

Código NGV 2000

Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000

Edición de 2021

Suplemento

Enero de 2024

En su 105º periodo de sesiones, el Comité de Seguridad Marítima (MSC) adoptó enmiendas al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (Código NGV 2000). En el presente suplemento se incluyen dichas enmiendas, que entrarán en vigor antes de la próxima edición refundida del Código.

Resolución	Enmienda	Fecha de entrada en vigor	Página
MSC.499(105)	Capítulo 8 <i>Dispositivos y medios de salvamento</i>	1 de enero de 2024	2
	Capítulo 14 <i>Radiocomunicaciones</i>		2
	Anexo 1 <i>Modelo de Certificado de seguridad para naves de gran velocidad e Inventario del equipo</i>		14

Resolución MSC.499(105)

adoptada el 28 de abril de 2022

Capítulo 8

Dispositivos y medios de salvamento

8.2 Comunicaciones

1 Se sustituyen los párrafos 8.2.1, 8.2.1.1 y 8.2.1.2 por el texto siguiente:

«8.2.1 [Reservado]*

* Véase el capítulo 14 para las disposiciones relativas a los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas y a los dispositivos de localización de búsqueda y salvamento. El párrafo 8.2.1 se dejó en blanco intencionadamente para evitar volver a numerar los párrafos existentes.»

Capítulo 14

Radiocomunicaciones

2 Se sustituye el texto del capítulo 14 (Radiocomunicaciones) por el siguiente:

«14.1 **Ámbito de aplicación**

14.1.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo es aplicable a todas las naves especificadas en 1.3.1 y 1.3.2.

14.1.2 El presente capítulo no es aplicable a naves para las que de otro modo regiría este Código, mientras naveguen por los Grandes Lagos de América del Norte y las aguas que comunican a estos entre sí y las que les son tributarias, hasta el límite este que marca la salida inferior de la Esclusa de St. Lambert en Montreal, Provincia de Quebec (Canadá).*

14.1.3 Ninguna disposición del presente capítulo impedirá que una nave, una embarcación de supervivencia o una persona en peligro emplee todos los medios de que disponga para lograr que se le preste atención, señalar su situación u obtener ayuda.

14.2 **Expresiones y definiciones**

14.2.1 A los efectos del presente capítulo, las expresiones dadas a continuación tendrán el significado que aquí se les asigna:

- .1 *AIS-SART*: transmisor de búsqueda y salvamento del sistema de identificación automática, capaz de funcionar en las frecuencias dedicadas al SIA (161,975 MHz (AIS1) y 162,025 MHz (AIS2)).
- .2 *Comunicaciones de puente a puente*: radiocomunicaciones de seguridad entre la nave y los buques, efectuadas desde el puesto habitual de gobierno de la nave.
- .3 *Escucha radioeléctrica continua*: se entiende que la escucha radioeléctrica de que se trate no se interrumpirá salvo durante los breves intervalos en que la capacidad de recepción de la nave esté entorpecida o bloqueada por sus propias comunicaciones o cuando sus instalaciones sean objeto de mantenimiento o verificación periódicos.
- .4 *Llamada selectiva digital (LSD)*: técnica que utiliza códigos digitales y que da a una estación radioeléctrica la posibilidad de establecer contacto con otra estación, o con un grupo de

* Por razones de seguridad, estas naves están sujetas a normas de radiocomunicaciones especiales, que figuran en el acuerdo concertado al respecto entre Canadá y Estados Unidos.

estaciones, y transmitirles información cumpliendo con las recomendaciones pertinentes del Sector de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT-R).

- .5 *Radiobaliza de localización de siniestros (RLS)*: transmisor que funciona en la frecuencia de 406,0-406,1 MHz capaz de transmitir un alerta de socorro vía satélite a un centro coordinador de salvamento, así como señales para la localización del lugar del siniestro.
- .6 *Radiocomunicaciones generales*: comunicaciones distintas de las comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad.
- .7 *Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)*: sistema que desempeña las funciones que se indican en el párrafo 14.5.
- .8 *Identidades del SMSSM*: información que puede transmitirse para identificar de manera única a la nave o sus botes de rescate y embarcaciones de supervivencia. Estas identidades son el distintivo de llamada de la nave, la identidad del servicio móvil marítimo (ISMM), la identidad hexadecimal de la RLS, las identidades del servicio móvil por satélite reconocido y los números de serie del equipo.
- .9 *Localización*: determinación de la situación de buques, naves, aeronaves, embarcaciones de supervivencia o personas en peligro.
- .10 *Información sobre seguridad marítima (ISM)*:* avisos náuticos y meteorológicos, pronósticos meteorológicos y otros mensajes urgentes relativos a la seguridad que se transmiten a buques y naves.
- .11 *SART de radar*: respondedor de búsqueda y salvamento que funciona en frecuencias de radar de la banda de 9,2-9,5 GHz.
- .12 *Reglamento de Radiocomunicaciones*: el *Reglamento de Radiocomunicaciones* que complementa a la Constitución y el *Convenio de la Unión Internacional de Telecomunicaciones* que esté en vigor en el momento de que se trate.
- .13 *Servicio móvil por satélite reconocido*: todo servicio que funciona mediante un sistema por satélite y que está reconocido por la Organización para su uso en el SMSSM.
- .14 *Servicio de satélites en 406 MHz*: servicio que funciona mediante un sistema de satélites de disponibilidad mundial, concebido para detectar las transmisiones de RLS en la banda de frecuencias comprendida entre 406,0 y 406,1 MHz.
- .15 *Zona marítima A1*: zona comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de una estación costera de ondas métricas como mínimo, en la que se dispondrá continuamente del alerta de llamada selectiva digital (LSD) y cuya extensión está delimitada por un Gobierno Contratante del Convenio.†
- .16 *Zona marítima A2*: zona de la que se excluye la zona marítima A1, comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de una estación costera de ondas hectométricas como mínimo, en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD y cuya extensión está delimitada por un Gobierno Contratante del Convenio.†
- .17 *Zona marítima A3*: zona de la que se excluyen las zonas marítimas A1 y A2, comprendida en el ámbito de cobertura de un servicio móvil por satélite reconocido respaldado por la estación terrena de buque situada a bordo, en la que se dispondrá continuamente del alerta.
- .18 *Zona marítima A4*: cualquier zona que quede fuera de las zonas marítimas A1, A2 y A3.

14.2.2 Todas las demás expresiones y abreviaturas utilizadas en el presente capítulo que estén definidas en el *Reglamento de Radiocomunicaciones* y en el *Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979*, según se enmiende, tendrán el significado que se les da en dicho reglamento y en dicho Convenio SAR.

* Véase el Manual conjunto OMI/OHI/OMM relativo a la información sobre seguridad marítima (ISM) (MSC.1/Circ.1310, revisada).

† Véase la Provisión de servicios radioeléctricos para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) (resolución MSC.509(105)).

14.3 Exenciones

14.3.1 Se estima sumamente deseable no apartarse de las prescripciones del presente capítulo; sin embargo, una Administración, juntamente con el Estado rector del puerto base, podrá conceder a determinadas naves exenciones de carácter parcial o condicional respecto de lo prescrito en 14.7 a 14.11 siempre que:

- .1 tales naves cumplan las prescripciones funcionales indicadas en 14.5; y
- .2 la Administración haya tenido en cuenta el efecto que tales exenciones puedan producir en la eficacia general del servicio por lo que respecta a la seguridad de todos los buques y naves.

14.3.2 Solamente se podrá conceder una exención en virtud de lo estipulado en 14.3.1:

- .1 si las condiciones que afectan a la seguridad son tales que hagan irrazonable o innecesaria la plena aplicación de 14.7 a 14.11; o
- .2 en circunstancias excepcionales, si se trata de un viaje aislado que la nave efectúa fuera de la zona o zonas marítimas para las que esté equipada.

14.3.3 Cada Administración notificará a la Organización todas las exenciones concedidas en virtud de lo estipulado en 14.3.1 y 14.3.2 e indicará las razones por las que fueron concedidas.*

14.4 Identidades del SMSSM

14.4.1 La presente sección es aplicable a todas las naves en todos los viajes.

14.4.2 Cada Administración se compromete a garantizar que se toman medidas adecuadas para registrar las identidades del SMSSM y para que los centros coordinadores de salvamento puedan obtener información sobre dichas identidades durante las 24 horas del día. Cuando proceda, las Administraciones notificarán tales designaciones a las organizaciones internacionales que mantengan un registro de dichas identidades, por ejemplo, el Sistema de acceso y extracción en el servicio móvil marítimo (MARS) de la UIT.

14.5 Prescripciones funcionales[†]

14.5.1 Toda nave, mientras esté en la mar, podrá:

- .1 desempeñar las funciones del SMSSM siguientes:
 - .1 transmitir los alertas de socorro buque costera a través de dos medios separados e independientes como mínimo, utilizando cada uno de ellos un servicio de radiocomunicaciones diferente;
 - .2 recibir retransmisiones de alertas de socorro costera-buque;
 - .3 transmitir y recibir alertas de socorro buque buque;
 - .4 transmitir y recibir comunicaciones para la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento;
 - .5 transmitir y recibir comunicaciones en el lugar del siniestro;
 - .6 transmitir y recibir señales para fines de localización;[‡]
 - .7 recibir ISM;[§]
 - .8 transmitir y recibir radiocomunicaciones urgentes y de seguridad; y
 - .9 transmitir y recibir comunicaciones de puente a puente; y
- .2 transmitir y recibir radiocomunicaciones generales.

* Las exenciones deberían notificarse a través del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) de la Organización, haciendo referencia a la Expedición de certificados de exención en virtud del Convenio SOLAS 1974 y de sus enmiendas correspondientes (circular SLS.14/Circ.115, enmendada).

[†] Cabe observar que los buques que desempeñen las funciones del SMSSM deberían utilizar las Directrices para evitar falsos alertas de socorro (resolución MSC.514(105)).

[‡] Véanse también 13.5 y 13.15, según proceda.

[§] Cabe observar que es posible que las embarcaciones necesiten recibir información particular sobre seguridad marítima mientras se hallan en puerto.

14.6 Instalaciones radioeléctricas

14.6.1 Toda nave irá provista de instalaciones radioeléctricas que puedan satisfacer las prescripciones funcionales estipuladas en 14.5 durante el viaje proyectado y que, salvo que estén exentas en virtud de 14.3, cumplan lo prescrito en 14.7 y en 14.8, 14.9, 14.10 o 14.11, según proceda para la zona o zonas marítimas por las que vaya a pasar durante el viaje proyectado.

14.6.2 Toda instalación radioeléctrica estará:

- .1 situada de modo que ninguna interferencia perjudicial de origen mecánico, eléctrico o de otra índole pueda afectar su buen funcionamiento, que se garantice la compatibilidad electromagnética y que no se produzcan interacciones perjudiciales con otros equipos y sistemas;
- .2 situada de modo que se garantice el mayor grado posible de seguridad y disponibilidad operacional;
- .3 protegida contra los efectos perjudiciales del agua, las temperaturas extremas y otras condiciones ambientales desfavorables;
- .4 provista de un alumbrado eléctrico de funcionamiento seguro, permanentemente dispuesto e independiente de las fuentes de energía eléctrica principal, que sea suficiente para iluminar adecuadamente los mandos radioeléctricos de manejo de la instalación radioeléctrica; y
- .5 claramente marcada con las identidades del SMSSM, según proceda, para su utilización por el operador de la estación radioeléctrica.

14.6.3 El control de los canales radiotelefónicos de ondas métricas necesarios para la seguridad de la navegación se podrá ejercer directamente desde un lugar del puente de navegación al alcance del puesto de órdenes de maniobra, y cuando sea necesario, se dispondrá de medios que permitan mantener radiocomunicaciones desde los alerones del puente de navegación. Se podrá utilizar equipo portátil de ondas métricas para satisfacer esta última disposición.

14.6.4 En las naves de pasaje se instalará un cuadro de socorro en el puesto de órdenes de maniobra, que:

- .1 contendrá un pulsador único que, al oprimirse, inicie un alerta de socorro utilizando todas las instalaciones radioeléctricas exigidas a bordo para tal fin, o un pulsador para cada una de esas instalaciones;
- .2 indicará de forma clara y visible qué pulsador o pulsadores se han activado; y
- .3 dispondrá de medios que eviten la activación involuntaria del pulsador o los pulsadores que se indican en 14.6.4.1 y 14.6.4.2.

14.6.5 En las naves de pasaje, si se utiliza una RLS como medio secundario para emitir el alerta de socorro y no se activa por telemando desde el cuadro de socorro, se permitirá disponer de una RLS adicional en la caseta de derrota, próxima al puesto de órdenes de maniobra.

14.6.6 En las naves de pasaje se instalará un cuadro de alarma de socorro, que:

- .1 proporcionará una indicación visual y acústica del alerta o los alertas de socorro recibidos a bordo;
- .2 indicará a través de qué servicios de radiocomunicaciones se ha recibido el alerta de socorro; y
- .3 podrá combinarse con el cuadro de socorro que se menciona en 14.6.4.

14.7 Equipo radioeléctrico: cuestiones generales

14.7.1 Toda nave irá provista de:

- .1 una instalación radioeléctrica de ondas métricas que pueda transmitir y recibir, a efectos de comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad:
 - .1 mediante LSD en la frecuencia de 156,525 MHz (canal 70). Se podrá iniciar la transmisión de los alertas de socorro en el canal 70 desde el puesto habitual de gobierno de la nave; y
 - .2 mediante radiotelefonía en las frecuencias de 156,300 MHz (canal 6), 156,650 MHz (canal 13) y 156,800 MHz (canal 16);
- .2 una instalación radioeléctrica que pueda mantener una escucha continua de LSD en el canal 70 de ondas métricas, la cual podrá hallarse separada o combinada con el equipo prescrito en 14.7.1.1.1;
- .3 un SART de radar o un AIS-SART, el cual:
 - .1 irá estibado de modo que se pueda utilizar fácilmente; y
 - .2 podrá ser uno de los prescritos en 14.7.2.1 para una embarcación de supervivencia;
- .4 uno o varios receptores capaces de recibir ISM e información relacionada con la búsqueda y salvamento durante todo el viaje que realiza el buque;*
- .5 una RLS[†] que:
 - .1 esté instalada en un lugar fácilmente accesible;
 - .2 esté lista para ser soltada manualmente y pueda ser transportada por una persona a una embarcación de supervivencia;
 - .3 pueda zafarse y flotar si se hunde la nave y ser activada automáticamente cuando esté a flote; y
 - .4 pueda ser activada manualmente; y
- .6 una instalación radioeléctrica que pueda transmitir y recibir radiocomunicaciones generales que funcione en las frecuencias de trabajo de la banda comprendida entre 156 MHz y 174 MHz. Esta prescripción puede cumplirse añadiendo esta capacidad al equipo prescrito en 14.7.1.1.

14.7.2 Toda nave de pasaje de gran velocidad y toda nave de carga de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500 llevará por lo menos:

- .1 un SART de radar o AIS-SART a cada banda de la nave; y
- .2 tres aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas.

14.7.3 Los SART de radar o los AIS-SART prescritos en 14.7.2.1 se estibarán en lugares que permitan colocarlos rápidamente en cualquiera de las balsas salvavidas. Como solución alternativa, se estibará un SART de radar o un AIS-SART en cada embarcación de supervivencia.

14.7.4 Toda nave de pasaje estará provista de medios que permitan mantener en el lugar del siniestro, radiocomunicaciones bidireccionales, para fines de búsqueda y salvamento desde el puesto habitual de gobierno del buque, utilizando las frecuencias aeronáuticas de 121,5 MHz y 123,1 MHz. Estos medios podrán ser portátiles.

* Véanse las Orientaciones para la recepción de información de seguridad marítima e información relacionada con la búsqueda y el salvamento como se prescribe en el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) (MSC.1/Circ.1645).

† Véase la Capacidad de radiorecalada para fines de búsqueda y salvamento (resolución A.616(15)).

14.8 Equipo radioeléctrico: zona marítima A1

14.8.1 Además de ajustarse a lo prescrito en 14.7, toda nave que efectúe viajes en la zona marítima A1 estará provista de una instalación radioeléctrica que pueda iniciar la transmisión de alertas de socorro buque costera desde el puesto habitual de gobierno de la nave y que funcione:

- .1 a través del servicio de satélites de 406 MHz; o
- .2 si la nave efectúa viajes en el ámbito de cobertura de estaciones costeras de ondas hectométricas equipadas con LSD, en estas ondas utilizando LSD; o
- .3 en ondas decamétricas (HF) utilizando LSD; o
- .4 a través de un servicio móvil por satélite reconocido.

14.8.2 Lo prescrito en 14.8.1.1 podrá cumplirse instalando:

- .1 la RLS prescrita en 14.7.1.5 cerca del puesto habitual de gobierno de la nave, pero en un lugar en el cual pueda flotar libremente de la nave en caso de emergencia; o
- .2 la RLS prescrita en 14.7.1.5 en otra parte de la nave, siempre y cuando dicha RLS tenga un medio de activación a distancia que esté instalado cerca del puesto habitual de gobierno de la nave; o
- .3 una segunda RLS cerca del puesto habitual de gobierno de la nave.

14.9 Equipo radioeléctrico: zona marítima A2

14.9.1 Además de ajustarse a lo prescrito en 14.7, toda nave que efectúe viajes en la zona marítima A2 llevará:

- .1 una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas que pueda transmitir y recibir, a efectos de las comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad, en las frecuencias de:
 - .1 2 187,5 kHz utilizando LSD; y
 - .2 2 182 kHz utilizando radiotelefonía; y
- .2 una instalación radioeléctrica que pueda mantener una escucha continua de LSD en la frecuencia de 2 187,5 kHz, instalación que podrá estar separada de la prescrita en 14.9.1.1.1, o combinada con ella; y
- .3 medios secundarios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque costera mediante un servicio de radiocomunicaciones que no sea el de ondas hectométricas y que funcione:
 - .1 a través del servicio de satélites de 406 MHz; o
 - .2 en ondas decamétricas utilizando LSD; o
 - .3 a través de una estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido.

14.9.2 Se podrá iniciar la transmisión de alertas de socorro mediante las instalaciones radioeléctricas prescritas en 14.9.1.1 y 14.9.1.3 desde el puesto habitual de gobierno de la nave.

14.9.3 Lo prescrito en 14.9.1.3.1 podrá cumplirse instalando:

- .1 la RLS prescrita en 14.7.1.5 cerca del puesto habitual de gobierno de la nave, pero en un lugar en el cual pueda flotar libremente de la nave en caso de emergencia; o
- .2 la RLS prescrita en 14.7.1.5 en otra parte de la nave, siempre y cuando dicha RLS tenga un medio de activación a distancia que esté instalado cerca del puesto habitual de gobierno de la nave; o
- .3 una segunda RLS cerca del puesto habitual de gobierno de la nave.

14.9.4 Además, la nave podrá transmitir y recibir radiocomunicaciones generales mediante:

- .1 una instalación radioeléctrica que funcione en las frecuencias de trabajo en las bandas comprendidas entre 1 605 kHz y 4 000 kHz, o entre 4 000 kHz y 27 500 kHz. Esta prescripción puede quedar satisfecha si se incluye esta función en el equipo prescrito en 14.9.1.1; o bien
- .2 una estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido.

14.10 Equipo radioeléctrico: zona marítima A3

14.10.1 Además de ajustarse a lo prescrito en 14.7, toda nave que efectúe viajes en la zona marítima A3 llevará:

- .1 una estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido apta para:
 - .1 transmitir y recibir comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad;
 - .2 iniciar y recibir llamadas prioritarias de socorro; y
 - .3 mantener un servicio de escucha para las retransmisiones de alertas de socorro costera-buque, incluidos los dirigidos a zonas geográficas específicamente definidas;
- .2 una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas que pueda transmitir y recibir, a efectos de las comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad, en las frecuencias de:
 - .1 2 187,5 kHz utilizando LSD; y
 - .2 2 182 kHz utilizando radiotelefonía; y
- .3 una instalación radioeléctrica que pueda mantener una escucha continua de LSD en la frecuencia de 2 187,5 kHz, instalación que puede estar separada de la prescrita en 14.10.1.2, o combinada con ella; y
- .4 medios secundarios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque costera mediante un servicio de radiocomunicaciones que funcione:
 - .1 a través del servicio de satélites de 406 MHz; o
 - .2 en ondas decamétricas utilizando LSD; o
 - .3 a través de cualquier servicio móvil por satélite reconocido en una estación terrena de buque adicional.

14.10.2 Se podrá iniciar la transmisión de alertas de socorro mediante las instalaciones radioeléctricas prescritas en 14.10.1.1, 14.10.1.2 y 14.10.1.4 desde el puesto habitual de gobierno de la nave.

14.10.3 Lo prescrito en 14.10.1.4.1 podrá cumplirse instalando:

- .1 la RLS prescrita en 14.7.1.5 cerca del puesto habitual de gobierno de la nave, pero en un lugar en el cual pueda flotar libremente de la nave en caso de emergencia; o
- .2 la RLS prescrita en 14.7.1.5 en otra parte de la nave, siempre y cuando dicha RLS tenga un medio de activación a distancia que esté instalado cerca del puesto habitual de gobierno de la nave; o
- .3 una segunda RLS cerca del puesto habitual de gobierno de la nave.

14.10.4 Además, la nave podrá transmitir y recibir radiocomunicaciones generales mediante:

- .1 una estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido; o bien
- .2 una instalación radioeléctrica que funcione en las frecuencias de trabajo en las bandas comprendidas entre 1 605 kHz y 4 000 kHz, o entre 4 000 kHz y 27 500 kHz.

14.10.5 Lo prescrito en 14.10.4.1 y 14.10.4.2 puede quedar satisfecho si se incluye esta función en el equipo prescrito en 14.10.1.1 o 14.10.1.2, respectivamente.

14.11 Equipo radioeléctrico: zona marítima A4

14.11.1 Además de ajustarse a lo prescrito en 14.7, toda nave que efectúe viajes en la zona marítima A4 llevará:

- .1 una instalación de ondas hectométricas/decamétricas que pueda transmitir y recibir, a efectos de las comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad, en todas las frecuencias de socorro, urgencia y seguridad de las bandas comprendidas entre 1 605 kHz y 4 000 kHz y entre 4 000 kHz y 27 500 kHz, utilizando:
 - .1 llamada selectiva digital; y
 - .2 radiotelefonía;

- .2 equipo que permita mantener un servicio de escucha de LSD en las frecuencias de 2 187,5 kHz, 8 414,5 kHz y por lo menos en una de las frecuencias de LSD de 4 207,5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz o 16 804,5 kHz; en todo momento podrá elegirse cualquiera de estas frecuencias de socorro y seguridad de LSD. Este equipo podrá estar separado del prescrito en 14.11.1, o combinado con él; y
- .3 un medio secundario de iniciar la transmisión de alertas de socorro buque costera a través del servicio de satélites de 406 MHz.

14.11.2 Además, las naves podrán transmitir y recibir radiocomunicaciones generales mediante una instalación radioeléctrica que funcione en las frecuencias de trabajo de las bandas comprendidas entre 1 605 kHz y 4 000 kHz y entre 4 000 kHz y 27 500 kHz. Esta prescripción puede quedar satisfecha si se incluye esta función en el equipo prescrito en 14.11.1.1.

14.11.3 Será posible iniciar la transmisión de alertas de socorro mediante las instalaciones radioeléctricas prescritas en 14.11.1.1, y 14.11.1.3 desde el puesto habitual de gobierno de la nave.

14.11.4 Lo prescrito en 14.11.1.1.3 puede quedar satisfecho instalando:

- .1 la RLS prescrita en 14.7.1.5 cerca del puesto habitual de gobierno de la nave, pero en un lugar en el cual pueda flotar libremente de la nave en caso de emergencia; o
- .2 la RLS prescrita en 14.7.1.5 en otra parte de la nave, siempre y cuando dicha RLS tenga un medio de activación a distancia que esté instalado cerca del puesto habitual de gobierno de la nave; o
- .3 una segunda RLS cerca del puesto habitual de gobierno de la nave.

14.12 Servicios de escucha

14.12.1 Toda nave, mientras esté en la mar, mantendrá una escucha radioeléctrica continua a efectos de las comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad:

- .1 en el canal 70 de LSD de ondas métricas;
- .2 en la frecuencia para LSD de 2 187,5 kHz si la nave, de conformidad con las prescripciones de 14.9.1.2 o 14.10.1.3, está equipada con una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas;
- .3 en las frecuencias para LSD de 2 187,5 kHz y 8 414,5 kHz, y también al menos en una de las frecuencias para LSD de 4 207,5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz 16 804,5 kHz que sea apropiada, considerando la hora del día y la situación geográfica de la nave, si esta, de conformidad con las prescripciones de 14.11.1.2, está equipada con una instalación de ondas hectométricas/decamétricas. Esta escucha se podrá mantener mediante un receptor de exploración; y
- .4 de las retransmisiones de la señal de alerta de socorro costera-buque por satélite si la nave, de conformidad con las prescripciones de 14.10.1.1, está equipada con una estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido.

14.12.2 Toda nave, mientras esté en la mar, mantendrá un servicio de escucha radioeléctrica de las emisiones de ISM y de información relacionada con la búsqueda y el salvamento en la frecuencia o frecuencias apropiadas en que se transmita tal información para la zona en que esté navegando la nave.

14.12.3 Toda nave, mientras esté en la mar, mantendrá cuando sea posible una escucha continua, que se efectuará en el puesto habitual de gobierno de la nave en:

- .1 el canal 16 de ondas métricas; y
- .2 la frecuencia o frecuencias apropiadas para las radiocomunicaciones de urgencia y seguridad para la zona en que esté navegando la nave.

14.13 Fuentes de energía

14.13.1 Mientras la nave esté en la mar, se dispondrá en todo momento de un suministro de energía eléctrica suficiente para hacer funcionar las instalaciones radioeléctricas y para cargar todas las baterías utilizadas como fuente o fuentes de energía de reserva de las instalaciones radioeléctricas.

14.13.2 Toda nave irá provista de una fuente o fuentes de energía de reserva para alimentar las instalaciones radioeléctricas, a fin de poder mantener las comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad en caso de fallo de las fuentes de energía principal y de emergencia de la nave. La fuente o fuentes de energía de reserva podrán hacer funcionar simultáneamente la instalación radioeléctrica de ondas métricas de la nave prescrita en 14.7.1.1 y, según proceda en la zona o zonas marítimas para las que esté equipada la nave, la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas prescrita en 14.9.1.1 o 14.10.1.2, la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas prescrita en 14.11 o la estación terrena de buque prescrita en 14.10.1.1, y cualquiera de las cargas suplementarias que se mencionan en 14.13.5 y 14.13.8, al menos durante un periodo de:

- .1 una hora en las naves provistas de una fuente de energía eléctrica de emergencia, si esta cumple todas las disposiciones pertinentes de 12.3 y 12.7 o 12.8, incluidas las relativas a la alimentación de las instalaciones radioeléctricas; y
- .2 seis horas en las naves no provistas de una fuente de energía eléctrica de emergencia que cumpla plenamente todas las disposiciones pertinentes de 12.3 y 12.7 o 12.8, incluidas las relativas a la alimentación de las instalaciones radioeléctricas.

No es necesario que la fuente o fuentes de energía de reserva alimenten al mismo tiempo las instalaciones radioeléctricas de ondas decamétricas y de ondas hectométricas independientes.

14.13.3 La fuente o fuentes de energía de reserva serán independientes de la potencia propulsora y del sistema eléctrico de la nave.

14.13.4 Cuando además de la instalación radioeléctrica de ondas métricas se puedan conectar a la fuente de energía de reserva dos o más de las otras instalaciones radioeléctricas mencionadas en 14.13.2, dichas fuentes podrán alimentar simultáneamente durante el periodo especificado, según proceda, en 14.13.2.1 o 14.13.2.2, la instalación radioeléctrica de ondas métricas y:

- .1 todas las demás instalaciones radioeléctricas que se puedan conectar a la fuente o fuentes de energía de reserva al mismo tiempo; o
- .2 aquella instalación radioeléctrica que consuma la máxima energía, si solo se puede conectar una de las otras instalaciones radioeléctricas a la fuente o fuentes de energía de reserva a la vez que la instalación radioeléctrica de ondas métricas.

14.13.5 La fuente o fuentes de energía de reserva se podrán utilizar para alimentar el alumbrado eléctrico prescrito en 14.6.2.4.

14.13.6 Cuando la fuente de energía de reserva esté constituida por una o varias baterías de acumuladores recargables:

- .1 se dispondrá de medios para cargar automáticamente dichas baterías, capaces de recargarlas de acuerdo con las prescripciones sobre capacidad mínima en un intervalo de 10 horas; y
- .2 se comprobará la capacidad de la batería o baterías empleando un método apropiado,* a intervalos que no excedan de 12 meses, cuando la nave no esté en la mar.

14.13.7 El emplazamiento y la instalación de las baterías de acumuladores que constituyan la fuente de energía de reserva serán tales que:

- .1 garanticen el mejor servicio posible;
- .2 sean de una duración razonable;
- .3 ofrezcan un grado de seguridad razonable;
- .4 las temperaturas de las baterías se mantengan dentro de los límites especificados por el fabricante, tanto si están sometidas a carga como si no están funcionando; y

* Un método para comprobar la capacidad de una batería de acumuladores es descargar y volver a cargar completamente la batería utilizando la corriente y el periodo normales de funcionamiento. La evaluación del estado de carga se puede realizar en cualquier momento, pero se debería hacer sin descargar apreciablemente la batería cuando el buque esté en el mar.

- .5 cuando estén plenamente cargadas, las baterías basten para proporcionar por lo menos el mínimo prescrito de horas de trabajo en todas las condiciones meteorológicas.

14.13.8 Si es necesario proporcionar una entrada constante de información procedente de los aparatos náuticos o de otros equipos del buque a una instalación radioeléctrica prescrita en el presente capítulo a fin de garantizar su funcionamiento adecuado, incluido el receptor de navegación a que se refiere la sección 14.18, se proveerán medios que garanticen el suministro continuo de tal información en caso de fallo de las fuentes de energía principal o de emergencia de la nave.

14.14 Normas de funcionamiento

14.14.1 Todo el equipo al que resulte aplicable el presente capítulo será de un tipo aprobado por la Administración. Dicho equipo se ajustará a unas normas de funcionamiento apropiadas no inferiores a las aprobadas por la Organización.*

* Véanse las siguientes normas de funcionamiento adoptadas por la Organización:

Prescripciones generales

- .1 Prescripciones generales relativas a las ayudas náuticas electrónicas y al equipo radioeléctrico de a bordo destinado a formar parte del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) (resolución A.694(17));
- .2 Normas de funcionamiento para la presentación de información náutica en las pantallas de navegación de a bordo (resolución MSC.191(79), enmendada);
- .3 Normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente (resolución MSC.302(87));

Equipo de ondas métricas

- .4 Normas de funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas de a bordo de ondas métricas aptas para comunicaciones telefónicas y llamada selectiva digital (resolución MSC.511(105));
- .5 Normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia (resolución MSC.515(105));
- .6 Recomendación sobre normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas (frecuencias aeronáuticas) para el lugar del siniestro (anexo 1 de la resolución MSC.80(70), enmendada);

Equipo de ondas hectométricas y decamétricas

- .7 Norma de funcionamiento del sistema para la difusión y coordinación de información sobre seguridad marítima utilizando impresión directa de banda estrecha en ondas decamétricas (resolución MSC.507(105));
- .8 Normas de funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas de ondas hectométricas y de ondas hectométricas/decamétricas de a bordo aptas para comunicaciones telefónicas, llamada selectiva digital y recepción de información sobre seguridad marítima y de información relacionada con la búsqueda y salvamento (resolución MSC.512(105));
- .9 Normas de funcionamiento para la recepción de información sobre seguridad marítima e información relacionada con la búsqueda y el salvamento (SAR) por ondas hectométricas (NAVTEX) y por ondas decamétricas (resolución MSC.508(105));

Equipo de estaciones terrenas de buque y llamada intensificada a grupos (LIG)

- .10 Normas de funcionamiento de las estaciones terrenas de buque de Inmarsat-C aptas para transmitir y recibir comunicaciones de impresión directa (resolución MSC.513(105));
- .11 Normas de funcionamiento revisadas del equipo de llamada intensificada a grupos (LIG) (resolución MSC.306(87) enmendada);
- .12 Normas de funcionamiento de las estaciones terrenas de buque para su utilización en el SMSSM (resolución MSC.434(98));

Sistemas integrados de radiocomunicaciones

- .13 Normas de funcionamiento del sistema integrado de comunicaciones (SIC) de a bordo que se utilice en el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) (resolución MSC.517(105));

Radiobalizas de localización de siniestros

- .14 Normas de funcionamiento de los medios de zafada y activación del equipo radioeléctrico de emergencia (resolución A.662(16));
- .15 Normas de funcionamiento de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) autozafables de 406 MHz (resolución MSC.471(101));

Transmisores y respondedores de búsqueda y salvamento

- .16 Normas de funcionamiento para los respondedores de radar de búsqueda y salvamento (resolución MSC.510(105)); y
- .17 Normas de funcionamiento de los transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART) para embarcaciones de supervivencia destinados a operaciones de búsqueda y salvamento (resolución MSC.246(83)).

14.15 Prescripciones relativas al mantenimiento

14.15.1 El equipo estará proyectado de modo que las unidades principales se puedan sustituir fácilmente sin necesidad de recalibración o reajustes complicados.

14.15.2 Cuando proceda, el equipo estará construido e instalado de modo que resulte accesible para fines de inspección y mantenimiento a bordo.

14.15.3 Se proveerá información adecuada para el manejo y el mantenimiento apropiados del equipo, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización.*

14.15.4 Se proveerán herramientas y repuestos adecuados para el mantenimiento del equipo.

14.15.5 La Administración se cerciorará de que los equipos radioeléctricos prescritos en el presente capítulo se mantienen de forma que cumplan las funciones prescritas en 14.5 y se ajusten a las normas de funcionamiento recomendadas para los mencionados equipos.

14.15.6 En toda nave dedicada a efectuar viajes en las zonas marítimas A1 o A2, la disponibilidad se asegurará utilizando métodos tales como los de duplicación de equipo, mantenimiento en tierra o capacidad de mantenimiento del equipo electrónico en la mar, o una combinación de ellos, según apruebe la Administración.

14.15.7 En toda nave dedicada a efectuar viajes en las zonas marítimas A3 o A4, la disponibilidad se asegurará utilizando una combinación de por lo menos dos métodos tales como los de duplicación de equipo, mantenimiento en tierra o capacidad de mantenimiento del equipo electrónico en la mar, según apruebe la Administración.

14.15.8 Sin embargo, en el caso de una nave que únicamente preste servicio entre puertos en que se disponga de medios adecuados para el mantenimiento en tierra de las instalaciones radioeléctricas, y a condición de que ningún viaje entre tales puertos exceda de seis horas, la Administración podrá eximir a tal nave de la obligación de utilizar como mínimo dos métodos de mantenimiento. Para tal nave se utilizará por lo menos un método de mantenimiento.

14.15.9 Si bien se tomarán todas las medidas razonables para mantener el equipo en condiciones eficaces de trabajo a fin de garantizar el cumplimiento de todas las prescripciones funcionales especificadas en 14.5, no se considerará que una deficiencia del equipo destinado a mantener las radiocomunicaciones generales prescritas en 14.5.1.2 es razón para que la nave deje de ser apta para navegar ni motivo para imponer a la nave demoras en puertos en los que no haya medios de reparación inmediatamente disponibles, siempre que la nave esté en condiciones de llevar a cabo todas las funciones de socorro, urgencia y seguridad.

14.15.10 Las RLS:

- .1** se someterán a prueba anualmente, ya sea a bordo de la nave[†] o en una estación de prueba aprobada, para verificar todos los aspectos relativos a su eficacia operacional, prestándose especialmente atención a la comprobación de la emisión en las frecuencias operacionales, la codificación y el registro, según los plazos que se indican a continuación:
 - .1** en las naves de pasaje, dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del Certificado de seguridad para naves de gran velocidad; y
 - .2** en las naves de carga, dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración, o dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha de vencimiento anual del Certificado de seguridad para naves de gran velocidad; y
- .2** serán objeto de mantenimiento a intervalos que no excedan de cinco años, en una instalación aprobada de mantenimiento en tierra.[‡]

* Véanse las Prescripciones generales relativas a las ayudas náuticas electrónicas y al equipo radioeléctrico de a bordo destinado a formar parte del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) (resolución A.694(17)), las Prescripciones generales sobre compatibilidad electromagnética (CEM) de todo el equipo eléctrico y electrónico del buque (resolución A.813(19)), y la Aclaración de ciertas prescripciones de las normas de funcionamiento de la OMI para el equipo del SMSSM (MSC/Circ.862).

[†] Véanse las Directrices para la prueba anual de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) (MSC.1/Circ.1040/Rev.2) y las Directrices para evitar falsos alertas de socorro (resolución MSC.514(105)).

[‡] Véanse las Directrices para el mantenimiento en tierra de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) (MSC.1/Circ.1039/Rev.1).

14.16 Personal de radiocomunicaciones

14.16.1 Toda nave llevará personal capacitado para mantener comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad de manera satisfactoria a juicio de la Administración.* Este personal estará en posesión de los títulos apropiados especificados en el *Reglamento de Radiocomunicaciones*, pudiéndose encomendar a cualquiera de los miembros de tal personal la responsabilidad primordial de las comunicaciones durante los sucesos que entrañen peligro.

14.16.2 En las naves de pasaje se destinará al menos una persona competente, de conformidad con lo dispuesto en 14.16.1, para que desempeñe únicamente tareas de comunicaciones durante los sucesos que entrañen peligro.

14.17 Registros radioeléctricos

Se mantendrá de manera satisfactoria a juicio de la Administración, y de conformidad con el *Reglamento de Radiocomunicaciones*, un registro a bordo de todos los sucesos relacionados con el servicio de radiocomunicaciones que parezcan tener importancia para la seguridad de la vida humana en el mar.

14.18 Actualización de la situación

14.18.1 Todo equipo bidireccional de comunicaciones que se lleve a bordo de una nave a la que sea aplicable el presente capítulo y que sea capaz de incluir automáticamente la situación de la nave en el alerta de socorro, recibirá automáticamente esta información de un receptor de navegación interno o externo.†

14.18.2 En caso de mal funcionamiento del receptor de navegación interno o externo, la situación de la nave y la hora en que se determinó dicha situación se actualizarán manualmente a intervalos que no excedan de cuatro horas cuando la nave esté navegando, de modo que dicha información esté siempre lista para ser transmitida por el equipo.»

* Véase el Código de Formación, capítulo IV, sección B-IV/2.

† Las prescripciones relativas a la actualización automática de la situación de la nave figuran en las resoluciones MSC.511(105), MSC.512(105) y MSC.513(105).

Anexo 1

Modelo de Certificado de seguridad para naves de gran velocidad e Inventario del equipo

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD

3 El actual modelo de Certificado de seguridad para naves de gran velocidad y el Inventario del equipo adjunto al mismo, que figuran en el anexo 1, se sustituyen por los siguientes:

«Modelo de Certificado de seguridad para naves de gran velocidad e Inventario del equipo»

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD

El presente certificado llevará como suplemento un inventario del equipo

(sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de lo dispuesto en el
CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES
DE GRAN VELOCIDAD, 2000
(resolución MSC.97(73))

con la autoridad conferida por el Gobierno de

.....
(nombre oficial completo del Estado)

por
(título oficial completo de la persona u organización competente
autorizada por la Administración)

Datos relativos a la nave*

Nombre de la nave:

Modelo del fabricante y número del casco:

Número o letras distintivos:

Número IMO:†

Puerto de matrícula:

Arqueo bruto:

Zonas marítimas en que está autorizada a operar la nave (párrafo 14.2.1):‡

Flotación de proyecto correspondiente a una altura de por debajo de la línea de referencia en la posición longitudinal del centro de flotación, y calados en las marcas de calado de a proa y a popa.

El borde superior de la línea de referencia está a (. mm por debajo de la cubierta superior en el costado)§ (. mm por encima de la cara inferior de la quilla)§ en la posición longitudinal del centro de flotación.

* Los datos relativos a la nave se pueden colocar también horizontalmente en recuadros.

† De conformidad con el Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación (resolución A.1117(30)).

‡ Para una nave certificada para operar según su certificado en una zona marítima A3, indíquese el servicio móvil por satélite reconocido entre paréntesis.

§ Táchese según proceda.

Categoría: nave de pasaje de categoría A/nave de pasaje de categoría B/nave de carga*

Tipo de nave: aerodeslizador/buque de efecto superficie/hidroala/monocasco/multicasco/otro tipo
(indíquense los pormenores)*

Fecha en que se colocó la quilla o en que la construcción de la nave se hallaba en una fase equivalente o en que se inició una transformación de carácter importante:

SE CERTIFICA:

- 1 Que la nave antedicha ha sido objeto del debido reconocimiento, de conformidad con las disposiciones aplicables del *Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000*.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la estructura, el equipo, los accesorios, la disposición de la estación radioeléctrica y los materiales de la nave y el estado en que todo ello se encuentra son satisfactorios en todos los aspectos y que la nave cumple las disposiciones pertinentes del Código.
- 3 Que se dispone de dispositivos de salvamento para un número total de personas que no exceda de, según se indica a continuación:
.....
.....
- 4 Que, de conformidad con 1.11 del Código, se han concedido las siguientes equivalencias por lo que respecta a la nave:
Párrafo: Medida equivalente:
.....

El presente certificado es válido hasta:†

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

Expedido en:
(lugar de expedición del Certificado)

.....
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado que expide el Certificado)

.....
(sello o estampilla de la autoridad expedidora, según corresponda)

* Táchese según proceda.

† Insertar la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con 1.8.4 del Código. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual definida en 1.4.3 del Código, salvo que haya sido modificada de conformidad con lo dispuesto en 1.8.12.1 del Código.

Refrendo de los reconocimientos periódicos

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en 1.5 del Código se ha comprobado que la nave cumple las disposiciones pertinentes del Código.

Reconocimiento periódico: Firmado:
(firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

Reconocimiento periódico: Firmado:
(firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

Reconocimiento periódico: Firmado:
(firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

Reconocimiento periódico: Firmado:
(firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

Refrendo para prorrogar la validez del Certificado, si esta es inferior a cinco años, cuando sea aplicable 1.8.8 del Código

La nave cumple las prescripciones pertinentes del Código y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con el párrafo 1.8.8 del Código, hasta:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

Refrendo cuando, habiéndose efectuado el reconocimiento de renovación, sea aplicable 1.8.9 del Código

La nave cumple las prescripciones pertinentes del Código y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con 1.8.9 del Código, hasta:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, cuando sea aplicable 1.8.10 del Código

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con 1.8.10 del Código, hasta:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando sea aplicable 1.8.12 del Código

De conformidad con el párrafo 1.8.12 del Código, la nueva fecha de vencimiento anual es:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

De conformidad con 1.8.12 del Código, la nueva fecha de vencimiento anual es:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(sello o estampilla de la autoridad, según corresponda)

**INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO
DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD**

El presente inventario irá siempre unido al Certificado
de seguridad para naves de gran velocidad

**INVENTARIO DEL EQUIPO NECESARIO PARA CUMPLIR LO
PRESCRITO EN EL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD
PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 2000**

1 Datos relativos a la nave

Nombre de la nave:

Modelo del fabricante y número del casco:

Número o letras distintivos:

Número IMO:*

Categoría: nave de pasaje de categoría A/nave de pasaje de categoría B/nave de carga[†]

Tipo de nave: aerodeslizador, buque de efecto superficie, hidroala, monocasco, multicasco, otro tipo
(indíquense los pormenores)[†]

Número de pasajeros que está autorizada a llevar:

Número mínimo de personas con la titulación requerida para utilizar las instalaciones radioeléctricas:

2 Pormenores de los dispositivos de salvamento

1	Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento	.....
2	Número total de botes salvavidas	.....
2.1	Número total de personas a las que se puede dar cabida	.....
2.2	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados que cumplen lo dispuesto en la sección 4.5 del Código IDS	.....
2.3	Número de botes salvavidas totalmente cerrados que cumplen lo dispuesto en las secciones 4.6 y 4.7 del Código IDS	.....
2.4	Otros botes salvavidas	.....
2.4.1	Número	.....
2.4.2	Tipo	.....
3	Número de botes de rescate	.....
3.1	Número de botes de rescate comprendidos en el total de botes salvavidas que acaba de indicarse	.....
4	Balsas salvavidas que cumplen lo dispuesto en las secciones 4.1 a 4.3 del Código IDS para las que se han previsto dispositivos aprobados de puesta a flote	.....
4.1	Número de balsas salvavidas	.....
4.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
5	Balsas salvavidas abiertas reversibles (anexo 11 del Código)	.....
5.1	Número de balsas salvavidas	.....
5.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
6	Número de sistemas de evacuación marinos (SEM)	.....
6.1	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
7	Número de aros salvavidas	.....

* De conformidad con el Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación (resolución A.1117(30)).

[†] Táchese según proceda.

2 Pormenores de los dispositivos de salvamento (continuación)

8	Número de chalecos salvavidas	.....
8.1	Adecuados para adultos	.....
8.2	Adecuados para niños	.....
9	Trajes de inmersión	.....
9.1	Número total	.....
9.2	Número de trajes que cumplen las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....
10	Número de trajes de protección contra la intemperie	.....
10.1	Número total	.....
10.2	Número de trajes que cumplen las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....

3 Pormenores relativos a los sistemas y equipos náuticos

1.1	Compás magnético	.....
1.2	Dispositivo transmisor del rumbo (DTR)	.....
1.3	Girocompás	.....
2	Dispositivo indicador de la velocidad y de la distancia	.....
3	Ecosonda	.....
4.1	Radar de 9 GHz	.....
4.2	Segundo radar (3 GHz/9 GHz)*	.....
4.3	Ayuda de punteo radar automática (APRA)/Ayuda de seguimiento automática*	.....
5	Receptor del sistema mundial de navegación por satélite/ Sistema de radionavegación terrenal/Otros medios de determinación de la situación* †	.....
6.1	Indicador de la velocidad de giro	.....
6.2	Indicador del ángulo del timón/Indicador de la dirección del empuje de gobierno*	.....
7.1	Cartas náuticas/Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)*	.....
7.2	Dispositivo auxiliar para el SIVCE	.....
7.3	Publicaciones náuticas	.....
7.4	Dispositivo auxiliar para las publicaciones náuticas	.....
8	Proyector	.....
9	Lámpara de señales diurnas	.....
10	Equipo de visión nocturna	.....
11	Indicador para mostrar la modalidad de los sistemas de propulsión	.....
12	Ayuda para el gobierno automático (piloto automático)	.....
13	Reflector de radar/Otros medios* †	.....
14	Sistema de recepción de sonido	.....
15	Sistema de identificación automática (SIA)	.....
16	Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance	.....
17	Registrador de datos de la travesía (RDT)	.....

* Táchese según proceda.

† Cuando se trate de otros medios, estos deberán especificarse.

4 Pormenores relativos a las instalaciones radioeléctricas

1	Sistemas primarios	.....
1.1	Instalación radioeléctrica de ondas métricas	.....
1.1.1	Codificador de LSD	.....
1.1.2	Receptor de escucha de LSD	.....
1.1.3	Radiotelefonía	.....
1.2	Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas	.....
1.2.1	Codificador de LSD	.....
1.2.2	Receptor de escucha de LSD	.....
1.2.3	Radiotelefonía	.....
1.3	Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas	.....
1.3.1	Codificador de LSR	.....
1.3.2	Receptor de escucha de LSD	.....
1.3.3	Radiotelefonía	.....
1.4	Estación terrena de buque de un servicio móvil por satélite reconocido	.....
2	Medios secundarios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera	.....
3	Instalaciones para la recepción de información sobre seguridad marítima	.....
4	RLS	.....
5	Aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas	.....
6	SART de radar o AIS-SART	.....
7	Radiocomunicaciones bidireccionales en el lugar en 121,5 MHz y 123,1 MHz	.....

5 Métodos utilizados para garantizar la disponibilidad de las instalaciones radioeléctricas (párrafos 14.15.6, 14.15.7 y 14.15.8 del Código)

- 5.1 Duplicación del equipo
- 5.2 Mantenimiento en tierra
- 5.3 Capacidad de mantenimiento en la mar

SE CERTIFICA que este inventario es correcto en su totalidad.

Expedido en
(lugar de expedición del Inventario)

.....
(fecha de expedición) *(firma del funcionario debidamente autorizado que expide el Inventario)*

.....
(sello o estampilla de la autoridad expedidora, según corresponda)»