en las "Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de los medios de embarco y desembarco" (MSC.1/Circ.1331).

10.3 Durante la inspección, el funcionario de supervisión también se debería asegurar de que los medios para el transbordo de prácticos cumplen con la regla V/23 del Convenio SOLAS y la Interpretación unificada de la regla V/23 del Convenio SOLAS (MSC.1/Circ.1375/Rev.1 y MSC.1/Circ.1495/Rev.1).

11 EQUIPO QUE EXCEDA DEL EXIGIDO EN LOS CONVENIOS O POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

El equipo de a bordo del que se vaya a depender en situaciones que afecten a la seguridad o a la prevención de la contaminación, estará en buen estado de funcionamiento. Si no lo está y excede además del equipo exigido en el convenio aplicable y/o por el Estado de abanderamiento, se debería reparar, retirar o, si esto último no resulta posible, marcar claramente como no utilizable, y dejarlo sujeto.

APÉNDICE 7

DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES OPERACIONALES

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Si, al realizar la inspección por parte del Estado rector del puerto, el funcionario de supervisión tiene los motivos fundados que se apuntan en la sección 2.4 de los presentes procedimientos, podrá verificar en virtud de la presente resolución los siguientes procedimientos operacionales de a bordo de conformidad con esta resolución.

1.2 Sin embargo, al realizar la supervisión recomendada en estas directrices, el funcionario no debería incluir pruebas operacionales o imponer esfuerzos físicos que, a juicio del capitán, puedan poner en peligro la seguridad del buque, la tripulación, los pasajeros, los funcionarios de supervisión o la carga. Antes de exigir que se realicen pruebas operacionales de supervisión de carácter práctico, el funcionario de supervisión debería examinar los registros de la formación y los ejercicios e inspeccionar, según proceda, el equipo de seguridad conexo y sus registros de mantenimiento. Por ejemplo, un ejercicio de entrada en espacios cerrados puede verificarse suficientemente sin llevar a cabo tal entrada en la práctica mediante la verificación de registros de ejercicios, registros de mantenimiento, la inspección física y las pruebas físicas llevadas a cabo por la tripulación con los aparatos respiratorios, los arneses de seguridad y los instrumentos de ensayo de la atmósfera.

1.3 Durante la supervisión operacional, el funcionario de supervisión debería hacer todo lo posible por no inmiscuirse en las operaciones normales de a bordo, tales como las de carga, descarga y lastrado, que se efectúan bajo la responsabilidad del capitán, ni tampoco exigir que, en lo que se refiere a los aspectos operacionales, se le haga ninguna demostración que pueda causar demoras innecesarias al buque de que se trate.

1.4 Tras haber evaluado en qué medida se cumplen las prescripciones operacionales, el funcionario de supervisión debe hacer uso de su buen juicio profesional para determinar si el nivel de competencia operacional de la tripulación en su conjunto es suficiente para permitir que el buque zarpe sin que represente un peligro para el propio buque o para las personas a bordo, ni un riesgo inaceptable para el medio marino.

1.5 Al evaluar la capacidad de la tripulación de realización de un ejercicio operacional, se utilizarán como punto de referencia los requisitos mínimos de familiarización y de formación básica en seguridad para la gente de mar que figuran en el Convenio de formación, 1978, enmendado.

2 CUADRO DE OBLIGACIONES

2.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si los tripulantes tienen suficiente conocimiento de los cometidos que se les hayan asignado en dicho cuadro.

2.2 El funcionario de supervisión podrá cerciorarse de que los cuadros de obligaciones están colocados en lugares bien visibles del buque, incluidos el puente de navegación, la cámara de máquinas y los espacios de alojamiento de la tripulación. Al determinar si el cuadro de obligaciones se ajusta a lo estipulado, el funcionario de supervisión podrá verificar si:

- .1 en él figuran los cometidos asignados a los distintos miembros de la tripulación;

- .2 se especifica qué oficiales tienen a su cargo el asegurarse de que los dispositivos de salvamento y de lucha contra incendios se mantienen en buen estado y están listos para su utilización inmediata;
- .3 se especifican los suplentes de aquellas personas clave que puedan quedar impedidas, teniendo en cuenta que las medidas necesarias diferirán según la situación de emergencia;
- .4 se indican las obligaciones asignadas a los tripulantes en relación con los pasajeros en caso de emergencia; y
- .5 el formato del cuadro de obligaciones utilizado en los buques de pasaje está aprobado y se presenta en el idioma o idiomas exigidos por el Estado de abanderamiento del buque y en inglés.

2.3 Para determinar si el cuadro de obligaciones está actualizado, el funcionario de supervisión podrá pedir que se le presente, si existe, una lista actualizada de la tripulación a fin de verificarlo.

2.4 El funcionario de supervisión podrá comprobar si los cometidos asignados a los tripulantes de las embarcaciones de supervivencia (botes o balsas salvavidas) se ajustan a lo prescrito, y verificar que a cargo de cada embarcación de supervivencia que haya de utilizarse se pone a un oficial de puente o a una persona titulada. No obstante, la Administración (del Estado de abanderamiento), teniendo debidamente en cuenta la naturaleza del viaje, el número de personas a bordo y las características del buque, podrá permitir que se ponga a cargo de las balsas salvavidas a personas con experiencia en su manejo y funcionamiento, en lugar de las personas antes mencionadas. En el caso de los botes salvavidas también se designará a un patrón suplente.

2.5 El funcionario de supervisión podrá determinar si los tripulantes están familiarizados con los cometidos que se les asignan en el cuadro de obligaciones y saben en qué lugar han de ejercerlas.

3 COMUNICACIÓN

3.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si los tripulantes pueden comunicarse adecuadamente entre sí y con los pasajeros, de modo que no se menoscabe la seguridad operacional del buque, especialmente en situaciones de emergencia.

3.2 El funcionario de supervisión podrá preguntar al capitán qué idiomas de trabajo se utilizan y comprobar si el idioma se ha registrado en el diario de navegación.

3.3 El funcionario de supervisión podrá cerciorarse de que los tripulantes principales pueden entenderse entre sí durante la inspección o los ejercicios. Los tripulantes elegidos para ayudar a los pasajeros deberían poder darles la información necesaria en una situación de emergencia.

4 PLAN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

En los buques de pasaje, el funcionario de supervisión podrá comprobar que se cuenta a bordo con un plan de cooperación aprobado que incluya los servicios de búsqueda y salvamento oportunos en caso de emergencia.

5 EJERCICIOS DE LUCHA CONTRA INCENDIOS Y DE ABANDONO DEL BUQUE

5.1 Cuando el funcionario de supervisión presencie un ejercicio de lucha contra incendios o de abandono del buque debería asegurarse de que los tripulantes están familiarizados con sus obligaciones y con el empleo debido de las instalaciones y el equipo de a bordo.

5.2 Al establecer una hipótesis de ejercicio, presenciar el ejercicio y evaluar finalmente el nivel del ejercicio, es importante hacer hincapié en que al funcionario de supervisión no le interesa que el ejercicio sea excepcional, en particular en los buques de carga. Los aspectos principales en los que debe reparar el funcionario de supervisión son los siguientes:

- .1 En caso de una emergencia a bordo, ¿puede la tripulación formar un equipo que haga frente de manera eficaz a la emergencia?
- .2 ¿Puede la tripulación comunicarse eficazmente?
- .3 ¿Controla el capitán la situación, y fluye la información a/desde el centro de mando?
- .4 En caso de perderse el control de la situación, ¿puede la tripulación abandonar el buque en condiciones de seguridad?

5.3 Al establecer la hipótesis, es importante que el funcionario de supervisión explique al capitán exactamente lo que se espera y requiere durante el ejercicio, teniendo presente que pueden experimentarse dificultades lingüísticas. Los funcionarios de supervisión no deberían resultar intimidantes, ni interferir en el ejercicio ni ofrecer su asesoramiento. El funcionario de supervisión debería apartarse y limitarse a observar, tomando las notas que estime oportunas. Es importante hacer hincapié en que la función del funcionario de supervisión no es enseñar ni impartir formación, sino presenciar los ejercicios.

5.4 Los ejercicios se deberían realizar a una velocidad que no entrañe ningún riesgo. Los funcionarios de supervisión no deberían esperar que los ejercicios se realicen en tiempo real. Durante los ejercicios se deberían tomar precauciones para garantizar que todos estén familiarizados con sus cometidos y con el equipo. De ser necesario, los ejercicios se deberían parar si el funcionario de supervisión considera que la tripulación está llevando a cabo prácticas peligrosas o si se produce una situación de emergencia real.

5.5 Los problemas lingüísticos entre el funcionario de supervisión y las tripulaciones de habla no inglesa pueden dificultar la comprensión de los objetivos del ejercicio. Cuando un ejercicio no se realice de manera satisfactoria, debería garantizarse que se distingue entre el hecho de que la tripulación posiblemente no haya comprendido la intención del funcionario de supervisión presente y el hecho de que el ejercicio pueda haber fallado debido a la falta de competencia de la tripulación.

6 EJERCICIOS DE LUCHA CONTRA INCENDIOS

6.1 El funcionario de supervisión podrá presenciar un ejercicio de lucha contra incendios realizado por los tripulantes a los que se haya asignado ese cometido en el cuadro de obligaciones. Previa consulta con el capitán, se elegirán uno o más lugares concretos del buque para realizar un simulacro de incendio. Se podrá enviar a un tripulante al lugar o lugares elegidos para que active un sistema de alarma contra incendios o utilice otros medios para dar la alarma.

6.2 El funcionario de supervisión podrá describir in situ al tripulante las características del incendio y observar cómo se transmite esa información al puente o al centro de contención de averías. En ese momento, en la mayoría de los buques sonará la alarma destinada a la tripulación para convocar a los equipos de lucha contra incendios a sus puestos. El funcionario de supervisión debería observar cómo llegan aquellos al lugar del siniestro, despliegan su equipo y combaten el incendio simulado. Los jefes de equipo deberían dar las órdenes oportunas a los tripulantes y mantener informado de la situación al puente o al centro de contención de averías. Se debería observar cómo se ponen su vestimenta y utilizan el equipo los tripulantes que participen en la lucha contra incendios. El funcionario de supervisión se debería cerciorar de que todas las partes del equipo están completas. No es suficiente limitarse a convocar a la tripulación con su equipo. Para comprobar cómo se actúa en caso de lesiones corporales se puede elegir a un tripulante para que simule estar herido. El funcionario de supervisión debería observar cómo se comunica lo sucedido y cómo responden el equipo médico y los camilleros. Manejar debidamente una camilla pasando por corredores, puertas y escaleras estrechas resulta difícil y requiere práctica.

6.3 En la medida de lo posible, el ejercicio debería realizarse como si se tratara de una situación de emergencia real.

6.4 Los tripulantes a los que se hayan asignado otros cometidos en el ejercicio de lucha contra incendios, tales como encargarse de los generadores de emergencia, el pañol de CO₂, el sistema de rociadores y las bombas contra incendios de emergencia también deberían participar en el ejercicio. El funcionario de supervisión podrá pedirles que expliquen sus funciones y, si es posible, que demuestren su familiaridad con las tareas que han de realizar.

6.5 En los buques de pasaje se debería prestar especial atención a las obligaciones de los tripulantes encargados de cerrar las puertas de accionamiento manual y las válvulas de mariposa contra incendios. Las personas encargadas deberían activar estos dispositivos de cierre en las zonas en que se realice el simulacro de incendio durante el ejercicio. A los tripulantes que no forman parte de los equipos de lucha contra incendios generalmente se les asigna un lugar en los espacios de alojamiento de los pasajeros para ayudar en las tareas de evacuación. Se debería pedir a estos tripulantes que expliquen cuáles son sus cometidos y el significado de las distintas señales de emergencia, así como que indiquen los dos medios de evacuación de la zona y a dónde deben dirigirse los pasajeros. Los tripulantes que tengan la misión de ayudar a los pasajeros deberían ser capaces, como mínimo, de comunicar la información suficiente para indicar a un pasajero dónde se encuentran los correspondientes puestos de reunión y de embarco.

7 EJERCICIOS DE ABANDONO DEL BUQUE

7.1 Previa consulta con el capitán, el funcionario de supervisión podrá pedir que se realice un ejercicio de abandono del buque en una o más embarcaciones de supervivencia. Lo fundamental de ese ejercicio es que sean los tripulantes que tengan asignado ese cometido en el cuadro de obligaciones quienes tripulen y manejen las embarcaciones de supervivencia. Si es posible, el funcionario de supervisión debería incluir el bote o botes de rescate en este ejercicio. En el capítulo III del Convenio SOLAS figuran prescripciones concretas sobre la formación y los ejercicios relativos al abandono del buque, de las que resultan especialmente pertinentes los aspectos que seguidamente se indican.

7.2 El ejercicio se debería realizar, en la medida de lo posible, como si realmente se hubiese producido un caso de emergencia.

- 7.3 El ejercicio de abandono del buque debería comprender:
- .1 convocar a (los pasajeros y) la tripulación al puesto o puestos de reunión por medio del sistema de alarma prescrito y la comprobación de que conocen la orden de abandono del buque que figura en el cuadro de obligaciones;
 - .2 la presentación en los puestos y la preparación para los cometidos indicados en el cuadro de obligaciones;
 - .3 la comprobación de que (los pasajeros y) la tripulación lleva(n) la indumentaria adecuada;
 - .4 la comprobación de que se han puesto correctamente los chalecos salvavidas;
 - .5 el arriado de un bote salvavidas por lo menos, tras los preparativos necesarios para la puesta a flote;
 - .6 las operaciones necesarias para poner en marcha y hacer funcionar el motor del bote salvavidas;
 - .7 el accionamiento de los pescantes utilizados para poner a flote las balsas salvavidas;
 - .8 la simulación de la búsqueda y el salvamento de pasajeros atrapados en sus camarotes (si procede);
 - .9 la impartición de instrucciones sobre la utilización de los dispositivos radioeléctricos de salvamento;
 - .10 el sometimiento a ensayo del alumbrado de emergencia necesario para las reuniones y el abandono; y
 - .11 si el buque está equipado con sistemas de evacuación marinos, la utilización de los procedimientos necesarios para desplegar dichos sistemas hasta el momento inmediatamente anterior al despliegue efectivo de los mismos.

7.4 Si el bote salvavidas que se arríe durante el ejercicio no es el bote de rescate, este debería arriarse también, teniendo en cuenta que el embarco y la puesta a flote han de efectuarse en el menor tiempo posible. El funcionario de supervisión se debería asegurar de que los tripulantes están familiarizados con las tareas que tengan asignadas para las operaciones de abandono del buque y que los tripulantes encargados de las embarcaciones de supervivencia tienen un conocimiento completo de cómo funcionan estas y de su equipo. Se tomarán precauciones cuando un buque deba arriar botes salvavidas. El capitán debería determinar el número de personas que habrá en los botes salvavidas durante la puesta a flote, a efectos del ejercicio, observándose que el Convenio SOLAS no estipula que deba haber personas en los botes salvavidas durante el arriado y la recuperación. Si bien esto tiene por objeto reducir el riesgo de accidentes durante la puesta a flote y recuperación, debería tenerse presente el riesgo que entraña el embarco/desembarco del bote mientras esté en el agua, si el bote ha de alejarse y hacerse funcionar.

7.5 Cada embarcación de supervivencia se debería estibar de forma que esté permanentemente lista para su utilización, es decir, que dos tripulantes puedan realizar los preparativos para el embarco y la puesta a flote en menos de cinco minutos.

7.6 En los buques de pasaje, los botes salvavidas y las balsas salvavidas de pescante deberán poder ponerse a flote en 30 minutos como máximo después de que todas las personas se hayan reunido con el chaleco salvavidas puesto.

7.7 En los buques de carga, los botes salvavidas y las balsas salvavidas de pescante deberán poder ponerse a flote en 10 minutos como máximo.

8 Ejercicios de entrada y salvamento en espacio cerrado

8.1 Previa consulta con el capitán, el funcionario de supervisión puede pedir que se https://usercontent2.hubstatic.com/8943801_f1024.jpg realice un ejercicio de entrada y salvamento en espacios cerrados. Lo fundamental de este ejercicio es confirmar que los miembros de la tripulación están familiarizados con el procedimiento de entrada y salvamento del personal en un espacio cerrado en condiciones seguras, que pueden llevar a cabo un ejercicio de entrada y salvamento en espacios cerrados y que pueden comunicarse eficazmente al entrar en un espacio cerrado en caso de una entrada prevista y/o en caso de emergencia.

8.2 El lugar para llevar a cabo el ejercicio puede elegirse en un espacio cerrado supuesto; no es necesario elegir un espacio cerrado real.

8.3 El funcionario de supervisión debería comprobar la estructura del espacio cerrado, las hipótesis de los ejercicios y los oficiales responsables que figuren en la lista del capitán, según proceda.

8.4 Todo ejercicio de entrada y salvamento en un espacio cerrado debería incluir:

- .1 la comprobación y utilización del equipo de protección personal prescrito para la entrada;
- .2 la comprobación y utilización del equipo y los procedimientos de comunicaciones;
- .3 la comprobación y el uso de instrumentos para medir la atmósfera en espacios cerrados;
- .4 la comprobación del equipo y los procedimientos de salvamento; y
- .5 las instrucciones en técnicas de primeros auxilios y reanimación.

9 Prácticas de gobierno del buque en situaciones de emergencia

9.1 Previa consulta con el capitán, el funcionario de supervisión podrá pedir que se realice un ejercicio de prácticas de gobierno del buque en situaciones de emergencia. Lo fundamental de este ejercicio es confirmar que los miembros de la tripulación están familiarizados con el procedimiento de gobierno en situaciones de emergencia.

9.2 El funcionario de supervisión podrá comprobar el procedimiento y los medios de comunicación tanto desde el puente de navegación como desde el compartimiento del aparato de gobierno.

- 9.3 Los ejercicios de gobierno en situaciones de emergencia deberían incluir:
- .1 mando directo desde el compartimiento del aparato de gobierno;
 - .2 los procedimientos de comunicación con el puente de navegación; y
 - .3 cuando proceda, la utilización de las fuentes secundarias de energía.

10 EVALUACIÓN DE EJERCICIOS

- 10.1 Al presenciar un ejercicio, el funcionario de supervisión debería confirmar que:
- .1 la tripulación cumple con sus cometidos según el cuadro de obligaciones;
 - .2 se ha asignado el personal suficiente a las distintas partes para cumplir con los cometidos;
 - .3 existen medios de comunicación eficaces entre el equipo, el jefe del equipo y el puente, y se intercambia la información pertinente de manera bidireccional;
 - .4 la tripulación trabaja en equipo eficazmente. Esto se basaría en las respuestas del personal a determinadas preguntas y en la observación de su comportamiento. Debería tomarse nota del tiempo que lleva a las distintas partes reunirse en sus puestos. También debería tomarse nota de la reacción de las partes a sucesos imprevistos;
 - .5 los miembros clave de la tripulación pueden entenderse entre sí;
 - .6 el equipo funciona correctamente, por ejemplo:
 - .1 las alarmas contra incendios son audibles y eficaces;
 - .2 las puertas contra incendios pueden cerrarse tal como se requiere; y
 - .3 los componentes del equipo de lucha contra incendios parecen encontrarse en un buen estado de mantenimiento; y
 - .7 el tiempo de respuesta es lo suficientemente rápido (teniendo en cuenta la seguridad del ejercicio, tal como se indica en el párrafo 5.4 del presente apéndice), considerando el tamaño del buque y la situación del incendio, el personal y el equipo de lucha contra incendios.
- 10.2 Si el funcionario de supervisión estima que la tripulación no está familiarizada con sus tareas o es incapaz de utilizar el equipo de salvamento y de lucha contra incendios en condiciones de seguridad, debería detener el ejercicio, notificar al capitán que el ejercicio no fue satisfactorio y decidir las medidas que habrán de adoptarse, señalando la probabilidad de que esto dará "motivos fundados" para la realización de una inspección más detallada.

11 PLAN DE CONTENCIÓN DE AVERÍAS Y PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS O PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MAR

11.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si se dispone de un plan de contención de averías en los buques de pasaje y si los tripulantes están familiarizados con sus obligaciones y con el empleo correcto de las instalaciones y el equipo de a bordo para tal fin. Se hará lo mismo, en todos los buques, con respecto al Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos y, si procede, al Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar.

11.2 El funcionario de supervisión podrá determinar si los oficiales del buque conocen el contenido del cuadernillo de contención de averías, que deberían tener a su disposición, o del plan de contención de averías.

11.3 Se podrá pedir a los oficiales que expliquen qué medidas han de adoptarse en distintas situaciones de avería.

11.4 También se podrán pedir a los oficiales explicaciones sobre las divisiones circundantes de los compartimientos estancos, las aberturas de estos, con los medios de cierre y los controles correspondientes que pueda haber, y los medios para corregir la escora debida a inundación.

11.5 Los oficiales deberían conocer bien el efecto de asiento y estabilidad de su buque en caso de avería en un compartimiento seguida de inundación, y las medidas que han de adoptarse para contrarrestarlo.

12 PLANO DE LUCHA CONTRA INCENDIOS

12.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si se dispone de un plano o folleto explicativo del sistema de lucha contra incendios y si la tripulación está familiarizada con la información en ellos facilitada.

12.2 El funcionario de supervisión podrá verificar que los planos de lucha contra incendios se encuentran expuestos de forma permanente para orientación de los oficiales del buque. De no ser así, podrá facilitarse a cada oficial un folleto que contenga la información sobre el plano de lucha contra incendios y en todo momento debería haber a bordo, en un lugar accesible, un ejemplar del mismo. Los planos y folletos deberían mantenerse actualizados, debiéndose registrar en ellos toda alteración lo antes posible.

12.3 El funcionario de supervisión podrá comprobar si los oficiales encargados del sistema, especialmente aquellos a los que se les hayan asignado cometidos relacionados con este en el cuadro de obligaciones, conocen la información facilitada en el plano o folleto del sistema de lucha contra incendios y cómo actuar en caso de incendio.

12.4 El funcionario de supervisión podrá comprobar si los oficiales encargados del buque conocen los principales elementos estructurales de las distintas secciones de contención de incendios y los medios de acceso a los distintos compartimientos.

13 MANDO DESDE EL PUENTE

13.1 El funcionario podrá comprobar si los oficiales responsables de la guardia de navegación están familiarizados con el equipo náutico y de mando instalado en el puente, el cambio del sistema de gobierno automático al manual, y viceversa, y las características de maniobrabilidad del buque.

13.2 El oficial encargado de la guardia de navegación debería saber dónde se encuentra y cómo funciona todo el equipo náutico y de seguridad. Además, dicho oficial debería estar familiarizado con los procedimientos aplicados a la navegación del buque en toda circunstancia y conocer toda la información disponible.

13.3 El funcionario de supervisión podrá verificar también el conocimiento por parte de los oficiales de toda la información puesta a su disposición, como las características de maniobrabilidad del buque, señales de salvamento, publicaciones náuticas actualizadas, listas de comprobación referentes a los procedimientos del puente, instrucciones, manuales, etc.

13.4 El Permiso de explotación para naves de gran velocidad incluye los límites de la máxima altura significativa de las olas (y de la fuerza del viento para los aerodeslizadores) dentro de los que la nave puede funcionar. Cuando inspeccionen las NGV, los funcionarios de supervisión podrán comprobar mediante el diario de navegación y los registros de datos meteorológicos si se han respetado esos límites. Es posible que los funcionarios de supervisión descubran que hubo que completar un viaje en condiciones meteorológicas peores de lo permitido, aunque un viaje nuevo no debería iniciarse en esas condiciones.

13.5 El funcionario de supervisión podrá verificar asimismo el conocimiento por parte de los oficiales de procedimientos tales como las pruebas y comprobaciones periódicas del equipo, preparativos de llegada y salida, cambio de una modalidad de gobierno del buque a otra, señalización, comunicaciones, sistema de alarma, maniobra, emergencias y anotaciones en el diario de navegación.

14 OPERACIONES RELACIONADAS CON LA CARGA

14.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si el personal del buque que tenga cometidos concretos relacionados con la carga y su equipo se halla familiarizado con esos cometidos, con los peligros que puede entrañar la carga y con las medidas que se deberán tomar al respecto. Para ello, será necesario disponer de toda la información pertinente sobre la carga según se prescribe en la regla VI/2 del Convenio SOLAS.

14.2 Por lo que se refiere al transporte de cargas sólidas a granel, el funcionario de supervisión debería verificar si las operaciones de carga y descarga se realizan con arreglo al plan de carga del buque y al plan de descarga convenido entre el buque y la terminal, respectivamente, teniendo en cuenta la información facilitada por el instrumento de carga, si se ha instalado.

14.3 Cuando proceda, el funcionario de supervisión podrá comprobar si los tripulantes encargados de las referidas operaciones están familiarizados con las disposiciones pertinentes del Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC), en particular las referentes a los límites de humedad admisible y al enrasado de la carga, el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera (Código TDC 2011) y el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga.

14.4 Algunas materias sólidas transportadas a granel pueden representar un riesgo durante el transporte por su naturaleza química o propiedades físicas. La sección 2 del Código IMSBC trata de las precauciones de carácter general. En la sección 4 de dicho Código figura la obligación que tiene el cargador de facilitar toda la información necesaria para garantizar el transporte sin riesgo de la carga. El funcionario de supervisión podrá comprobar si el cargador ha proporcionado al capitán todos los datos pertinentes, incluidos los correspondientes certificados de las pruebas.

14.5 En el caso de algunas cargas, como las expuestas a licuefacción, se aconsejan precauciones especiales (véase la sección 7 del Código IMSBC). El funcionario de supervisión podrá comprobar si se han tomado todas las precauciones, prestando especial atención a la estabilidad de los buques dedicados al transporte de cargas expuestas a licuefacción y de desechos sólidos potencialmente peligrosos a granel.

14.6 Los oficiales responsables de la manipulación de la carga y de las operaciones relacionadas con la carga y los tripulantes de petroleros, quimiqueros y buques para el transporte de gas licuado deberían estar familiarizados con la carga y con el equipo de carga, así como con las medidas de seguridad prescritas en las secciones pertinentes de los Códigos CIQ y CIG.

14.7 Por lo que se refiere al transporte de grano a granel, véase la parte C del capítulo VI del Convenio SOLAS y el Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel (Código de transporte de grano).

14.8 El funcionario de supervisión podrá comprobar si los manuales de operaciones y de carga incluyen toda la información pertinente a las operaciones de carga y descarga sin riesgos, tanto en puerto como en tránsito.

15 FUNCIONAMIENTO DE LAS MÁQUINAS

15.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si el personal del buque encargado de estas tareas está familiarizado con sus cometidos en cuanto a la utilización de maquinaria esencial, tal como:

- .1 las instalaciones eléctricas de emergencia y auxiliares;
- .2 el aparato auxiliar de gobierno;
- .3 las bombas para el achique de sentinas y las bombas contra incendios; y
- .4 cualquier otro equipo esencial en casos de emergencia.

15.2 El funcionario de supervisión podrá verificar si el personal del buque encargado de estas tareas está familiarizado con los siguientes aspectos, entre otros:

- .1 generador de emergencia:
 - .1 medidas necesarias antes de poner en marcha el motor;
 - .2 distintas posibilidades para poner en marcha el motor, en combinación con la fuente de energía de arranque; y
 - .3 procedimientos que han de seguirse cuando no dan resultado los primeros intentos de poner en marcha el motor; y
- .2 motor del generador de reserva:
 - .1 posibilidades para poner en marcha el motor de reserva, automáticas o manuales;
 - .2 procedimientos de desconexión general; y
 - .3 sistema de repartición de la carga.

15.3 El funcionario de supervisión podrá verificar si el personal del buque encargado de estas tareas está familiarizado con los siguientes aspectos, entre otros:

- .1 qué tipo de aparato auxiliar de gobierno lleva el buque;
- .2 cómo se indica qué unidad de gobierno está en funcionamiento; y
- .3 qué hacer para poner en funcionamiento el aparato auxiliar de gobierno.

15.4 El funcionario de supervisión podrá verificar si el personal del buque encargado de estas tareas está familiarizado con los siguientes aspectos, entre otros:

- .1 bombas para el achique de sentinas:
 - .1 número y emplazamiento de las bombas de sentina instaladas en el buque (incluidas las de emergencia);
 - .2 procedimientos para poner en marcha todas esas bombas;
 - .3 válvulas adecuadas para su funcionamiento; y
 - .4 causas más probables de los fallos de funcionamiento y remedios posibles; y
- .2 bombas contraincendios:
 - .1 número y emplazamiento de las bombas contraincendios instaladas en el buque (incluidas las de emergencia);
 - .2 procedimientos para poner en marcha todas esas bombas; y
 - .3 válvulas adecuadas para su funcionamiento.

15.5 El funcionario de supervisión podrá verificar si el personal del buque encargado de estas tareas está familiarizado con los siguientes aspectos, entre otros:

- .1 arranque y mantenimiento del motor de los botes salvavidas y/o el motor de los botes de rescate;
- .2 procedimientos de control local de los sistemas que normalmente se controlan desde el puente de navegación;
- .3 utilización de las fuentes de emergencia y autónomas de energía eléctrica de las instalaciones radioeléctricas;
- .4 procedimientos para el mantenimiento de las baterías;
- .5 paradas de emergencia, sistema de detección de incendios y funcionamiento del sistema de alarma de las puertas contraincendios y estancas (sistemas de energía acumulada); y
- .6 cambio de control automático a manual de los sistemas de refrigeración por agua y lubricación de las máquinas principal y auxiliares.

16 MANUALES, INSTRUCCIONES, ETC.

16.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si los miembros pertinentes de la tripulación comprenden la información facilitada en manuales, instrucciones, etc., por lo que respecta a la seguridad operacional del buque y su equipo, y si tienen conocimiento de las prescripciones relativas al mantenimiento, pruebas, capacitación y ejercicios periódicos, y acerca de las anotaciones necesarias en el diario de navegación.

16.2 A continuación figura la información que, entre otras, debería facilitarse a bordo; el inspector podrá determinar si está en un idioma o idiomas que comprende la tripulación y si los tripulantes interesados tienen conocimiento de su contenido y son capaces de actuar en consecuencia:

- .1 todas las instrucciones relativas al mantenimiento y funcionamiento del equipo y a las instalaciones de a bordo para la lucha y contención de incendios deberían estar juntas y colocadas en un lugar accesible para su utilización inmediata;
- .2 se deberían dar a cada una de las personas que se encuentran a bordo instrucciones claras de lo que ha de hacerse en caso de emergencia;
- .3 en los camarotes debería haber ilustraciones e instrucciones en los idiomas apropiados para informar a los pasajeros del puesto de reunión que les corresponde, las medidas esenciales que han de tomar en caso de emergencia y cómo ponerse los chalecos salvavidas, información que también debería colocarse en lugares bien visibles de los puntos de reunión y otros espacios para los pasajeros;
- .4 en las embarcaciones de supervivencia y puestos de control para su puesta a flote, o en sus proximidades, debería haber carteles y letreros que expliquen el objetivo del control y los procedimientos para la utilización del dispositivo, y que den las instrucciones o avisos pertinentes;
- .5 instrucciones para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento;
- .6 debería haber manuales de formación en cada comedor y sala de recreo de la tripulación o en cada camarote para la tripulación. El manual de formación, que podrá tener varios tomos, debería incluir instrucciones e información en términos fácilmente comprensibles, y con ilustraciones siempre que sea posible, sobre los dispositivos de salvamento de que está provisto el buque, así como sobre el mejor método de supervivencia;
- .7 Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, conforme a lo dispuesto en la regla 37 del Anexo I del Convenio MARPOL, o Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar, conforme a lo dispuesto en la regla 17 del Anexo II del Convenio MARPOL, si procede; y
- .8 cuadernillo de estabilidad, planes de estabilidad conexos e información sobre estabilidad.

17 HIDROCARBUROS Y MEZCLAS OLEOSAS PROCEDENTES DE LAS CÁMARAS DE MÁQUINAS

17.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si se cumplen todas las prescripciones operacionales del Anexo I del Convenio MARPOL, teniendo en cuenta lo siguiente:

- .1 la cantidad de residuos oleosos producidos;
- .2 la capacidad de los tanques de retención de fangos y aguas de sentina; y
- .3 la capacidad del separador de agua e hidrocarburos.

17.2 Debería inspeccionarse el Libro registro de hidrocarburos. El funcionario de supervisión podrá comprobar si se han utilizado las instalaciones de recepción y tomar nota de cualquier supuesta deficiencia de las mismas.

17.3 El funcionario de supervisión podrá comprobar si el oficial responsable está familiarizado con la manipulación de fangos y aguas de sentina. Como orientación se podrán utilizar los puntos pertinentes de las Directrices sobre dispositivos para la manipulación de desechos oleosos en los espacios de máquinas de los buques. Teniendo en cuenta lo que antecede, el funcionario de supervisión podrá determinar si el espacio vacío del tanque de fangos es suficiente para los fangos que posiblemente se generen durante el siguiente viaje previsto. El funcionario podrá verificar que en los buques a los que la Administración haya eximido del cumplimiento de lo prescrito en las reglas 14 1) y 14 2) del Anexo I del Convenio MARPOL, todas las aguas de sentina oleosas se retienen a bordo para su posterior descarga en una instalación de recepción.

17.4 Cuando no se hayan utilizado las instalaciones de recepción de otros puertos por deficiencias en las mismas, el funcionario de supervisión debería aconsejar al capitán que informe de esas deficiencias al Estado de abanderamiento del buque, de conformidad con lo dispuesto en el Formulario para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción (MEPC.1/Circ.834, apéndice 1 del anexo), tal como pueda enmendarse.

18 PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS CON LA CARGA, DESCARGA Y LIMPIEZA DE LOS ESPACIOS DE CARGA DE LOS BUQUES TANQUE

18.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si se cumplen todas las prescripciones operacionales de los Anexos I o II del Convenio MARPOL, teniendo en cuenta el tipo de buque tanque y de carga transportada, y comprobando además el Libro registro de hidrocarburos y, en su caso, el Libro registro de carga. El funcionario de supervisión podrá comprobar si se han utilizado las instalaciones de recepción y tomar nota de cualquier supuesta deficiencia de las mismas.

18.2 Para la supervisión de los procedimientos relacionados con la carga, descarga y limpieza de los buques tanque que transporten hidrocarburos, véanse los párrafos 3.1 a 3.4 del apéndice 5, en los que se dan orientaciones para la inspección de las operaciones de lavado con crudos. En el apéndice 3 el funcionario de supervisión podrá encontrar directrices pormenorizadas para la inspección en puerto de los procedimientos de lavado con crudos.

18.3 En cuanto a la supervisión de los procedimientos relacionados con la carga, descarga y limpieza de los buques tanque que transporten sustancias nocivas líquidas, véanse los párrafos 4.1 a 4.9 del apéndice 5, en los que se dan orientaciones para la inspección de las operaciones de desembarque de la carga, agotamiento y prelavado. En el apéndice 4 figuran directrices más pormenorizadas para realizar tales inspecciones.

18.4 Cuando no se hayan utilizado las instalaciones de recepción de otros puertos por deficiencias en las mismas, el funcionario de supervisión debería aconsejar al capitán que informe de esas deficiencias al Estado de abanderamiento del buque, de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC.1/Circ.834 (abril de 2014).

18.5 Cuando se permita a un buque dirigirse al puerto siguiente con residuos de sustancias nocivas líquidas a bordo en cantidad superior a la que le esté permitido descargar en el mar durante la travesía, debería comprobarse que ese puerto puede recibir los residuos. Al mismo tiempo, debería informarse a dicho puerto, si es posible.

19 MERCANCÍAS PELIGROSAS Y SUSTANCIAS PERJUDICIALES TRANSPORTADAS EN BULTOS

19.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si se hallan a bordo los documentos de expedición exigidos para el transporte de las mercancías peligrosas y sustancias perjudiciales transportadas en bultos, si tales mercancías y sustancias han sido debidamente estibadas y segregadas, y si los tripulantes están familiarizados con las medidas esenciales que habrían de adoptarse en una situación de emergencia relacionada con esa carga en bultos (véase la regla 3 del capítulo VII del Convenio SOLAS).

19.2 Los tipos de buque y los espacios de carga de buques de arqueo bruto superior a 500 construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente y los tipos de buque y los espacios de carga de buques de arqueo bruto inferior a 500 construidos el 1 de febrero de 1992 o posteriormente deben cumplir plenamente lo prescrito en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS. Las Administraciones podrán reducir las prescripciones para los buques de arqueo bruto inferior a 500, pero dichas reducciones se registrarán en el documento de cumplimiento. No es necesario un documento de cumplimiento para los buques que transporten únicamente mercancías de la Clase 6.2 y de la Clase 7 o mercancías peligrosas en cantidades limitadas.

19.3 El Anexo III del Convenio MARPOL contiene las prescripciones relativas al transporte de sustancias perjudiciales en bultos definidas en el Código IMDG como contaminantes del mar. Las cargas que se determine que son contaminantes del mar se deberían identificar y estibar de conformidad con lo prescrito en el Anexo III del Convenio MARPOL.

19.4 El funcionario de supervisión podrá comprobar si hay a bordo un documento de cumplimiento y si el personal del buque está familiarizado con dicho documento, el cual será facilitado por la Administración como prueba de que se cumplen las prescripciones en lo relativo a la construcción y el equipo del buque. Otras posibles tareas de supervisión consistirán en:

- .1 comprobar si las mercancías peligrosas se han estibado a bordo del buque de conformidad con el documento de cumplimiento, utilizando para ello el manifiesto de mercancías peligrosas o el plano de estiba prescrito en el capítulo VII del Convenio SOLAS. Dicho manifiesto o plano de estiba podrá combinarse con el prescrito en el Anexo III del Convenio MARPOL;
- .2 comprobar si no es posible descargar por descuido líquidos inflamables o tóxicos procedentes de fugas cuando dichas sustancias se transportan en espacios de carga bajo cubierta; o
- .3 determinar si el personal del buque está familiarizado con las disposiciones pertinentes de la Guía de primeros auxilios y los Procedimientos de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas.

20 BASURAS

20.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si se cumplen todas las prescripciones operacionales del Anexo V del Convenio MARPOL, así como si se han utilizado las instalaciones de recepción, y podrá tomar nota de cualquier supuesto defecto de las mismas.

20.2 El MEPC aprobó, en su 29º periodo de sesiones, las Directrices para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL, que se han enmendado en numerosas ocasiones. Las Directrices pueden encontrarse en el texto refundido del Anexo V del Convenio MARPOL. Uno de los objetivos de esas directrices es "ayudar a los armadores a cumplir con lo prescrito en el Anexo V y por la legislación nacional".

20.3 El funcionario de supervisión podrá comprobar si el personal del buque:

- .1 tiene conocimiento de esas Directrices, y en particular de sus secciones 3, "Modo de reducir al mínimo el volumen de basuras", y 4, "Procedimientos de manipulación y almacenamiento de basuras a bordo"; y
- .2 está familiarizado con las prescripciones del Anexo V del Convenio MARPOL relativas a eliminación y descarga dentro y fuera de una zona especial y conoce las zonas definidas como especiales a los efectos del Anexo V.

20.4 Cuando no se hayan utilizado las instalaciones de recepción de otros puertos por deficiencias en las mismas, el funcionario de supervisión debería aconsejar al capitán que informe de esas deficiencias al Estado de abanderamiento del buque, de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC.1/Circ.834, tal como pueda enmendarse.

21 AGUAS SUCIAS

21.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar:

- .1 si se han cumplido todas las prescripciones operacionales del Anexo IV del Convenio MARPOL. El funcionario de supervisión podrá comprobar si se ha utilizado el sistema de tratamiento de aguas sucias, el sistema para desmenuzar y desinfectar las aguas sucias o el tanque de retención, y tomar nota de cualquier supuesto defecto de los mismos; y
- .2 si el personal pertinente del buque está familiarizado con la operación correcta del sistema de tratamiento de aguas sucias, el sistema para desmenuzar y desinfectar las aguas sucias o el tanque de retención.

21.2 El funcionario de supervisión podrá comprobar si el personal del buque está familiarizado con las prescripciones relativas a la descarga previstas en la regla 11 del Anexo IV del Convenio MARPOL.

21.3 Cuando no se hayan utilizado las instalaciones de recepción de otros puertos por deficiencias en las mismas, el funcionario de supervisión debería aconsejar al capitán que informe de esas deficiencias al Estado de abanderamiento del buque, de conformidad con lo dispuesto en las Prescripciones de notificación sobre las instalaciones de recepción de desechos (MEPC.1/Circ.834, tal como pueda enmendarse).

22 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

El funcionario de supervisión podrá determinar:

- .1 si el capitán o la tripulación están familiarizados con los procedimientos para evitar las emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono;
- .2 si el capitán o la tripulación están familiarizados con el funcionamiento y mantenimiento adecuados de los motores diésel, de conformidad con sus expedientes técnicos;
- .3 si el capitán o la tripulación han adoptado los procedimientos necesarios para el cambio de combustible, o su equivalente, relacionados con la demostración del cumplimiento dentro de las zonas de control de las emisiones de SO_x;
- .4 si el capitán o la tripulación están familiarizados con el procedimiento de selección de basura para asegurarse de que no se incinera basura prohibida;
- .5 si el capitán o la tripulación están familiarizados con las operaciones del incinerador de a bordo, según lo prescrito en la regla 16 2) del Anexo VI del Convenio MARPOL, dentro de los límites establecidos en el apéndice IV del Anexo, de conformidad con el manual de operaciones;
- .6 si el capitán o la tripulación están familiarizados con lo estipulado en la regla sobre emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV), cuando el buque se encuentra en puertos o terminales bajo la jurisdicción de una Parte en el Protocolo de 1997 relativo al Convenio MARPOL, en que se regularán dichas emisiones, y también con el debido funcionamiento de un sistema de recogida de vapores aprobado por la Administración (en caso de que se trate de un buque tanque, según la definición de la regla 2.12 del Anexo VI del Convenio MARPOL); y
- .7 si el capitán o la tripulación están familiarizados con los procedimientos de entrega de combustibles respecto de las notas de entrega de combustible y se conservan muestras, según lo prescribe la regla 18 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

APÉNDICE 8

DIRECTRICES PARA LOS FUNCIONARIOS ENCARGADOS DE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN RELACIÓN CON EL CÓDIGO IGS

1 GENERALIDADES

1.1 La Asamblea adoptó el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) en su décimo octavo periodo de sesiones mediante la resolución A.741(18) y fue enmendado mediante las resoluciones MSC.104(73), MSC.179(79), MSC.195(80), MSC.273(85) y MSC.353(92). El Código IGS ha pasado a ser obligatorio en virtud de la regla IX/3 del Convenio SOLAS.

1.2 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. Lleva a cabo esta verificación la Administración o la organización reconocida.

1.3 Los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionarios de supervisión) no llevan a cabo auditorías de la gestión de la seguridad, sino que realizan inspecciones de los buques, que corresponden a un proceso de muestreo y dan una imagen instantánea del buque en un momento dado.

2 OBJETIVOS Y PROPÓSITO

2.1 Las presentes directrices tienen como objetivo facilitar orientaciones a los funcionarios de supervisión para la aplicación armonizada de las disposiciones del Código IGS relativas a las deficiencias técnicas u operacionales detectadas durante las inspecciones que se realicen en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto.

3 APLICACIÓN

3.1 El Código IGS se aplica a los siguientes tipos de buque que efectúan viajes internacionales:

- .1 todos los buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad;
- .2 los petroleros, los buques tanque quimiqueros, los gaseros, los graneleros y las naves de carga de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500; y
- .3 otros buques de carga y unidades móviles de perforación mar adentro autopropulsadas de arqueo bruto igual o superior a 500.

3.2 A los efectos de establecer la aplicabilidad del capítulo IX del Convenio SOLAS y del Código IGS, por "arqueo bruto" se entiende el arqueo bruto del buque determinado en virtud de las disposiciones del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, y el que se indica en el Certificado internacional de arqueo del buque.

3.3 El Código IGS no se aplica a los buques de Estado destinados a fines no comerciales.

4 DOCUMENTACIÓN PERTINENTE

4.1 La documentación aplicable a las presentes directrices es la siguiente:

- .1 Convenio SOLAS;
- .2 Código IGS;
- .3 copia del documento de cumplimiento provisional o del documento de cumplimiento;
- .4 Certificado de gestión de la seguridad provisional o Certificado de gestión de la seguridad; y
- .5 circular MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401, según pueda enmendarse.

5 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

Convenio SOLAS	Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado
Código IGS	Código internacional de gestión de la seguridad: "El Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, adoptado por la Organización mediante la resolución A.741(18), tal como se enmiende."
Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto	Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2017, adoptados mediante la resolución A.1119(30), según pueda ser enmendada
Compañía	"El propietario del buque o cualquier otra organización o persona, por ejemplo, el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación del buque haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código."
Administración	"El Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque."
DC	Documento de cumplimiento: "Un documento expedido a una compañía que cumple lo prescrito en el Código IGS."
CGS	Certificado de gestión de la seguridad: "Un documento expedido a un buque como testimonio de que la compañía y su gestión a bordo del buque se ajustan al sistema de gestión de la seguridad aprobado."

SMS	Sistema de gestión de la seguridad: "Un sistema estructurado y basado en documentos, que permita al personal de la compañía implantar de forma eficaz los principios de seguridad y protección ambiental de la misma."
Pruebas objetivas	"Información cuantitativa o cualitativa, registros o exposiciones de hechos relativos a la seguridad o a la existencia y aplicación de un elemento del Sistema de gestión de la seguridad, basados en observaciones, medidas o ensayos y que puedan verificarse."
Certificado válido	"Un certificado que ha sido expedido directamente por una Parte en un convenio pertinente o, en su nombre, por una organización reconocida, y que contiene la fecha exacta de su entrada en vigor, cumple las disposiciones del convenio pertinente y se corresponde con los pormenores del buque y de su tripulación y equipo."
PSC	supervisión por el Estado rector del puerto
Funcionario de supervisión	funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto
Organización reconocida	"Una organización reconocida por la Administración"
MODU	Unidad móvil de perforación mar adentro

6 INSPECCIÓN DEL BUQUE

6.1 Inspección inicial

6.1.1 La inspección inicial debería llevarse a cabo de conformidad con los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto.

6.1.2 Durante la inspección inicial por el Estado rector del puerto, el funcionario de supervisión debería verificar que el buque lleva a bordo los certificados de gestión de la seguridad de conformidad con el capítulo IX del Convenio SOLAS y el Código IGS, mediante el examen del DC y el CGS, para lo cual han de tenerse en cuenta los siguientes puntos:

- .1 debería llevarse a bordo una copia del DC. No obstante, de conformidad con el Convenio SOLAS, no es obligatorio que la copia del DC esté autenticada o certificada. La copia del DC debería disponer de los refrendos prescritos;
- .2 el CGS no es válido a menos que la compañía operadora posea un DC válido para ese tipo de buque. El tipo de buque que figura en el CGS debería incluirse en el DC y los pormenores de la compañía deberían ser los mismos tanto en el DC como en el CGS. El CGS debería disponer de los refrendos prescritos;
- .3 la validez de los DC provisionales no debería exceder un periodo de 12 meses. La validez de los CGS provisionales no debería exceder un periodo de seis meses. En casos especiales, la Administración, o a petición de esta, otro Gobierno, puede ampliar la validez del CGS provisional durante un tiempo que no debería exceder los seis meses a partir de la fecha de vencimiento;

- .4 las organizaciones reconocidas pueden expedir un DC o CGS a corto plazo cuya validez no exceda los cinco meses, mientras se prepara el certificado para el periodo completo de conformidad con sus procedimientos internos. Si se ha ultimado una verificación de renovación y no puede expedirse o incluirse a bordo un nuevo CGS antes de la fecha de vencimiento del certificado en vigor, la Administración u organización reconocida puede refrendar el certificado en vigor. Tal certificado debería aceptarse como válido durante un nuevo periodo que no debería exceder los cinco meses a partir de la fecha de vencimiento;
- .5 si, en el momento en que venza un CGS, un buque no está en un puerto en el que vaya a verificarse, la Administración puede ampliar el periodo de validez del CGS, pero esta ampliación debería concederse solamente con el fin de permitir que el buque complete su travesía hasta el puerto en el que vaya a verificarse, y esto solo en casos en los que resulte apropiado y razonable obrar de esta manera;
- .6 en ningún caso un CGS debería ampliarse a un periodo mayor de tres meses, y el buque al que se le conceda una ampliación no debería, a su llegada al puerto en el que vaya a verificarse, estar habilitado gracias a dicha ampliación a dejar el puerto sin tener un nuevo CGS. Cuando se haya ultimado la verificación de renovación, el nuevo CGS debería ser válido hasta una fecha que no supere los cinco años a partir de la fecha de vencimiento del CGS en vigor antes de que se concediera la ampliación; y
- .7 si no se encuentran deficiencias de carácter técnico u operacional durante una inspección inicial llevada a cabo de conformidad con los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto y las directrices pertinentes, no es necesario examinar el aspecto relativo a la gestión de la seguridad.

6.2 Motivos fundados

6.2.1 Dado que el funcionario de supervisión no lleva a cabo una auditoría de la gestión de la seguridad del SMS durante una inspección efectuada en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, la expresión "motivos fundados" no es aplicable en este contexto.

6.2.2 Los motivos fundados y la inspección más detallada posterior solo existen para las deficiencias técnicas u operacionales.

6.3 Inspección más detallada

6.3.1 Si se realiza una inspección más detallada de las deficiencias técnicas u operacionales, dicha inspección debería llevarse a cabo de conformidad con los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto. El funcionario de supervisión, utilizando su buen juicio profesional, debería examinar las deficiencias técnicas y/u operacionales detectadas durante la inspección, de manera individual o colectiva, para indicar que:

- .1 no demuestran la existencia de un fallo, o falta de eficacia, en la implantación del Código IGS; o
- .2 hay un fallo, o falta de eficacia, en la implantación del Código IGS; o
- .3 hay un fallo grave, o falta de eficacia, en la implantación del Código IGS.

6.3.2 Si existe una deficiencia pendiente de solventar relacionada con la gestión de la seguridad que se detectó en una inspección anterior efectuada en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y la inspección en curso que se efectúa en dicho marco se produce más de tres meses después:

- .1 el funcionario de supervisión verificará que se ha realizado una auditoría interna de la seguridad. No debería evaluarse el contenido del informe de la auditoría interna de la seguridad; y
- .2 tomando como referencia el informe de la inspección anterior efectuada en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, el funcionario de supervisión examinará los aspectos técnicos y/u operacionales en los que se señalan deficiencias designadas con la palabra "IGS".

7 MEDIDAS DE SEGUIMIENTO

7.1 Deficiencias técnicas, operacionales y relacionadas con la gestión de la seguridad

7.1.1 Son aplicables los principios que se indican en los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto con respecto a la notificación y la rectificación de deficiencias técnicas u operacionales, así como a la detención y el levantamiento de la detención del buque.

7.1.2 Si se notifican deficiencias técnicas u operacionales que:

- .1 no indican un fallo, o falta de eficacia, en la implantación del Código IGS, no debería notificarse ninguna deficiencia relacionada con la gestión de la seguridad en el informe de la inspección efectuada en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto;
- .2 individual o colectivamente no justifiquen la detención del buque, pero indiquen un fallo, o falta de eficacia, en la implantación del Código IGS, notifíquese una deficiencia relacionada con la gestión de la seguridad en el informe de la inspección efectuada en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto con la prescripción de que se realice una auditoría interna de la seguridad y se adopten medidas correctivas en un plazo de tres meses; y
- .3 individual o colectivamente se traduzcan en la detención del buque e indiquen un fallo grave, o falta de eficacia, en la implantación del Código IGS, notifíquese una deficiencia relacionada con la gestión de la seguridad en el informe de la inspección efectuada en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto con la prescripción de que la Administración o la OR realicen una auditoría de la gestión de la seguridad antes de que pueda levantarse la detención del buque.

Nota: Cuando el funcionario de supervisión considere que una o varias deficiencias técnicas y/u operacionales están relacionadas con la gestión de la seguridad, dichas deficiencias deberían registrarse como una sola.

7.1.3 Si existe una deficiencia pendiente de solventar relacionada con la gestión de la seguridad (que debe rectificarse en un plazo de tres meses) detectada en una inspección anterior efectuada en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y el capitán

del buque, durante la inspección en curso que se efectúa en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto realizada más de tres meses después, no puede facilitar pruebas objetivas de que se ha llevado a cabo una auditoría interna de la seguridad, se adoptarán otras medidas basadas en el buen juicio profesional del funcionario de supervisión que pueden justificar la detención del buque.

7.2 Deficiencias que no justifican la detención

7.2.1 Los errores menores de mecanografía en el DC o el CGS deberían notificarse en el informe de la inspección efectuada en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto como deficiencias técnicas relacionadas con los certificados y no como deficiencias relacionadas con la gestión de la seguridad.

7.2.2 Si se detectan y notifican deficiencias técnicas y/u operacionales durante la inspección efectuada en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto que no justifican la detención pero que, de acuerdo con el buen juicio profesional del funcionario de supervisión, constituyen pruebas objetivas de un fallo, o de falta de eficacia en la implantación del Código IGS, dichas deficiencias deberían notificarse adicionalmente en el informe de la inspección efectuada en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto como deficiencias relacionadas con la gestión de la seguridad.

7.3 Deficiencias que justifican la detención

Las siguientes deficiencias pueden justificar la detención:

- .1 deficiencias de carácter técnico y/u operacional que, individual o colectivamente, constituyen pruebas objetivas de un fallo grave, o de falta de eficacia, en la implantación del Código IGS;
- .2 no se cuenta a bordo del buque con el CGS o el CGS provisional, ni con la copia del DC o del DC provisional;
- .3 no se cuenta a bordo con un CGS o un CGS provisional válidos;
- .4 el plazo de verificación intermedia del CGS ha vencido;
- .5 el CGS ha caducado y no existen pruebas objetivas de que la Administración haya concedido una prórroga; o el CGS ha sido retirado por la Administración;
- .6 el DC o el DC provisional han caducado o han sido retirados;
- .7 el tipo de buque que se indica en el CGS o el CGS provisional no figura en el DC ni en el DC provisional;
- .8 no se dispone a bordo de pruebas de la verificación anual del DC;
- .9 el número de certificado que figura en la copia del DC y el que se indica en las páginas del refrendo no coinciden; y
- .10 el nombre de la compañía, la dirección de la compañía o la autoridad del Gobierno expedidor que figuran en el DC o en el DC provisional no coinciden con los del CGS o los del CGS provisional.

8 NOTIFICACIÓN

8.1 Deficiencias técnicas y operacionales

8.1.1 Todas las deficiencias técnicas y/u operacionales deberían anotarse como deficiencias individuales en el informe de la inspección efectuada en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, de conformidad con los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto.

8.1.2 Las deficiencias técnicas detectadas en el DC/CGS o el DC/CGS provisional deberían anotarse en el informe de la inspección efectuada en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto como deficiencias de certificado.

8.2 Deficiencia relacionada con la gestión de la seguridad

Cuando el funcionario de supervisión examine las deficiencias técnicas y/u operacionales detectadas y concluya que dichas deficiencias constituyen una prueba objetiva de un fallo (grave), o de falta de eficacia, en la implantación del Código IGS, en el informe de la inspección efectuada en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto debería anotarse una deficiencia relacionada con la gestión de la seguridad.

APÉNDICE 9

DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN RELACIÓN CON LA LRIT

1 PROPÓSITO

Las presentes directrices tienen por objetivo facilitar unas orientaciones básicas para que los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionarios de supervisión) verifiquen el cumplimiento de las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT).

2 APLICACIÓN

2.1 El equipo LRIT se exige en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS, y la resolución MSC.263(84) prescribe que todos los buques de pasaje, los buques de carga (incluidas las naves de gran velocidad) de más de 300 toneladas y las unidades móviles de perforación mar adentro (MODU) envíen información LRIT sobre la posición cada seis horas como mínimo. No se prescribe que los buques equipados con sistema de identificación automática (SIA) que naveguen exclusivamente en la zona marítima A1 cumplan las disposiciones sobre la LRIT. La zona marítima A1 se define en la regla IV/2.1.12 del Convenio SOLAS como *"zona comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas métricas, en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD y cuya extensión está delimitada por el Gobierno Contratante interesado"*.

2.2 Se espera que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS mantengan un centro de datos LRIT, ya sea a nivel nacional, o regional o en cooperación con otros Estados de abanderamiento, y se lo notifiquen a la OMI. A su vez, esos centros de datos LRIT enviarán, cuando así se solicite, información LRIT procedente de los buques con derecho a enarbolar su pabellón a otros Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a través del Intercambio internacional de datos LRIT. Los Estados rectores de puertos tienen derecho a requerir información LRIT a los buques extranjeros que hayan indicado su intención de entrar en puerto, en una instalación portuaria o lugar bajo su jurisdicción.

2.3 En la mayoría de los casos un terminal autónomo Inmarsat C o Inmarsat mini-C utilizado para el SMSSM o el Sistema de alerta de protección del buque funcionará como un terminal LRIT, pero podrá utilizarse otro equipo para la función LRIT (por ejemplo, Inmarsat D+ o Iridium).

3 INSPECCIÓN DE LOS BUQUES QUE HAN DE LLEVAR EQUIPO LRIT

3.1 Inspección inicial

3.1.1 El funcionario de supervisión debería establecer en primer lugar la zona marítima en la que el buque está autorizado a navegar de conformidad con el certificado pertinente. Esta verificación debería garantizar que el buque es objeto de la reglamentación LRIT en relación con su tipo y arqueo. Tras la comprobación del certificado, el funcionario de supervisión debería verificar que:

- .1 el inventario del equipo (modelo E, P o C) indica que se prescribe la LRIT, según proceda;*

* Conviene observar que para los buques de carga con un arqueo bruto superior a 500 y los buques de pasaje se prescribe un inventario del equipo.

- .2 se dispone a bordo de una declaración de conformidad/informe de las pruebas de conformidad (véase la circular MSC.1/Circ.1307); y
- .3 el equipo identificado por el representante del buque como terminal LRIT designada está conectado.**

3.1.2 En caso de cambio de pabellón reciente, el funcionario de supervisión podrá asegurarse también de lo siguiente:

- .1 se ha expedido un nuevo informe de las pruebas de conformidad si el nuevo Estado de abanderamiento no reconoce el órgano expedidor del informe de las pruebas de conformidad existente; o
- .2 el proveedor de servicios de aplicaciones (ASP), en nombre de la Administración, ha llevado a cabo unas nuevas pruebas de conformidad antes de expedir un nuevo informe de pruebas y un certificado.

3.2 Motivos fundados

Entre las condiciones que pueden justificar una inspección más detallada del equipo utilizado para la LRIT se encuentran las siguientes:

- .1 fuente de energía principal o de emergencia defectuosa;
- .2 información o indicación de que el equipo LRIT no funciona de la manera adecuada;
- .3 el buque no dispone de un informe de las pruebas de conformidad; y
- .4 el "registro de las actividades relacionadas con la navegación" indica que la instalación LRIT se ha desconectado y no se ha informado de esta circunstancia a la Administración de abanderamiento, de conformidad con lo prescrito en la regla V/19-1.7.2 del Convenio SOLAS.

3.3 Inspección más detallada

3.3.1 En caso de duda o de que se haya notificado un mal funcionamiento de la instalación LRIT, podrá establecerse contacto con la Administración de abanderamiento para determinar si la información LRIT del buque se ha transmitido de manera fiable al centro de datos LRIT.

3.3.2 Si en la inspección inicial se identifica algún problema, la inspección más detallada del equipo utilizado para la LRIT podrá incluir lo siguiente:

- .1 verificación del suministro de energía que debería estar conectado a la fuente principal de energía y la fuente de energía para emergencias y de que no se prescribe una fuente de energía sin interrupción. Si la LRIT forma parte de la instalación radioeléctrica del SMSSM, el suministro de energía debería cumplir la reglamentación relativa al SMSSM;

** Nota: en circunstancias excepcionales y durante el periodo más breve posible, la LRIT puede desconectarse o puede transmitir con una frecuencia menor (regla V/19-1.7.2 del Convenio SOLAS y resolución MSC.263(84), párrafo 4.4.1).

- .2 inspección del "registro de actividades relacionadas con la navegación" para establecer si se ha desconectado la instalación, y cuándo, y si esto se ha notificado a la Administración de abanderamiento (regla V/19-1.7.2 del Convenio SOLAS y resolución MSC.263(84), párrafo 4.4.1); y
- .3 garantía de que todo informe de las pruebas de conformidad se ha expedido en nombre del Estado de abanderamiento, ya sea por él mismo o por un proveedor de servicios de aplicaciones (véase la circular MSC.1/Circ.1377/Rev.11 y versiones más recientes, según se indique en GISIS), y se encuentre disponible para los buques que disponen de una instalación LRIT.

4 Deficiencias que justifican la detención

4.1 El funcionario de supervisión debería utilizar su juicio profesional para determinar si es procedente detener el buque hasta que se hayan corregido las deficiencias señaladas o permitir que navegue con deficiencias.*

4.2 Con objeto de ayudar a los funcionarios de supervisión a que utilicen las presentes directrices, debería considerarse que las siguientes deficiencias justifican la detención de un buque:

- .1 ausencia de un informe válido de las pruebas de conformidad con respecto a la LRIT; y
- .2 el capitán o el oficial responsable no están familiarizados con los procedimientos fundamentales de funcionamiento a bordo relacionados con la LRIT.

4.3 Teniendo presentes las orientaciones que figuran en las Orientaciones sobre la implantación del sistema LRIT (MSC.1/Circ.1298), también se señala a los funcionarios de supervisión que no debería procederse a la detención de los buques si la instalación LRIT a bordo funciona, pero la instalación o la organización en tierra no puede recibir, transmitir o procesar la información.

4.4 Se señala a los funcionarios de supervisión que los Estados de abanderamiento pueden expedir un certificado a corto plazo. Eso podría suceder si, tras una inspección satisfactoria para la expedición de un informe de las pruebas de conformidad, el ASP todavía no ha podido expedir un documento, o si el ASP no puede llevar a cabo una prueba de conformidad a su debido tiempo en respuesta a la petición del propietario del buque.

* Regla V/16 del Convenio SOLAS: "Aunque habrán de adoptarse todas las medidas razonables para mantener en buen estado de funcionamiento los aparatos prescritos en el presente capítulo, el funcionamiento defectuoso de los mismos no se considerará un impedimento para que el buque pueda navegar ni motivo para causar demora al buque en los puertos en que no se disponga fácilmente de medios de reparación, siempre que el capitán adopte las medidas oportunas para tener en cuenta el aparato defectuoso o los datos que falten para planificar y realizar el viaje en condiciones de seguridad a un puerto donde se pueden efectuar las reparaciones".

APÉNDICE 10

DIRECTRICES RELATIVAS A LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO CON ARREGLO A LO DISPUESTO EN EL CONVENIO DE ARQUEO 1969

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

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

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

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

- .1 a los efectos del Convenio SOLAS:
 - .1 los buques cuya quilla haya sido colocada antes del 1 de enero de 1986;
 - .2 con respecto a la regla IV/3 del Convenio SOLAS, los buques cuya quilla haya sido colocada el 1 de enero de 1986 o posteriormente, pero antes del 18 de julio de 1994; y
 - .3 los buques de carga de arqueo bruto inferior a 1 600 toneladas (según lo determinado por la reglamentación nacional sobre arqueo), cuya quilla haya sido colocada el 1 de enero de 1986 o posteriormente, pero antes del 18 de julio de 1994; y
- .2 a los efectos del Convenio MARPOL, los buques de arqueo bruto inferior a 400 toneladas (según lo determinado por la reglamentación nacional sobre arqueo), cuyas quillas hayan sido colocadas antes del 18 de julio de 1994.

3 En el caso de los buques a los que se aplican los planes provisionales anteriores, en la columna OBSERVACIONES del Certificado internacional de arqueo (1969) y en la nota a pie de página que se refiere al arqueo bruto de los certificados pertinentes del Convenio SOLAS y del Convenio MARPOL, se debería incluir una declaración para indicar que se ha calculado el arqueo bruto conforme a la reglamentación nacional sobre arqueo.

4 El funcionario de supervisión debería tomar las siguientes medidas, según corresponda, si se encuentran deficiencias en relación con el Convenio de arqueo 1969:

* Resoluciones A.494(XII) con respecto al Convenio SOLAS, A.540(13) con respecto al Convenio de formación de 1978, y A.541(13) con respecto al Convenio MARPOL.

- .1 si un buque no tiene un Certificado internacional de arqueo (1969) válido, el buque perderá todos los privilegios del Convenio de arqueo 1969, y se debería informar de ello al Estado de abanderamiento sin demora;
- .2 si las observaciones y la nota a pie de página requeridas no se incluyen en los correspondientes certificados de los buques a los que se apliquen los planes provisionales, se debería notificar esta deficiencia al capitán; y
- .3 si las principales características del buque difieren de las consignadas en el Certificado internacional de arqueo (1969), de modo que se traduzcan en un aumento del arqueo bruto o del arqueo neto, se debería informar al Estado de abanderamiento sin demora.

5 Las disposiciones sobre supervisión del artículo 12 del Convenio de arqueo 1969 no incluyen ninguna disposición sobre la detención de un buque que tenga un Certificado internacional de arqueo (1969) válido.

APÉNDICE 11

DIRECTRICES PARA LOS FUNCIONARIOS ENCARGADOS DE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO SOBRE LA TITULACIÓN DE LA GENTE DE MAR, LA DOTACIÓN Y LAS HORAS DE DESCANSO

1 GENERALIDADES

El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS) se adoptó en 1974 y entró en vigor en 1980. Del mismo modo, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación) se adoptó en 1978 y entró en vigor en 1984. Ambos convenios han sido objeto de varias enmiendas desde la fecha de su entrada en vigor.

2 OBJETIVOS Y FINALIDAD

El objetivo de las presentes directrices es facilitar orientaciones para un enfoque armonizado de las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto, de conformidad con la regla V/14 (dotación) del Convenio SOLAS y I/2 (titulación de la gente de mar) y el capítulo VIII (horas de descanso) del Convenio de formación, enmendado.

3 ÁMBITO DE APLICACIÓN

3.1 La regla V/14.2 del Convenio SOLAS se aplica a los buques regidos por el capítulo I del Convenio SOLAS. El Convenio de formación enmendado se aplica a la gente de mar que preste servicio a bordo de los buques de navegación marítima. El Código de formación se divide en una parte A, obligatoria, y en una parte B, no obligatoria. La parte B del Código de formación no es aplicable durante la inspección.

3.2 Todos los buques de pasaje, con independencia de su tamaño, y todos los demás buques de arqueo bruto igual o superior a 500 deberían tener a bordo un documento relativo a la dotación mínima de seguridad, o equivalente, expedido por el Estado de abanderamiento.

3.3 Toda deficiencia nueva o única que esté relacionada con el Convenio SOLAS, el Convenio de formación u otro convenio de la OMI, debería registrarse preferiblemente con referencia a dichos convenios.

4 DOCUMENTACIÓN PERTINENTE

La documentación prescrita para la inspección a la que se hace referencia en las presentes directrices es:

Titulación de la gente de mar

- .1 título de competencia;
- .2 certificado de suficiencia;
- .3 refrendo (del Estado de abanderamiento) para atestiguar el reconocimiento de un certificado;
- .4 pruebas documentales (solamente para los buques de pasaje);
- .5 certificado médico;

Dotación

- .6 el Documento relativo a la dotación mínima de seguridad;
- .7 cuadro de obligaciones;

Horas de descanso

- .8 cuadro en el que se indica la organización del trabajo y/o plan de guardias a bordo; y
- .9 registros de las horas diarias de descanso.

5 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

5.1 *Título de competencia:* título expedido y refrendado para capitanes, oficiales y radiooperadores del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) con arreglo a lo dispuesto en los capítulos II, III, IV y VII del Convenio de formación, y que faculta a su legítimo titular para prestar servicio en el cargo estipulado y desempeñar las funciones previstas para el nivel de responsabilidad especificado.

5.2 *Certificado de suficiencia:* título, que no sea el título de competencia, expedido a un marino, en el cual se estipule que se cumplen los requisitos pertinentes del Convenio de formación respecto de la formación, las competencias y el periodo de embarco.

5.3 *Pruebas documentales:* documentación, que no sea un título de competencia ni un certificado de suficiencia, utilizada para determinar que se cumplen las prescripciones pertinentes del Convenio de formación, 1978, enmendado. La única prueba documental prescrita en el Convenio de formación, 1978, enmendado, se expide al personal que satisface los requisitos mínimos aplicables a la formación y las cualificaciones de los capitanes, oficiales, marineros y demás personal de los buques de pasaje (regla V/2).

5.4 Se han utilizado las siguientes abreviaturas:

- .1 CoC (título de competencia);
- .2 CoP (certificado de suficiencia); y
- .3 MSMD (documento relativo a la dotación mínima de seguridad).

6 INSPECCIÓN DEL BUQUE

6.1 Preparación antes del embarque

6.1.1 Teniendo en cuenta el tipo, tamaño, potencia de motor y otras características del buque, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionario de supervisión) debería tener presentes las prescripciones pertinentes de la regla V/14 del Convenio SOLAS y el Convenio de formación.

6.1.2 El funcionario de supervisión debería tener presente que las resoluciones no son documentos obligatorios y no son aplicables durante una inspección de supervisión por el Estado rector del puerto.

6.1.3 El funcionario de supervisión también debería determinar si el Estado de abanderamiento es parte en el Convenio de formación, enmendado. Si el Estado de abanderamiento no es Parte en el Convenio o es Parte pero no figura en la lista de la circular MSC.1/Circ.1163, estaría justificado realizar una inspección más detallada.

6.2 Inspección inicial

Títulos y documentos de la gente de mar

6.2.1 El funcionario de supervisión debería examinar los documentos aplicables mencionados en la sección 4.

6.2.2 La inspección debería limitarse a una verificación de que la gente de mar que presta servicio a bordo que debe estar certificada, está en posesión de los títulos de competencia, los certificados de suficiencia y las pruebas documentales expedidas de conformidad con los capítulos II, III, IV, V, VI y VII del Convenio de formación, 1978, enmendado, así como su refrendo pertinente del Estado de abanderamiento, una dispensa válida, o prueba documental de que se ha presentado a la Administración del Estado de abanderamiento una solicitud de refrendo, si procede. Estos documentos constituyen la prueba de que se ha ultimado toda la formación prescrita y de que se ha alcanzado el nivel de competencia exigido.

6.2.3 Al verificar los títulos y documentos de la gente de mar, el funcionario de supervisión debería confirmar que estos son aplicables a las características y operación del buque y el empleo de la gente de mar a bordo.

6.2.4 De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo VI del Convenio de formación, los títulos de capitán y de oficial deberían ser refrendados por la Administración que los expida ajustándose al modelo dado en la regla I/2 del anexo del Convenio.

6.2.5 Los títulos podrán expedirse como un certificado con el refrendo prescrito incorporado, en cuyo caso debería utilizarse el modelo que figura en el párrafo 1 de la sección A-I/2 del Código de formación.

6.2.6 El refrendo también podrá expedirse en un documento separado, en cuyo caso debería utilizarse el modelo que figura en el párrafo 2 de la sección A-I/2 del Código de formación.

6.2.7 No obstante, las Administraciones podrán utilizar un modelo para los títulos y refrendos distinto de los que se indican en la sección A-I/2 del Código de formación, siempre que se consigne al menos la información requerida, en caracteres latinos y numeración arábiga. En el párrafo 4 de la sección A-I/2 del Código de formación se presentan las variaciones del formato permitidas.

6.2.8 Debería asignarse un número único a cada título o refrendo expedido como documento separado, a excepción de los refrendos que den fe de la expedición de un título, a los que podrá asignarse el mismo número del título correspondiente, siempre que ese número sea único.

6.2.9 Los títulos y refrendos expedidos como documentos separados deberían incluir una fecha de expiración. La fecha de expiración de un refrendo expedido como documento separado no debería exceder en cinco años la fecha de expedición ni podrá ser nunca posterior a la fecha de expiración del título.

6.2.10 Se exige que los certificados de suficiencia y los títulos de competencia expedidos a un capitán u oficial de conformidad con la regla V/1-1 o V/1-2, que hayan sido expedidos por

un Estado que no sea el Estado de abanderamiento del buque en el cual el marino esté prestando servicio, estén reconocidos por el Estado de abanderamiento del buque. Si el funcionario de supervisión determina que el Estado de abanderamiento ha reconocido un título de competencia o un certificado de suficiencia de una Parte que no figura en la lista de la circular MSC.1/Circ.1163, se debería solicitar una aclaración a la Administración de abanderamiento. Con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 4 de la regla I/10 del Convenio de formación, los títulos expedidos por un Estado que no sea Parte, o bajo su autoridad, no serán reconocidos por la Administración del Estado de abanderamiento del buque.

6.2.11 Una Administración que reconozca de conformidad con la regla I/10 un título de competencia o un certificado de suficiencia expedidos a capitanes y oficiales debería refrendar ese título para dar fe de su reconocimiento. El modelo de refrendo utilizado debería ser el que aparece en el párrafo 3 de la sección A-I/2 del Código de formación.

6.2.12 Una redacción incorrecta o la falta de información podrán ser motivo de sospecha con respecto a títulos o refrendos fraudulentos.

6.2.13 Debería asignarse un número único a cada refrendo que dé fe del reconocimiento de un título; no obstante, podrá asignarse el mismo número del título correspondiente, siempre que ese número sea único.

6.2.14 Los refrendos que den fe del reconocimiento de un título deberían incluir una fecha de expiración. La fecha de expiración de un refrendo que dé fe del reconocimiento no podrá ser posterior a la fecha de expiración del título reconocido.

6.2.15 El modelo de refrendo debería indicar el cargo en el que el titular está autorizado a prestar servicio en términos idénticos a los usados en las prescripciones aplicables de la Administración sobre la dotación de seguridad. Esto podría dar lugar a ligeras variaciones de terminología entre el título de competencia original y el refrendo de reconocimiento.

6.2.16 La gente de mar ha de tener a bordo su título de competencia original, así como todo refrendo de reconocimiento original. Un refrendo que dé fe del reconocimiento de un título no debería otorgar a la gente de mar el derecho a desempeñar un puesto más alto que el del título de competencia original.

6.2.17 Si las circunstancias así lo exigen, la Administración de un Estado de abanderamiento podrá permitir que un marino preste servicio en un cargo durante un periodo no superior a tres meses a bordo de un buque con derecho a enarbolar su pabellón, si posee un título de competencia válido expedido por otra parte y válido para prestar servicio en los buques de esa parte. De darse esta situación, habrá una prueba documental fácilmente accesible de que se ha presentado a la Administración del Estado de abanderamiento una solicitud de refrendo. Tal prueba suele denominarse "confirmación de recibo de solicitud". Mediante esta disposición las Administraciones pueden permitir que la gente de mar preste servicio en sus buques mientras se procesa la solicitud de reconocimiento.

6.2.18 Si el refrendo que da fe del reconocimiento o el título de competencia ha expirado o no se ha expedido o no hay una prueba documental de solicitud de refrendo fácilmente accesible, el funcionario de supervisión debería considerar si el buque puede cumplir la regla I/4.1.2 del Convenio de formación con respecto a que los efectivos y la titulación de la gente de mar que presta servicio a bordo se ajusten a las prescripciones aplicables del Estado de abanderamiento sobre la dotación de seguridad. Esto podrá considerarse una deficiencia de conformidad con la regla I/4.2.4 y rectificarse antes de zarpar o podrá aplicarse una detención. El funcionario que efectúe la inspección debería informar inmediatamente por escrito al capitán del buque y al cónsul o, en ausencia de este, al representante diplomático

más próximo o la autoridad marítima del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque, de modo que se puedan tomar las medidas apropiadas.

6.2.19 En caso de que se sospeche que capitanes, oficiales y/u otros tripulantes se encuentren en estado de embriaguez en el desempeño de funciones designadas de seguridad, protección y protección del medio marino, debería notificarse de ello a las autoridades competentes del Estado rector del puerto y al Estado de abanderamiento de conformidad con lo dispuesto en los capítulos 3 y 4 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto.

6.2.20 La gente de mar debería poseer un certificado médico válido y haber ultimado una familiarización pertinente a bordo del buque. Si tal tripulación tiene asignados cometidos de seguridad, protección o prevención ambiental de la contaminación, estarán formados y cualificados para tales cometidos de conformidad con el capítulo aplicable del Código de formación.

6.2.21 De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 de la sección A-VI/1 del Código de formación, la Administración del Estado de abanderamiento podrá eximir de algunas de las prescripciones de dicha sección a la gente de mar que preste servicio en buques que no sean buques de pasaje con un arqueo bruto superior a 500 en viajes internacionales y buques tanque.

Dotación

6.2.22 El funcionario de supervisión debería examinar los documentos aplicables que figuran en la sección 4.

6.2.23 Los principios rectores para la supervisión por el Estado rector del puerto respecto de la dotación de los buques extranjeros deberían ser los siguientes:

- .1 verificar que los efectivos y titulación de la gente de mar que presta servicio a bordo se ajustan a las prescripciones sobre dotación de seguridad estipuladas por el Estado de abanderamiento; y
- .2 verificar que el buque y su personal cumplen las disposiciones de carácter internacional estipuladas en el Convenio SOLAS y el Convenio de formación.

6.2.24 Si la dotación de un buque se ajusta a lo especificado en un documento relativo a la dotación mínima de seguridad o un documento equivalente expedido por el Estado de abanderamiento, el funcionario de supervisión debería aceptar que la dotación del buque ofrece seguridad, a menos que esté claro que el documento se ha expedido sin respetar los principios contenidos en los instrumentos pertinentes, en cuyo caso el funcionario de supervisión debería consultar a la Administración del Estado de abanderamiento.

6.2.25 Si la Administración del Estado de abanderamiento no ha expedido un documento relativo a la dotación de seguridad o equivalente debido al tamaño del buque, el funcionario de supervisión debería examinar el título de competencia, el certificado de suficiencia y su refrendo pertinente del Estado de abanderamiento para la tripulación y compararlo con las prescripciones del Convenio de formación. Con respecto al número de gente de mar, el funcionario de supervisión posteriormente debería aplicar su juicio profesional, teniendo en cuenta el capítulo VIII del Convenio y Código de formación y la duración y la zona de la próxima travesía, para determinar si esta puede llevarse a cabo con seguridad. El funcionario de supervisión debería tomar nota del número de gente de mar a bordo durante la travesía anterior como otro indicador de los niveles normales de dotación del buque. El funcionario de

supervisión debería consultar a la Administración del Estado de abanderamiento en caso de que sea necesario disponer de información adicional.

6.2.26 Si el refrendo que da fe del reconocimiento ha expirado o no se ha expedido o no se dispone de una prueba documental de solicitud de refrendo (confirmación de recibo de solicitud) fácilmente accesible, el funcionario de supervisión debería considerar si el buque puede cumplir las prescripciones aplicables del Estado de abanderamiento sobre la dotación de seguridad. En caso de que el funcionario de supervisión estime que es necesario disponer de información adicional, debería consultar a la Administración del Estado de abanderamiento.

6.2.27 Si el Estado de abanderamiento no responde a la solicitud, esto se debería considerar como motivo fundado para proceder a una inspección más detallada con el fin de tener la seguridad de que el número de tripulantes y la composición de la tripulación se ajustan a los principios establecidos en el párrafo 6.2.23 *supra*. Solamente debería permitirse que el buque se haga a la mar si este reúne las condiciones de seguridad necesarias para ello, una vez tenidos en cuenta los criterios para la detención de buques que se indican en la sección 7.3. En todo caso, las normas mínimas que se apliquen no deberían ser más estrictas que las aplicadas a los buques que enarbolan el pabellón del Estado rector del puerto.

Horas de descanso

6.2.28 Toda persona a la que se hayan asignado cometidos como oficial encargado de una guardia o como marinero que forme parte de la misma, y el personal al que se asignen cometidos de seguridad, prevención de la contaminación y protección, tendrá al menos un periodo de descanso de:

- .1 un mínimo de 10 horas de descanso en todo periodo de 24 horas; y
- .2 77 horas en todo periodo de 7 días.

6.2.29 Las horas de descanso podrán agruparse en dos periodos como máximo, uno de los cuales habrá de tener un mínimo de 6 horas de duración y el intervalo entre dos periodos de descanso consecutivos será, como máximo, de 14 horas.

6.2.30 El funcionario de supervisión debería examinar los documentos aplicables que figuran en la sección 4, en particular el plan de guardias y los registros de las horas diarias de descanso. El funcionario de supervisión podrá comprobar el ejemplar personal de los registros de las horas de descanso de la gente de mar a bordo, para verificar que los registros son correctos.

6.2.31 El plan de guardias deberá estar en un formato normalizado,¹ de fácil acceso para la tripulación y deberá estar anunciado en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés.

6.2.32 Las horas de descanso diario se recogerán en un modelo normalizado,¹ y deberán figurar en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés.

6.2.33 El funcionario de supervisión debería considerar que los marinos que deban estar localizables, por ejemplo para los espacios de máquinas sin dotación permanente, habrán de disfrutar de un periodo de descanso compensatorio suficiente cuando sean requeridos para trabajar durante su periodo normal de descanso.

¹ Podrán usarse las "Directrices OMI/OIT para la elaboración de un cuadro en el que se indique la organización del trabajo a bordo y de formatos para registrar las horas de trabajo o de descanso de la gente de mar".

6.2.34 Al evaluar las horas de descanso, el funcionario de supervisión debería tener en cuenta todas las situaciones de emergencia que hayan ocurrido que requieran que la gente de mar trabaje horas adicionales para garantizar la seguridad inmediata del buque. En dichos casos, se debería consultar al capitán y pedirle una explicación de los eventos y cómo se concedió a la gente de mar afectada periodos de descanso adicionales.

6.2.35 Las Administraciones de los Estados de abanderamiento podrán presentar excepciones a las prescripciones de lo estipulado en los párrafos 6.2.28.2 y 6.2.29 *supra* durante no más de dos semanas consecutivas. Dichas excepciones deben mantener un periodo de descanso para la gente de mar que no sea de menos de 70 horas en cualquier periodo de 7 días.

6.3 Motivos fundados

6.3.1 El concepto de "motivos fundados" se define en la sección 1.7.2 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto.

6.3.2 Además de los ejemplos generales de "motivos fundados" de la sección 2.4 de los Procedimientos, los siguientes casos concretos se consideran factores que dan lugar a una inspección más detallada:

- .1 el buque se ha visto envuelto en un abordaje o se ha varado o encallado; o
- .2 hallándose el buque navegando, fondeado o atracado, se ha producido desde él una descarga de sustancias que es ilegal en virtud de cualquier convenio internacional; o
- .3 el buque ha maniobrado de un modo irregular o peligroso al no haberse aplicado las medidas de organización del tráfico adoptadas por la Organización o las prácticas o procedimientos de navegación segura; o
- .4 el funcionamiento del buque es tal que plantea un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, o va en menoscabo de la protección; o
- .5 títulos y registros que falten, sean ilegibles o fraudulentos; o
- .6 el Estado de abanderamiento no responde a solicitudes de aclaración respecto de las escalas de dotación; o
- .7 no se cumplen las prescripciones del Estado de abanderamiento respecto de las disposiciones para la guardia (por ejemplo, las prescripciones del Estado de abanderamiento que requieren que ciertos marineros estén presentes en el puente/cámara de máquinas durante situaciones concretas); o
- .8 uno o varios tripulantes no pueden desempeñar sus cometidos asignados durante los ejercicios de abandono del buque o de lucha contra incendios; o
- .9 un oficial u oficiales encargados de la guardia no pueden comunicarse con el funcionario de supervisión en inglés; o
- .10 un tripulante o tripulantes no pueden operar el equipo de a bordo necesario para realizar pruebas operacionales como se estipula durante el examen general; o

- .11 indicación clara, basada en observaciones personales durante la realización de la inspección, de que el capitán y/o la tripulación no están familiarizados con sus cometidos específicos o con las disposiciones, instalaciones, equipo y procedimientos del buque, ni con características del buque que son pertinentes para sus cometidos rutinarios o de emergencia; o
- .12 indicación de que ciertos tripulantes clave no pueden comunicarse ni coordinarse entre sí, ni con otras personas a bordo; o
- .13 no se cumplen las disposiciones sobre horas de descanso/aptitud para el servicio; o
- .14 se reciben quejas de un marino o de una parte con conocimiento de la situación; o
- .15 el buque tiene un capitán, oficial o marinero con un certificado expedido por un país que no ha ratificado el Convenio de formación.

6.4 Inspección más detallada

6.4.1 El funcionario de supervisión debería verificar:

- .1 que la gente de mar ha descansado lo suficiente y es apta para desempeñar sus obligaciones para la primera guardia al comienzo del viaje previsto y para las guardias subsiguientes de retén, para lo cual podrán compararse los registros de las horas diarias de descanso con las prescripciones del Convenio de formación sobre un periodo adecuado, que deberían incluir, como mínimo, en la medida de lo posible, el periodo de 7 días inmediatamente antes de zarpar. El periodo de descanso ha de reflejar las horas reales trabajadas;
- .2 que hay un número suficiente de certificados de todos los departamentos que demuestre que el buque y la composición de la tripulación cumplen las prescripciones del Convenio de formación; y
- .3 que la organización de las guardias de navegación o de máquinas se ajusta a las prescripciones especificadas para el buque en el Documento relativo a la dotación mínima de seguridad por el Estado de abanderamiento y a las prescripciones de la regla VIII/2 del Convenio de formación y la sección A-VIII/2 del Código de formación.

6.4.2 El Estado rector del puerto solo podrá llevar a cabo una evaluación de la gente de mar si hay motivos fundados para creer que no se mantiene la capacidad de la gente de mar del buque para cumplir las normas de guardia y protección, según proceda, prescritas en el Convenio de formación, debido a que se ha presentado alguna de las situaciones mencionadas en los párrafos 6.3.2.1 a 6.3.2.4:

- .1 El procedimiento de evaluación previsto en el párrafo 1.3 de la regla I/4 del Convenio de formación debería consistir en una verificación para determinar que los miembros de la tripulación que han de tener la debida competencia poseen de hecho los conocimientos prácticos que requiere la situación.
- .2 Al efectuar esa evaluación, debería tenerse en cuenta que los procedimientos de a bordo son los previstos en el Código internacional de

gestión de la seguridad (Código IGS) y que las disposiciones del Convenio de formación se limitan a la competencia necesaria para aplicar esos procedimientos de manera segura.

- .3 Los procedimientos de inspección con arreglo al Convenio de formación deberían limitarse a las normas de competencia de la gente de mar que se encuentre a bordo y a sus conocimientos prácticos en relación con las guardias, según se definen en la parte A del Código de formación. La evaluación de la competencia a bordo debería iniciarse con la verificación de los títulos de la gente de mar.
- .4 Independientemente de la verificación del título, durante la evaluación prevista en el párrafo 1.3 de la regla I/4 del Convenio de formación se podrá exigir a la gente de mar que demuestre la pertinente competencia en el lugar de trabajo. Dicha demostración podrá incluir la verificación de que se cumplen los requisitos operacionales respecto de las normas relativas a las guardias y que la gente de mar reacciona de forma correcta en situaciones de emergencia, como corresponde a su nivel de competencia.
- .5 La evaluación debería basarse únicamente en los métodos de demostración de la competencia, los criterios para evaluarla y el ámbito de las normas que se especifican en la parte A del Código de formación. En caso de que haya dudas sobre el conocimiento del uso operacional del equipo, debería pedirse al oficial o miembro de la tripulación de que se trate que lleve a cabo una prueba funcional. La incapacidad de llevar a cabo una prueba funcional podría indicar la falta de familiarización o competencia.
- .6 La autoridad competente en materia de protección debería llevar a cabo una evaluación de la competencia relacionada con la protección en el caso de la gente de mar con tareas de protección específicas y únicamente en caso de haber motivos fundados, según se estipula en el capítulo XI/2 del Convenio SOLAS. En los casos restantes, se debería limitar a la verificación de los títulos y/o refrendos de la gente de mar.

7 MEDIDAS DE SEGUIMIENTO

7.1 Posibles medidas

Las posibles medidas que el funcionario de supervisión debe examinar para la supervisión de conformidad con el Convenio de formación o con el Convenio SOLAS pueden tratarse de las siguientes maneras:

- .1 ejercicio de la supervisión con respecto a la documentación relativa al buque; y
- .2 ejercicio de la supervisión con respecto a la documentación relativa a cada marino que se encuentre a bordo.

7.2 Posibles deficiencias

A continuación figura una lista no exhaustiva de posibles deficiencias:

Documentación de la gente de mar:

- .1 falta de título de competencia, certificado de suficiencia, refrendos del Estado de abanderamiento o prueba documental de solicitud de refrendo (reglas I/4.2.1 y I/10 del Convenio de formación);
- .2 formación especializada: formación básica o avanzada obligatorias o refrendo no presentado;
- .3 falta de prueba de formación básica u otro certificado de suficiencia, que no esté incluido en un título de cualificación (reglas VI/1, VI/1.2, VI/3, VI/4 y VI/6 del Convenio de formación); y
- .4 información o pruebas de que el capitán o la tripulación no están familiarizados con las operaciones esenciales de a bordo relativas a la seguridad de los buques o la prevención de la contaminación, o de que tales operaciones no se han efectuado.

Dotación:

- .5 no se dispone de un documento relativo a la dotación mínima de seguridad (MSMD) o dotación (número o cualificación) no conforme con el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (regla I/4.2.2 del Convenio de formación y regla V/14 del Convenio SOLAS); y
- .6 persona no cualificada en la guardia (regla I/4.2.4 del Convenio de formación).

Horas de descanso:

- .7 plan de guardias no anunciado o no respetado (reglas I/4.2.3 y I/4.2.5 del Convenio de formación y sección A-VIII/1-5 del Código de formación);
- .8 falta de cuadro de disposiciones de trabajo a bordo o de registros de descanso de la gente de mar (sección A-VIII/1-7 del Código de formación);
- .9 los registros de las horas de descanso son inexactos o incompletos (sección A-VIII/1-7 del Código de formación); y
- .10 la persona encargada de la guardia tiene menos de 10 horas de descanso en cualquier periodo de 24 horas (es decir, trabaja más 14 horas) o menos de 77 horas de descanso en un periodo de 7 días (sección A-VIII/1 del Código de formación).

7.3 Deficiencias que justifican la detención

7.3.1 La regla I/4 del Convenio de formación enmendado contiene una lista no exhaustiva de motivos para la detención:

- .1 la gente de mar carece de título, del título idóneo o de una dispensa válida, o no presenta prueba documental de que ha presentado una solicitud ante la Administración para la obtención de un refrendo de conformidad con lo estipulado en el párrafo 5 de la regla I/10;

- .2 no se cumplen las prescripciones aplicables de la Administración sobre la dotación de seguridad;
- .3 el modo en que se ha organizado la guardia de navegación o de máquinas no se ajusta a lo prescrito para el buque por la Administración;
- .4 en la guardia no hay una persona cualificada que pueda accionar equipo esencial para navegar con seguridad, asegurar las radiocomunicaciones o prevenir la contaminación del mar; y
- .5 se carece de personal suficientemente descansado y apto para realizar la primera guardia al comenzar el viaje y para el relevo de las guardias siguientes.

7.3.2 A continuación se señalan otros motivos de detención:

En relación con el buque:

- .1 no se ha presentado ningún documento relativo a la dotación mínima de seguridad, ni documento equivalente (regla V/14.2 del Convenio SOLAS); y
- .2 los registros de las horas diarias de descanso no se encuentran a bordo (sección A-VIII/1-7 del Código de formación); y

Documentación de la gente de mar:

- .3 título de competencia no disponible o con discrepancia grave (regla I/4.2.1 del Convenio de formación);
- .4 ausencia en la guardia de un radiooperador (SMSSM general/restringido). Títulos y refrendos no disponibles (reglas I/4.2.1, I/4.2.2, I/4.2.3, I/4.2.4 y II/1.2.1 del Convenio de formación);
- .5 documentación para personal con tareas asignadas de seguridad, protección o prevención de la contaminación no disponible (reglas I/4.2.1, I/4.2.2, I/4.2.3 y I/4.2.4 del Convenio de formación);
- .6 títulos caducados (regla I/4.2.1 del Convenio de formación), y para el certificado médico véase también la regla I/9, párrafos 6 y 7 del Convenio de formación; y
- .7 pruebas de que un certificado ha sido obtenido de modo fraudulento o de que quien figura como titular no es la persona a la que se expidió el título.

7.4 Medidas que deben examinarse

En relación con el buque

7.4.1 Si el número real de miembros de la tripulación o la composición de esta no se ajusta al documento relativo a la dotación, el Estado rector del puerto debería solicitar al Estado de abanderamiento que le comunique si el buque puede navegar o no con la tripulación que lleva. Tanto la solicitud como la respuesta deberían cursarse por el medio más rápido y cualquiera de las Partes podrá exigirlos por escrito. Si no se corrigen el número real de miembros de la tripulación o la composición de esta de manera que se ajusten al Documento relativo a la

dotación mínima de seguridad o si el Estado de abanderamiento no comunica que el buque puede navegar, podrá considerarse la posibilidad de detener el buque tras haber tenido debidamente en cuenta los criterios expuestos en la sección 7.3.

7.4.2 Antes de proceder a la detención del buque, el funcionario de supervisión debería tener en cuenta las siguientes circunstancias:

- .1 duración y naturaleza del viaje o servicio proyectados;
- .2 si la deficiencia entraña o no un peligro para el buque, las personas a bordo o el medio ambiente;
- .3 si pueden respetarse o no los periodos de descanso de la tripulación;
- .4 el tamaño y el tipo del buque y el equipo de que está dotado; y
- .5 la naturaleza de la carga.

En relación con una deficiencia

7.4.3 Cuando la dotación no se ajuste al Documento relativo a la dotación mínima de seguridad y no puedan presentarse refrendos del Estado de abanderamiento o "prueba documental de solicitud", el Estado rector del puerto debería consultar con el Estado de abanderamiento lo antes posible, teniendo en cuenta las diferencias horarias y otras condiciones. No obstante, si no es posible establecer contacto con el Estado de abanderamiento, el Estado rector del puerto debería informar inmediatamente por escrito al capitán del buque y al cónsul o, en ausencia de este, al representante diplomático más próximo o la autoridad marítima del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque, de modo que se puedan tomar las medidas apropiadas.

7.4.4 En caso de que gente de mar no cualificada haya estado de servicio y/o no se haya respetado el plan de guardias, debería informarse al Estado de abanderamiento y esto podría considerarse una deficiencia en relación con el Código IGS.

7.4.5 En caso de que gente de mar de servicio no esté cualificada para llevar a cabo una operación, esa operación particular debería detenerse inmediatamente.

8 NOTA SOBRE LA NOTIFICACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS

El funcionario de supervisión debería tener presente que además del Convenio SOLAS y el Convenio de formación, es posible que haya otros instrumentos internacionales aplicables. El funcionario de supervisión debería decidir cuál de esos instrumentos es el más apropiado.

ANEXO

Cuadro B-I/2

Lista de títulos o pruebas documentales que se exigen en virtud del Convenio de formación

En la siguiente lista figuran todos los títulos o pruebas documentales descritos en el Convenio de formación y que facultan al titular para desempeñar determinadas funciones a bordo del buque. Los títulos están sujetos a las prescripciones de la regla I/2 por lo que respecta al idioma en el que están redactados y a la disponibilidad del original.

En la lista también se hace referencia a las reglas pertinentes y a las prescripciones para el refrendo, el registro y la revalidación.

Reglas del Convenio de formación	Tipo de título	Refrendo que da fe del reconocimiento de un título¹	Registro necesario²	Revalidación del título³
II/1, II/2, II/3, III/1, III/2, III/3, III/6, IV/2, VII/2	Título de competencia – Capitanes, oficiales y radiooperadores del SMSSM	Sí	Sí	Sí
II/4, III/4, VII/2	Certificado de suficiencia – Marineros que posean la debida titulación para formar parte de la guardia de navegación o la guardia en cámaras de máquinas	No	Sí	No
II/5, III/5, III/7, VII/2	Certificado de suficiencia – Marineros que posean la debida titulación de marinero de primera de puente, marinero de primera de máquinas o marinero de primera electrotécnico	No	Sí	No
V/1-1, V/1-2	Certificado de suficiencia o refrendo de un título de competencia – Capitanes y oficiales de petroleros, quimiqueros o buques tanque para el transporte de gas licuado	Sí	Sí	Sí
V/1-1, V/1-2	Certificado de suficiencia – Marineros de petroleros, quimiqueros o buques tanque para el transporte de gas licuado	No	Sí	No
V/2	Prueba documental – Formación de los capitanes, oficiales, marineros y demás personal que preste servicio en buques de pasaje	No	No	No ⁴
VI/1	Certificado de suficiencia ⁵ – Formación básica	No	Sí	Sí ⁶

Reglas del Convenio de formación	Tipo de título	Refrendo que da fe del reconocimiento de un título¹	Registro necesario²	Revalidación del título³
VI/2	Certificado de suficiencia ⁵ – Manejo de embarcaciones de supervivencia, botes de rescate y botes de rescate rápidos	No	Sí	Sí ⁶
VI/3	Certificado de suficiencia ⁵ – Técnicas avanzadas de lucha contra incendios	No	Sí	Sí ⁶
VI/4	Certificado de suficiencia ⁵ – Primeros auxilios y cuidados médicos	No	Sí	No
VI/5	Certificado de suficiencia – Oficial de protección del buque	No	Sí	No
VI/6	Certificado de suficiencia ⁷ – Formación en toma de conciencia de los aspectos relacionados con la protección o formación en materia de protección para marinos que tengan asignadas tareas de protección	No	Sí	No

Notas:

- ¹ *Refrendo que da fe del reconocimiento de un título* significa un refrendo hecho con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 7 de la regla I/2.
- ² *Registro necesario* significa uno o varios registros que se mantengan con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 14 de la regla I/2.
- ³ *Revalidación de un título* significa el establecimiento de un proceso para determinar la continuidad de la competencia profesional de conformidad con lo dispuesto en la regla I/11 o cumpliendo las normas de competencia estipuladas en las secciones A-VI/1 a A-VI/3, según proceda.
- ⁴ Como se estipula en el párrafo 3 de la regla V/2, la gente de mar que ha recibido formación en "control de multitudes", "gestión de emergencias y comportamiento humano" o "seguridad de los pasajeros y de la carga e integridad del casco" deberá recibir formación de repaso a intervalos no superiores a cinco años, o deberá aportar pruebas de que ha alcanzado en los cinco años anteriores el nivel de competencia exigido.
- ⁵ Los títulos de competencia expedidos de conformidad con lo dispuesto en las reglas II/1, II/2, II/3, III/1, III/2, III/3, III/6 y VII/2 incluyen los requisitos de suficiencia en "formación básica", "embarcaciones de supervivencia y botes de rescate que no sean botes de rescate rápidos", "técnicas avanzadas de lucha contra incendios" y "primeros auxilios"; en consecuencia, quienes posean dichos títulos de competencia no están obligados a tener certificados de suficiencia respecto de las competencias del capítulo VI.
- ⁶ Con arreglo a lo dispuesto en las secciones A-VI/1, A-VI/2 y A-VI/3, la gente de mar deberá presentar cada cinco años pruebas de que ha mantenido las normas de competencia prescritas.
- ⁷ En los casos en los cuales la formación en toma de conciencia de los aspectos relacionados con la protección o la formación en las tareas de protección asignadas no se incluyan en la cualificación para el título que se va a expedir.

APÉNDICE 12

LISTA DE CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS

Lista de certificados y documentos que, en la medida pertinente, se verificarán durante la inspección citada en el párrafo 2.2.3 (según proceda):

- 1 Certificado internacional de arqueo (1969);
- 2 informes de las inspecciones anteriores realizadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto;
- 3 Certificado de seguridad para buque de pasaje (I/12 Convenio SOLAS);
- 4 Certificado de seguridad de construcción para buque de carga (I/12 Convenio SOLAS);
- 5 Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (I/12 Convenio SOLAS);
- 6 Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga (I/12 Convenio SOLAS);
- 7 Certificado de seguridad para buque de carga (I/12 Convenio SOLAS);
- 8 en el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado, información sobre la relación A/A-max (II-1/8-1 Convenio SOLAS)*;
- 9 planos y cuadernillos de lucha contra averías (II-1/19 Convenio SOLAS);
- 10 información sobre estabilidad (II-1/5 y II-1/5-1 Convenio SOLAS y regla 10 del Protocolo de líneas de carga 1966/1988);
- 11 cuadernillo de maniobras e información (II-1/28 Convenio SOLAS);
- 12 demostración de aptitud de operación de espacios de máquinas sin dotación permanente (II-1/46.3 Convenio SOLAS);
- 13 sistemas fijos de extinción de incendios por gas – Certificado de exención de los espacios de carga y lista de cargas (II-2/10.7.1.4 Convenio SOLAS);
- 14 plano/folleto de lucha contra incendios (II-2/15.2.4 y II-2/15.3.2 Convenio SOLAS);
- 15 Manual de seguridad contra incendios (II-2/16.2 Convenio SOLAS);
- 16 manifiesto de mercancías peligrosas o plano de estiba (VII/4 y VII/7-2 Convenio SOLAS; regla 4, Anexo III Convenio MARPOL);
- 17 Documento de cumplimiento respecto de las prescripciones especiales para el transporte de mercancías peligrosas (II-2/19.4 Convenio SOLAS);

* Véase la Resolución 1 de la Conferencia SOLAS 1995.

-
- 18 formación y ejercicios a bordo y registros de mantenimiento (II-2/15.2.2.5 y III/19.3, 19.5, 20.6 y 20.7 Convenio SOLAS);
 - 19 Documento relativo a la dotación mínima de seguridad (V/14.2 Convenio SOLAS);
 - 20 plan de colaboración de búsqueda y salvamento para buques de pasaje que operen en rutas fijas (V/7.3 Convenio SOLAS);
 - 21 informe sobre las pruebas de conformidad con respecto a la LRIT (V/19-1.6 Convenio SOLAS);
 - 22 copia del certificado de cumplimiento expedido por la instalación de prueba en el que se indique la fecha de cumplimiento y las normas de funcionamiento aplicables del RDT (registrador de datos de la travesía) (V/18.8 Convenio SOLAS);
 - 23 en el caso de buques de pasaje, una lista de las limitaciones operacionales (V/30.2 Convenio SOLAS);
 - 24 Manual de sujeción de la carga (VI/5.6 y VII/5 Convenio SOLAS, circular MSC.1/Circ.1353);
 - 25 Cuadernillo de granelero (VI/7.2 y XII/8 Convenio SOLAS);
 - 26 plan de carga/descarga de graneleros (VI/7.3 Convenio SOLAS);
 - 27 Documento de autorización para el transporte de grano y manual de carga de grano (VI/9 Convenio SOLAS; sección 3 Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel);
 - 28 Certificado de aptitud del CNI (Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques) (VII/16 Convenio SOLAS y regla 1.3 del Código CNI);
 - 29 copia del documento de cumplimiento expedido de conformidad con el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS) (IX/4.2 Convenio SOLAS; párrafo 13 Código IGS);
 - 30 Certificado de gestión de la seguridad expedido de conformidad con el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (CGS) (IX/4.3 Convenio SOLAS; párrafo 13 Código IGS);
 - 31 Certificado de seguridad para naves de gran velocidad y Permiso de explotación para naves de gran velocidad (X/3.2 Convenio SOLAS y reglas 1.8.1 y 1.9 del Código NGV 1994/2000);
 - 32 registro sinóptico continuo (XI-1/5 Convenio SOLAS);
 - 33 Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel, o Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel, según corresponda (regla 1.5.4 del Código CIG o regla 1.6 del Código CGrQ);

- 34 Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, o Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, según corresponda (regla 1.5.4 del Código CIQ y regla 1.6.3 del Código CGrQ);
- 35 Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (I/ 7.1 Convenio MARPOL);
- 36 archivos de informes sobre reconocimientos del programa mejorado (en el caso de los graneleros o petroleros) (XI-1/2 Convenio SOLAS y párrafos 6.2 y 6.3 del anexo A, partes A y B, y del anexo B, partes A y B del Código ESP 2011);
- 37 Libro registro de hidrocarburos, partes I y II (I/17 y 36 Convenio MARPOL);
- 38 Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas (II/17 Convenio MARPOL);
- 39 declaración de cumplimiento. Plan de evaluación del estado del buque (CAS) (I/20.6 y 21.6.1 Convenio MARPOL);
- 40 en el caso de los petroleros, el registro del sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos del último viaje en lastre (I/31.2 Convenio MARPOL);
- 41 Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (I/37.1 Convenio MARPOL);
- 42 Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (NLS) (II/9.1 Convenio MARPOL);
- 43 Libro registro de carga (II/15 Convenio MARPOL);
- 44 Manual de procedimientos y medios (buques tanque quimiqueros) (II/14.1 Convenio MARPOL);
- 45 Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (ISPPC) (IV/5.1 Convenio MARPOL);
- 46 Plan de gestión de basuras (V/10 Convenio MARPOL);
- 47 Libro registro de basuras (V/10 Convenio MARPOL);
- 48 Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (IAPPC) (VI/6.1 Convenio MARPOL);
- 49 Procedimiento y Libro registro del cambio de fueloil (VI/14.6 Convenio MARPOL);
- 50 Certificado de homologación de incinerador (VI/16.6 Convenio MARPOL);
- 51 notas de entrega de combustible y muestra representativa (VI/18.6 y 18.8.1 Convenio MARPOL);
- 52 Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica para motores (EIAPP) (regla 2.1.1.1 del Código técnico sobre los NO_x 2008);

-
- 53 expedientes técnicos (regla 2.3.4 del Código técnico sobre los NO_x 2008);
- 54 Libro registro de los parámetros del motor (regla 2.3.7 del Código técnico sobre los NO_x);
- 55 Certificado internacional de francobordo (1966) (artículo 16.1 del Protocolo de líneas de carga 1966/1988);
- 56 Certificado internacional de exención para francobordo (artículo 16.2 del Protocolo de líneas de carga 1966/1988);
- 57 títulos de capitán, oficial o marinero expedidos de conformidad con el Convenio de formación (regla I/2, artículo VI, del Convenio de formación y sección A-I/2 del Código de formación);
- 58 registro de las horas de descanso y cuadro en el que se indica la organización del trabajo a bordo (sección A-VIII/1.5 y 1.7 del Código de formación; artículo 5.7, artículo 8.1 del Convenio N° 180 de la OIT; normas A.2.3.10 y A.2.3.12 CTM, 2006);
- 59 Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (artículo VII.2 del Convenio de responsabilidad civil 1969/1992);
- 60 Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques (artículo 7.2 del Convenio sobre el combustible de los buques 2001);
- 61 Certificado internacional de protección del buque (ISSC) o Certificado internacional de protección del buque provisional (parte A/19 del Código PBIP y apéndices);
- 62 registro de sistemas antiincrustantes (regla 2, anexo 4 del Convenio AFS 2001);
- 63 Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (regla 2, anexo 4 del Convenio AFS 2001); y
- 64 Declaración relativa al sistema antiincrustante (regla 5, anexo 4 del Convenio AFS 2001).
- 65 expediente técnico del revestimiento (II-1/3-2 Convenio SOLAS);
- 66 planos de construcción del buque (II-1/3-7 Convenio SOLAS);
- 67 expediente de construcción del buque (II-1/3-10 Convenio SOLAS);
- 68 Manual de formación de seguridad contra incendios (II-2/1 5.2.3 Convenio SOLAS);
- 69 plan de mantenimiento (II-2/14.2.2 y II-2/14.4 Convenio SOLAS);
- 70 manual de formación (III/35 Convenio SOLAS);
- 71 cartas y publicaciones náuticas (V/19.2.1.4 y V/27 Convenio SOLAS);

- 72 Código internacional de señales y un ejemplar del volumen III del Manual IAMSAR (V/21 Convenio SOLAS);
- 73 registros de las actividades relacionadas con la navegación (V/26 y V/28.1 Convenio SOLAS);
- 74 hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) (VI/5-1 Convenio SOLAS);
- 75 informe sobre la prueba del SIA (V/18.9 Convenio SOLAS);
- 76 plan de protección del buque y registros conexos (XI-2/9 Convenio SOLAS y partes A/9 y 10 Código PBIP);
- 77 Certificado internacional de eficiencia energética (Anexo VI regla 6 Convenio MARPOL);
- 78 Libro registro de sustancias que agotan la capa de ozono (Anexo VI regla 12.6 Convenio MARPOL);
- 79 manual de instrucciones del fabricante para los incineradores (Anexo VI regla 16.7 Convenio MARPOL);
- 80 Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) (Anexo VI regla 22 Convenio MARPOL);
- 81 expediente técnico del EEDI (Anexo VI regla 20 Convenio MARPOL);
- 82 informe sobre el estudio de ruidos a bordo (II-1/3-12 Convenio SOLAS);
- 83 planes y procedimientos específicos para el rescate de personas del agua (III/17-1 Convenio SOLAS);
- 84 sistema de ayuda para la toma de decisiones por los capitanes (buques de pasaje) (III/29 Convenio SOLAS);
- 85 manual de operaciones de los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos (Anexo I regla 31 Convenio MARPOL);
- 86 información sobre la carga (VI/2 y XII/10 Convenio SOLAS);
- 87 Manual de acceso a la estructura del buque (II-1/3-6 Convenio SOLAS);
- 88 Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos (Anexo I regla 35 Convenio MARPOL);
- 89 información sobre compartimentado y estabilidad (Anexo I regla 28 Convenio MARPOL);
- 90 plan de operaciones de buque a buque y registros de las operaciones de buque a buque (Anexo I regla 41 Convenio MARPOL);

-
- 91 plan de gestión de los compuestos orgánicos volátiles (COV) (Anexo VI regla 15.6 Convenio MARPOL);
 - 92 Certificado de exención (I/12 Convenio SOLAS);
 - 93 Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad por la remoción de restos de naufragio (artículo 12 Convenio sobre la remoción de restos de naufragio);
 - 94 Certificado internacional de gestión del agua de lastre (Certificado IBWM) (Convenio BWM, artículo 9.1 a) y regla E-2);
 - 95 Libro registro del agua de lastre (BWRB) (Convenio BWM, artículo 9.1 b) y regla B-2); y
 - 96 plan de gestión del agua de lastre (BWMP) (Convenio BWM regla B-1).

Para fines de referencia:

- 1 certificado de matrícula u otro documento de nacionalidad (artículo 9.1.2 de la CONVEMAR);
- 2 certificados relativos a la resistencia del casco y a las instalaciones de máquinas del buque expedidos por la sociedad de clasificación de que se trate (solo se requerirán si el buque está clasificado por una sociedad de clasificación);
- 3 Libro registro de medios de manipulación de la carga (artículo 9.2 4) del Convenio N° 32 de la OIT y artículo 25 del Convenio N° 152 de la OIT);
- 4 certificados del equipo de carga y descarga (artículo 4.3 e) del Convenio N° 134 de la OIT y artículo 9 4) del Convenio N° 32 de la OIT);
- 5 certificados médicos (Convenio N° 73 de la OIT o norma A1.2 CTM, 2006);
- 6 registros de las horas de trabajo o descanso de la gente de mar (artículo 8.1, parte II del Convenio N° 180 de la OIT o norma A.2.3.12 CTM 2006);
- 7 Certificado de trabajo marítimo (regla 5.1.3 CTM, 2006);
- 8 Declaración de Conformidad Laboral Marítima a bordo (partes I y II) (regla 5.1.3 CTM, 2006);
- 9 acuerdos de empleo de la gente de mar (norma A 2.1 CTM, 2006);
- 10 Certificado de seguro o garantía financiera para la repatriación de la gente de mar (regla 2.5 CTM, 2006); y
- 11 Certificado de seguro o garantía financiera para la responsabilidad de los propietarios de los buques (regla 4.2 CTM, 2006).

APÉNDICE 13

**INFORME DE LA INSPECCIÓN REALIZADA DE CONFORMIDAD CON
LOS PROCEDIMIENTOS DE LA OMI PARA LA SUPERVISIÓN
POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO***

MODELO A

(Autoridad expedidora)
(Dirección)
(Teléfono)
(Telefacsimil)
(Correo electrónico)

Copia a: Capitán
Oficina central
Funcionario de supervisión

Si el buque es detenido, copia a:
Estado de abanderamiento
OMI
Organización reconocida (si procede)

- | | | | |
|----|--|----|------------------------------------|
| 1 | Nombre de la autoridad que notifica | 2 | Nombre del buque |
| 3 | Pabellón del buque | 4 | Tipo de buque |
| 5 | Distintivo de llamada | 6 | Nº IMO |
| 7 | Arqueo bruto | 8 | Peso muerto (cuando proceda) |
| 9 | Año de construcción | 10 | Fecha de la inspección |
| 11 | Lugar de la inspección | 12 | Sociedad de clasificación |
| 13 | Fecha en que se levantó la detención** | | |
| 14 | Pormenores de la compañía ISM (datos o número de la OMI de identificación de la compañía)**
..... | | |
| 15 | Certificado(s) pertinente(s)** | | |

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

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

	Fecha	Autoridad que hizo el reconocimiento		Lugar
1	.....	.....	.....	.....
2	.....	.....	.....	.....
3	.....	.....	.....	.....
4	.....	.....	.....	.....
5	.....	.....	.....	.....
6	.....	.....	.....	.....
7	.....	.....	.....	.....
8	.....	.....	.....	.....
9	.....	.....	.....	.....
10	.....	.....	.....	.....
11	.....	.....	.....	.....
12	.....	.....	.....	.....
16	Deficiencias	No	Sí (véase el modelo B adjunto)	
17	Multa impuesta	No	Sí	Cantidad:
18	Buque detenido	No	Sí ***	
19	Documentación de apoyo	No	Sí (véase el anexo)	
Oficina expedidora		Nombre	..... (funcionario de supervisión debidamente autorizado que expide el informe de la autoridad)	
Teléfono				
Telefacsimil		Firma	.....

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

* El presente informe de la inspección se ha expedido con la única finalidad de comunicar al capitán y otros Estados rectores de puertos que se ha realizado la inspección por el Estado rector del puerto mencionada en el encabezamiento. El presente informe de inspección no puede considerarse como un certificado de navegabilidad además de los certificados que el buque está obligado a llevar a bordo.

** Se completará en caso de detención.

*** Se hace saber a los capitanes, propietarios de buques y/o armadores que es posible que los pormenores de una detención sean publicados ulteriormente.

APÉNDICE 14

**INFORME SOBRE DEFICIENCIAS NO RECTIFICADAS TOTALMENTE
O SOLO RECTIFICADAS PROVISIONALMENTE**

**De conformidad con la disposición del párrafo 3.7.3 de los Procedimientos de la OMI
para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.1119(30))**

**(Copia para la autoridad marítima del siguiente puerto de escala, la
Administración del Estado de abanderamiento u otra autoridad
encargada de la certificación, según corresponda)**

- | | |
|---|---|
| 1 (País/región de origen) | 2 Puerto |
| 3 (País/región de destino) | 4 Puerto |
| 5 Nombre del buque | 6 Fecha de salida |
| 7 Lugar y hora de llegada estimados | |
| 8 N° IMO | 9 Pabellón del buque y puerto de matrícula |
| 10 Tipo de buque | 11 Distintivo de llamada |
| 12 Arqueo bruto | 13 Año de construcción |
| 14 Autoridad expedidora de los certificados pertinentes | |
| 15 Naturaleza de las deficiencias que
deben rectificarse
.....
.....
.....
.....
.....
.....
..... | 16 Medidas propuestas (incluidas las que se
deberían tomar en el siguiente puerto de escala)
.....
.....
.....
.....
.....
.....
..... |

17 Medidas adoptadas

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

Autoridad que notifica Oficina

Nombre Facsímil/correo electrónico
(funcionario de supervisión debidamente
autorizado de la autoridad que notifica)

Firma Fecha

APÉNDICE 15

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

**De conformidad con la disposición del párrafo 3.7.3 de los Procedimientos de la OMI
para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.1119(30))**

(por telefacsimil/correo electrónico y/o correo)

- 1** A: (Nombre)
 (Cargo)
 (Autoridad)
 (Teléfono) (Telefacsimil/correo electrónico)
 (Fecha)
- 2** De: (Nombre)
 (Cargo)
 (Autoridad)
 (Teléfono) (Telefacsimil/correo electrónico)
- 3** Nombre del buque
- 4** Distintivo de llamada **5** Nº IMO
- 6** Puerto de inspección
- 7** Fecha de la inspección
- 8** Medidas adoptadas
- | | |
|-----------------|----------------------|
| a) Deficiencias | b) Medidas adoptadas |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
- 9** Puerto siguiente (Fecha)
- 10** Documentación de apoyo No Sí (véase la documentación adjunta)
- Firma

APÉNDICE 16

MODELO DE INFORME DE INFRACCIÓN DEL CONVENIO MARPOL (artículo 6)

**PROCEDIMIENTOS DE LA OMI PARA LA SUPERVISIÓN
POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

(resolución A.1119(30))

(Autoridad expedidora)
(Dirección)
(Teléfono)
(Telefacsimil)
(Correo electrónico)

Copia a: Capitán

- 1** País informante
- 2** Nombre del buque
- 3** Pabellón del buque
- 4** Tipo de buque
- 5** Distintivo de llamada **6** N° IMO
- 7** Arqueo bruto **8** Peso muerto (cuando proceda)
- 9** Año de construcción **10** Sociedad de clasificación
- 11** Fecha del suceso **12** Lugar del suceso
- 13** Fecha de la investigación

14 En caso de infracción de las disposiciones sobre descargas se podrá rendir un informe, además del informe sobre deficiencias preparado por el Estado rector del puerto. Ese informe debería formularse con arreglo a lo indicado en las partes 2 y 3 del apéndice 3 y/o en las partes 2 y 3 del apéndice 4, según corresponda, y debería llevar como complemento documentación como la que seguidamente se indica:

- .1 declaración del observador de la contaminación;
- .2 la información pertinente indicada en la sección 1 de la parte 3 de los apéndices 3 y 4 de los Procedimientos, debiendo hacerse constar en la declaración las consideraciones que llevaron al observador a la conclusión de que ninguna de las otras posibles fuentes de contaminación produjeron realmente esta;
- .3 declaraciones relativas a los procedimientos utilizados para tomar muestras tanto de la mancha de hidrocarburos como a bordo, en las que figurarán el lugar y el momento en que se tomaron las muestras, la identidad de la persona o personas que las tomaron, y recibos que identifiquen a las personas encargadas de guardarlas o a aquellas a las cuales se hayan entregado;

- .4 informes sobre los análisis de las muestras tomadas de la mancha y a bordo, en los que deberían figurar los resultados de los análisis, una descripción del método utilizado, referencias a la documentación científica que atestigüe la precisión y validez del método empleado, o copias de esos documentos, y los nombres de las personas que efectúen los análisis, con indicación de su experiencia profesional;
- .5 si fuera procedente, una declaración del funcionario de supervisión que estuvo a bordo, con indicación de su categoría y de la organización a que pertenece;
- .6 declaraciones de las personas que fueron interrogadas;
- .7 declaraciones de los testigos;
- .8 fotografías de la mancha de hidrocarburos; y
- .9 copias de las páginas pertinentes de los Libros registro de hidrocarburos/ carga, diarios, registros de descargas, etc.

Nombre y título

(funcionario investigador de la infracción debidamente autorizado)

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

Firma

APÉNDICE 17

**OBSERVACIONES DEL ESTADO DE ABANDERAMIENTO
ACERCA DEL INFORME SOBRE LA DETENCIÓN**

Nombre del buque:

Nº IMO/distintivo de llamada:

Estado de abanderamiento:

Arqueo bruto:

Peso muerto (si procede):

Fecha del informe:

Informe formulado por:

Sociedad de clasificación:

Organización reconocida que ha intervenido:

.....

¿Recibió la orden de detención? (marque la casilla si la respuesta es "sí")

Medidas adoptadas

a) Deficiencias	b) Causa	c) Medidas adoptadas
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Información adicional:

APÉNDICE 18

LISTA DE INSTRUMENTOS DE INTERÉS PARA LOS PROCEDIMIENTOS DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Instrumento	Título	Órgano de la OMI	Observación
A.797(19)	Seguridad de los buques que transportan cargas sólidas a granel	CCC	
A.1047(27)	Principios relativos a la dotación mínima de seguridad	MSC/HTW	
MSC.159(78)	Orientaciones provisionales sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima	MSC/III	
MSC.286(86)	Recomendaciones relativas a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) para las cargas de hidrocarburos que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL y el combustible líquido	PPR	
MSC/Circ.447	Supervisión en virtud de la regla I/19 del Convenio SOLAS – Recomendación sobre reflectores de radar para balsas salvavidas y sobre manuales de formación	SSE	
MSC/Circ.592	Transporte de mercancías peligrosas	CCC	
MSC/Circ.606	Conformidad del Estado rector del puerto con las exenciones concedidas en virtud del Convenio SOLAS	III	
MSC/Circ.635	Determinación del arqueo de ciertos buques en relación con el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978	SDC	
MSC/Circ.656	Seguridad de los buques que transporten cargas sólidas a granel	CCC	
MSC/Circ.811	Identificación de los medios de zafada de las balsas salvavidas	SSE	
MSC/Circ.887	Interpretación de la expresión "otros puntos estratégicos" de la regla III/50 del Convenio SOLAS y de la sección VII/7.2 del Código IDS	SSE	
MSC/Circ.890 MEPC/Circ.354	Directrices provisionales para la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS	III	
MSC/Circ.907	Aplicación de la regla III/28.2 del Convenio SOLAS, relativa a las zonas de aterrizajes para helicópteros en los buques que no sean buques de pasaje de transbordo rodado	SSE	
MSC/Circ.918	Orientación para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto con respecto a los certificados de competencia expedidos en virtud de lo dispuesto en el Convenio de formación	III/HTW	
MSC/Circ.955	Servicios de mantenimiento de los dispositivos de salvamento y del equipo de radiocomunicaciones con arreglo al sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC)	III	
MSC/Circ.1011, MEPC/Circ.383	Medidas para mejorar los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto	III	
MSC/Circ.1012	Refrendo de certificados con la fecha de ultimación del reconocimiento en que se basan	III	

Instrumento	Título	Órgano de la OMI	Observación
MSC/Circ.1016	Aplicación de la regla III/26 del Convenio SOLAS relativa a los botes de rescate rápidos y los sistemas de medios de salvamento de los buques de pasaje de transbordo rodado	SSE	
STCW.7/Circ.24/Rev.1	Asesoramiento para las Partes, las Administraciones, las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto, las organizaciones reconocidas y otras partes pertinentes sobre los requisitos del Convenio de formación de 1978, enmendado	III/HTW	
MSC/Circ.1089	Orientaciones sobre medidas recomendadas contra el fraude y sobre características distintivas para evitar la falsificación de certificados de la gente de mar	III/HTW	
MSC/Circ.1097	Orientación relacionada con la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP	MSC	
MSC/Circ.1107	Aplicación de la regla II-1/3-6 del Convenio SOLAS (Acceso exterior e interior a los espacios situados en la zona de la carga de los petroleros y graneleros) y aplicación de las Disposiciones técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones	CCC	
MSC.159(78)	Orientaciones provisionales sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima	MSC	
MSC.1/Circ.1342	Recordatorio en relación con el permiso de tierra y acceso a los buques	MSC	
MSC/Circ.1113	Orientaciones para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre los aspectos de las enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS no relacionados con la protección marítima	MSC	
MSC/Circ.1117	Orientaciones para comprobar la estructura de los graneleros	SSE	
MSC.1/Circ.1191	Recordatorio adicional de la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento	III	
MSC/Circ.1059 MEPC/Circ.401	Procedimientos relativos a los incumplimientos graves que se observan con respecto a lo prescrito en el Código IGS	III	
MSC/Circ.1586 MEPC/Circ.873 FAL.2/Circ.131 LEG.2/Circ.3	Lista de certificados y documentos que han de llevar los buques, 2017	III	
MSC/Circ.1156	Orientaciones sobre el acceso de las autoridades públicas, los servicios de intervención en caso de emergencia y los prácticos a bordo de los buques a los que se aplican el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP	MSC	
MSC.1/Circ.1464/ Rev.1	Interpretaciones unificadas de las disposiciones de los capítulos II-1 y XII del Convenio SOLAS y de las disposiciones técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones (resolución MSC.158(78)) y de las normas de funcionamiento para los detectores del nivel de agua de los graneleros y buques de carga con una única bodega que no sean graneleros (resolución MSC.188(79)), enmendada por la circular MSC.1/Circ.1507.	SSE	

Instrumento	Título	Órgano de la OMI	Observación
MSC.1/Circ.1191	Recordatorio adicional de la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento	MSC/III	
MSC.1/Circ.1196	Medios de embarco y desembarco de los buques	SSE	
MSC.1/Circ.1198	Aplicación de la regla XII/6.3 del Convenio SOLAS sobre protección contra la corrosión de los tanques dedicados a lastre de agua en todos los tipos de buques y de los espacios del doble forro en el costado de los graneleros y aplicación de la norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y de los espacios del doble forro en el costado de los graneleros	SSE	
MSC.1/Circ.1199	Orientaciones provisionales sobre el cumplimiento de las prescripciones de los capítulos II-1, III, IX, XI-1 y XII del Convenio SOLAS por los buques que transporten cargas secas a granel	SSE	
MSC.1/Circ.1208	Promoción y verificación de la familiarización continuada de los operadores del SMSSM a bordo de los buques	HTW	
MSC.1/Circ.1221	Validez del certificado de homologación para productos navales	III	
MEPC.1/Circ.834	Orientaciones refundidas para los proveedores y usuarios de las instalaciones portuarias de recepción	MEPC	
MSC.1/Circ.1235	Orientaciones sobre la formación y la familiarización con los aspectos de protección para el personal de a bordo	HTW	
MSC.1/Circ.1326	Aclaración de la regla III/19 del Convenio SOLAS	SSE	
MSC.1/Circ.1331	Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de los medios de embarco y desembarco	SSE	
MSC.1/Circ.1402	Seguridad de los medios para el transbordo de prácticos	III	
MSC.1/Circ.1565	Directrices sobre la implantación temprana voluntaria de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento	III	
MEPC.104(49)	Directrices para el muestro sucinto de los sistemas antiincrustantes en los buques	III	
MEPC.208(62)	Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques, 2011	III	
MEPC.129(53) MEPC/Circ.472	Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL	III	
MEPC.173(58)	Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2)	MEPC/PPR	
MEPC.279(70)	Directrices de 2016 para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8)	MEPC	Sustituye MSC.174(58)
MEPC.181(59)	Directrices de 2015 sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, 2009	MEPC/PPR	
MEPC.259(68)	Directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape, 2009	MEPC/PPR	
MEPC/Circ.411	Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre cuestiones relativas al Modelo de Libro registro de hidrocarburos, Parte I	MEPC	

Instrumento	Título	Órgano de la OMI	Observación
MEPC/Circ.479 y Corr.1	Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto cuando verifiquen el cumplimiento del Plan de evaluación del estado del buque (CAS)	MEPC/III	
MEPC.1/Circ.508	Nota de entrega de combustible y muestreo del fueloil	MEPC/III	
MEPC.1/Circ.513	Validez después del 1 de enero de 2007 del Certificado IOPP y de sus suplementos expedidos de conformidad con el actual Anexo I del Convenio MARPOL	MEPC	
MEPC.1/Circ.516	Acceso público a la base de datos del plan de evaluación del estado del buque (CAS)	MEPC	
MEPC.1/Circ.637	Calidad y disponibilidad del fueloil	MEPC	
MEPC.1/Circ.640	Orientaciones provisionales sobre el uso del Libro registro de hidrocarburos en el contexto de la declaración voluntaria de cantidades retenidas a bordo en tanques de retención de aguas de sentina oleosas y calentamiento de residuos de hidrocarburos (fangos)	SSE	
MEPC.1/Circ.675	Descarga del agua de lavado de las bodegas de carga en la zona de los Golfos y la zona del mar Mediterráneo de conformidad con el anexo V del Convenio MARPOL	MEPC	
MSC-MEPC.2/Circ.2	Prescripciones de la OMI sobre las publicaciones que deben llevarse a bordo de los buques	III/NCSR	
MSC-MEPC.4/Circ.1	Retención de los registros y documentos originales a bordo de los buques	III	
MSC-MEPC.4/Circ.2	Código de buenas prácticas para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto	MSC/MEPC	
MSC-MEPC.4/Circ.3	Cierre de los sistemas de tuberías de descarga de sentina en puerto	MSC/MEPC	
MSC-MEPC.5/Circ.6	Orientaciones sobre el momento de sustituir los certificados existentes por los certificados expedidos tras la entrada en vigor de las enmiendas a los certificados de los instrumentos de la OMI	III	
STCW.7/Circ.12	Asesoramiento para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto y organizaciones reconocidas sobre las medidas que procede adoptar en los casos en que no toda la gente de mar disponga de títulos y refrendos que cumplan los requisitos del Convenio de formación 1995, después del 1 de febrero de 2002	HTW	
STCW.7/Circ.16	Aclaración de las disposiciones transitorias relativas a las Enmiendas de Manila de 2010 al Convenio y al Código de formación	MSC/HTW	
STCW.7/Circ.17	Asesoría para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto acerca de las disposiciones transitorias vigentes hasta la plena implantación de las prescripciones de las Enmiendas de Manila de 2010 al Convenio y al Código de formación el 1 de enero de 2017	MSC/HTW	
MEPC.252(67)	Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004	MEPC/III	
MEPC.253(67)	Medidas que han de adoptarse para facilitar la entrada en vigor del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004	MEPC/PPR	
BWM.2/Circ.42/Rev.1	Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2)	MEPC/PPR	