

ASAMBLEA
33º periodo de sesiones
Puntos 11 y 13 del orden del día

A 33/Res.1185¹
2 enero 2024
Original: INGLÉS

RESOLUCIÓN A.1185(33)

**Adoptada el 6 de diciembre de 2023
(Puntos 11 y 13 del orden del día)**

PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO, 2023

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.1155(32), mediante la cual adoptó los "Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2021" (en adelante, los "Procedimientos"), tras ir quedando revocadas de manera sucesiva las resoluciones A.1138(31), A.1119(30), A.1052(27), A.882(21), A.787(19), A.742(18), A.597(15) y A.466(XII),

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 que han pasado a tener efecto desde la adopción de la resolución A.1155(32),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en su 106º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 79º periodo de sesiones,

1 ADOPTA los "Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2023", cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

¹ Se publica de nuevo el 5 de marzo de 2024, habiéndose introducido cambios en la nota a pie de página de la página 62 y en la referencia a la resolución en la página 134 del anexo de este documento.

- 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 y que los enmienden según sea necesario;
- 4 REVOCA la resolución A.1155(32).

ANEXO

PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO, 2023

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 de los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto (PSCO)
- 1.9 Requisitos de competencia y formación de los PSCO

CAPÍTULO 2 – INSPECCIONES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

- 2.1 Generalidades
- 2.2 Inspecciones iniciales
- 2.3 Directrices generales de procedimiento para los PSCO
- 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 Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL
- Apéndice 19 Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques

Apéndice 20 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 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, en su forma enmendada (Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS);
- .3 el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, en su forma enmendada (Convenio de líneas de carga, 1966);
- .4 el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, en su forma enmendada (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 de 1978);
- .7 el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, en su forma enmendada (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, en su forma enmendada (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, en su forma enmendada (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, en su forma enmendada (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 En los casos de disposiciones de los convenios pertinentes que no son específicas, el funcionario de supervisión por el Estado rector del puerto (funcionario de supervisión o PSCO) debería, en principio, aceptar el proyecto aprobado por el Estado de abanderamiento y, cuando proceda, consultar a la Administración de abanderamiento.

1.2.6 Los PSCO deberían tener presente que los convenios permiten a las Administraciones aprobar exenciones mediante las que se permiten equivalencias¹ y aprobar proyectos y disposiciones alternativos. Cuando se expide un certificado de exención de conformidad con las disposiciones de los convenios, siempre y cuando incluya las referencias correctas a la disposición con respecto a la cual se exime y la prescripción conexas, o el buque cuenta con la documentación aprobada en relación con los proyectos y disposiciones equivalentes (por ejemplo, regla II-1/55.4.2 del Convenio SOLAS 1974), las autoridades de los Estados rectores de puertos deberían interpretar esto en el sentido de que el buque se ajusta a las disposiciones del convenio. Las autoridades del Estado rector del puerto deberían comprobar, cuando sea posible, dirigiéndose a la Administración, en caso de que hubiera dudas acerca de si se ha concedido una exención, en base a una equivalencia o proyectos y disposiciones equivalentes.

1.2.7 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 Toda Administración que, en concepto de sustitución, autorice el uso de algún accesorio, material, dispositivo o aparato, o de un tipo de estos, o la adopción de una disposición, comunicará a la Organización los correspondientes pormenores junto con un informe acerca de las pruebas que se hayan podido efectuar, y la Organización transmitirá estos datos a los demás Gobiernos Contratantes para conocimiento de sus funcionarios (por ejemplo, regla I/5 del Convenio SOLAS 1974).

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

- .1 el "Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006" (MLC, 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: "Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada"; o
- .2 el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976, (Convenio N° 147) de la OIT, o en el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976, se facilitan orientaciones sobre la realización de dichas inspecciones en la publicación "Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques: Directrices sobre procedimientos".

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 La propia naturaleza del transporte marítimo internacional implica que es posible que los buques no hagan escalas frecuentes en puertos de su Estado de abanderamiento. Por tanto, es común que tales Estados de abanderamiento nombren inspectores en puertos extranjeros y autoricen a organizaciones reconocidas (OR) de conformidad con las disposiciones de diversos convenios.

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 establecer un enfoque común y coherente con respecto al desarrollo de las inspecciones por el Estado rector del puerto y las medidas de control adoptadas como consecuencia de detectarse deficiencias graves. Estos procedimientos también están concebidos para ayudar a las Administraciones de los Estados de abanderamiento a 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

Las reglas I/19, IX/6.2, XI-1/4 y XI-2/9 del Convenio SOLAS 1974, modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo; el artículo 21 del Convenio de líneas de carga de 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 9 del Anexo III, la regla 14 del Anexo IV, la regla 9 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 I 3) del Protocolo de líneas de carga de 1988, 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 1974 y en la resolución MSC.277(85), para efectos de la supervisión por el Estado rector del puerto, el PSCO 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", como se definen en el párrafo 1.7.2.

1.7.7 *Astillero de reparación apropiado y disponible más cercano*: es el puerto donde se pueden adoptar medidas de seguimiento y está situado en el puerto donde se ha procedido a la detención, o es el más próximo, o es el puerto donde se autorizó al buque a desplazarse tomando en consideración la carga a bordo.

1.7.8 *Funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto (PSCO)*: 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.

1.7.9 *Organización reconocida (OR)*: 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.

1.7.10 *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.

1.7.11 *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.

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

1.8 Perfil profesional de los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto (PSCO)

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 PSCO 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 PSCO.

1.8.3 Los PSCO y las personas que los 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 PSCO 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 PSCO

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

1.9.2 El PSCO 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 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO debería examinar todos los certificados y documentos del caso prescritos en los convenios pertinentes, tal como se enumeran en el apéndice 12, parte A. El PSCO 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 y Corr.1);
 - .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, el PSCO 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 PSCO 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 Tras la comprobación de certificados y documentos, el PSCO debería comprobar el estado general del buque, incluido el equipo, el puente de navegación, el castillo de proa, las bodegas/espacios de carga, la cámara de máquinas y los medios para el transbordo de prácticos y verificar que se ha rectificado toda deficiencia pendiente de rectificar determinada en inspecciones anteriores en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto.

2.2.5 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 PSCO debería limitar por lo general la inspección a las deficiencias que se hayan denunciado u observado, si las hubiere.

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 (Código IGS), el PSCO 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 PSCO tiene motivos fundados para pensar que el buque, su equipo o su tripulación no se ajustan en lo esencial a lo prescrito, teniendo en cuenta el párrafo 1.2.6, 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 PSCO debería utilizar las directrices de los apéndices que correspondan.

2.3 Directrices generales de procedimiento para los PSCO

2.3.1 El PSCO 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 PSCO debería presentar al capitán, o en ausencia de este al representante del propietario, la tarjeta de identidad que lo acredita como PSCO, 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 PSCO 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 OR 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 deficiente se haga a la mar. El PSCO 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 repuesto o de recambio. En tales casos, no debería darse lugar a una demora indebida si en opinión del PSCO 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 OR 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 PSCO 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 PSCO debería también colaborar con los representantes de la Administración del Estado de abanderamiento, o con la OR 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 PSCO, 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 PSCO podrá permitir que el buque se dirija a otro puerto, a reserva de las condiciones adecuadas que puedan establecerse. En esas circunstancias, el PSCO 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 PSCO 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 PSCO debería llevar un extracto de la sección 2.3 (Directrices generales de procedimiento para los PSCO) para pronta consulta al efectuar las inspecciones.

2.3.13 Los PSCO 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 PSCO 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 teniendo en cuenta el párrafo 1.2.6;
- .2 al examinar los certificados del buque, se comprueba que uno o varios certificados carecen de validez;
- .3 pruebas de que los certificados y documentos prescritos en los convenios pertinentes, y que se enumeran en el apéndice 12, parte A, no se encuentran a bordo, están incompletos, no están actualizados o contienen falsedades;
- .4 pruebas, a partir de las impresiones generales o las observaciones del PSCO, 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 PSCO, 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 PSCO, 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 En los documentos mencionados en el apéndice 12, parte B, pueden consultarse más fuentes de apoyo adicionales para las inspecciones más detalladas.

2.5.3 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 de 1978, 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 y la protección del medio ambiente 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 no se dispone a bordo del equipo o medios principales prescritos en los convenios, teniendo en cuenta el párrafo 1.2.6;
- .2 el equipo o su disposición no se ajusta a las especificaciones pertinentes de los convenios, teniendo en cuenta el párrafo 1.2.6;
- .3 el buque o su equipo ha sufrido un deterioro importante;

- .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 constituyen un peligro para el buque o las personas a bordo o representan un riesgo inaceptable para el medio marino si se permitiese al buque hacerse a la mar, debería considerarse que el buque es deficiente. El PSCO 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 PSCO 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, 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 asegurarse de 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 (OR) que haya expedido los certificados pertinentes en nombre del Estado de abanderamiento, cuando proceda. 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 OR 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 PSCO 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

3.5.1 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.

3.5.2 En caso de detención, el PSCO lo notificará inmediatamente por escrito a la Administración de abanderamiento e incluirá el informe de la inspección. De igual modo, cuando proceda, se enviará una notificación a la OR que haya expedido los certificados pertinentes en nombre del Estado de abanderamiento. También se enviará una notificación por escrito del levantamiento de la detención a las partes citadas anteriormente.

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 PSCO podrá suspender una inspección.

3.6.2 Antes de suspender una inspección, el PSCO habrá registrado las deficiencias que puedan dar lugar a detención en las áreas estipuladas en el apéndice 2, según corresponda, y habrá detenido el buque. El PSCO debería facilitar un informe de la inspección según lo establecido en el apéndice 13. El informe debería indicar en texto libre que se ha suspendido la inspección y el motivo de la suspensión. No debería utilizarse la suspensión de una inspección cuando esta se interrumpe por motivos operativos o de seguridad (por ejemplo, durante la noche) y se continúa más tarde.

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 plenamente lo prescrito en los instrumentos pertinentes y, basándose en eso, se podrá invitar al PSCO a que realice una nueva inspección. Por lo tanto, las medidas que deben tomar las partes responsables no se limitan explícitamente a la rectificación de las deficiencias que se hayan anotado en el modelo B antes de que se suspenda la inspección.

3.6.4 Cuando 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 PSCO 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 PSCO, 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 PSCO 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 (véanse los párrafos 2.3.8 y 3.3.2). 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 OR.

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 1974, el artículo 11 del Convenio MARPOL, o el artículo X 3) del Convenio de formación de 1978. 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 OR 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.¹

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 OR por conducto de la Administración del Estado de abanderamiento,

¹ Dichas direcciones figuran en la circular MSC-MEPC.6/Circ.21 (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>).

deberían informar lo antes posible a la Organización de las medidas correctivas que hayan tomado respecto de la detención, que el Estado de abanderamiento podría presentar por vía electrónica a través del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) o utilizando el 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 OR 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 los pormenores de las mismas, los cuales se harán constar, cuando así proceda, en el informe anual obligatorio para la Organización.

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 (PSCO) 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 PSCO 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 PSCO, 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 PSCO; 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 PSCO al aplicar estos principios.

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

6 Nada de lo dispuesto en el presente código eximirá a los PSCO 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 de supervisión por el Estado rector del puerto (PSCO)

Los PSCO 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 OR;
- 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 Principios que rigen la rectificación de deficiencias o la detención de un buque

1.1 Al adoptar una decisión sobre la rectificación de una deficiencia o la detención de un buque, el funcionario de supervisión por el Estado rector del puerto (PSCO) tomará en consideración los resultados de una inspección más detallada llevada a cabo de conformidad con el párrafo 2.5 de los procedimientos y directrices que figuran en este apéndice.

1.2 El PSCO aplicará su criterio profesional al determinar si se ha de proceder a la detención de un buque hasta que se hayan rectificado las deficiencias, o si se le permite que navegue con determinadas deficiencias no habiendo un riesgo inaceptable para la seguridad, la salud o el medio ambiente, habiéndose también tomado en consideración las circunstancias particulares de la travesía prevista.

2 Detención en relación con la dotación mínima de seguridad y los certificados propios del Convenio de formación

Antes de proceder a detener un buque debido a que no opera con la dotación mínima de seguridad apropiada dispuesta y no cuenta con los certificados dispuestos en el Convenio de formación de 1978, se tomarán en consideración los siguientes aspectos, dando la debida importancia a los puntos enumerados al respecto en el Convenio de formación de 1978:

- .1 duración y naturaleza de la travesía o servicio previsto;
- .2 si la deficiencia supone un riesgo para los buques, personas a bordo o el medio ambiente;
- .3 si han quedado registradas las horas adecuadas de descanso de los tripulantes y si hay pruebas de que de forma repetida no se han respetado las horas mínimas de descanso;
- .4 el tamaño y tipo de buque y el equipo con el que se cuenta; y
- .5 la naturaleza de la carga.

3 Procedimientos para la detención de buques de cualquier tamaño

3.1 Cuando se ejerce el criterio profesional con respecto a si un buque se ha de detener, el PSCO aplicará los siguientes criterios:

- .1 momento de proceder: los buques que no puedan navegar en condiciones de seguridad serán detenidos en la primera inspección, independientemente del tiempo que el buque permanezca en puerto; y
- .2 criterios para repetir la inspección: se detendrá el buque si las deficiencias en un buque son lo suficientemente graves como para que el PSCO vuelva al buque a fin de quedar satisfecho de que se han rectificado antes de que el buque zarpe.

3.2 La necesidad de que el PSCO vuelva al buque clasifica la gravedad de las deficiencias.

3.3 A la hora de decidir si las deficiencias encontradas en un buque son lo suficientemente graves como para justificar la detención de este, el PSCO 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 o equivalente.

3.4 Durante la inspección, el PSCO 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.

3.5 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.

4 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 zarpe el buque.

5 Deficiencias que pueden dar lugar a la detención del buque

Con el fin de ayudar al PSCO 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. No obstante, las deficiencias que pueden dar lugar a la detención por lo que hace al Convenio de formación de 1978, que se enumeran seguidamente, son los únicos motivos para la detención de conformidad con este convenio.

Aspectos relacionados con el Convenio SOLAS 1974

- 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, y 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, fallos, 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 1974.
- 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 1974 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 No funcionan 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 de 1966 y el Protocolo de líneas de carga de 1988

- 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.
- 7 No son satisfactorios o no están operativos los medios de desagüe de la cubierta.

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.

- 6 Se acumula agua de sentina oleosa y/o residuos de hidrocarburos en los espacios de máquinas.

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 III del Convenio MARPOL y con las prescripciones relativas al transporte de mercancías peligrosas

- 1 Ausencia de un documento de cumplimiento válido para el transporte de mercancías peligrosas (de ser necesario).
- 2 Ausencia del manifiesto de mercancías peligrosas o de un plan de estiba pormenorizado antes de zarpar.
- 3 No se cumple lo dispuesto en los capítulos 7.1, 7.2, 7.4, 7.5, y 7.6 del Código IMDG con respecto a la estiba y la segregación.
- 4 El buque transporta mercancías peligrosas que no se ajustan al documento de cumplimiento para el transporte de mercancías peligrosas del buque.
- 5 El buque transporta mercancías peligrosas en bultos que están dañados o con fugas.
- 6 El personal del buque asignado a cometidos específicos relacionados con la carga no está familiarizado con tales cometidos, los peligros que implica la carga ni con las medidas que han de adoptarse en este contexto.

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 Fallo de la instalación de tratamiento de aguas sucias.
- 4 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 internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP), de Certificados internacionales de prevención de la contaminación atmosférica para motores (Certificados EIAPP) o de expedientes técnicos válidos, si procede.
- 2 Ausencia del Certificado internacional de eficiencia energética (Certificado IEE), el expediente técnico del EEDI o el expediente técnico del EEXI; o del Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP).
- 3 En relación con la ausencia de una declaración de cumplimiento¹ válida para:
 - .1 la notificación del consumo de fueloil a partir de 2019 y del 1 de junio de cada año siguiente (regla 27), y/o
 - .2 la clasificación de la intensidad de carbono a partir de 2023 y de cada año siguiente (regla 28);debería aplicarse un enfoque práctico cuando el buque haya cambiado de pabellón y/o compañía y existan pruebas de que la Administración que cede el buque no ha actuado de conformidad con la(s) regla(s) o de que la compañía previa no ha facilitado datos cuando se transfirió el buque.
- 4 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 se ajusta a su expediente técnico o para el que los registros prescritos no se han mantenido como correspondía, o que no ha cumplido las prescripciones aplicables de la zona concreta de control de las emisiones de NO_x del nivel III en la que esté funcionando.
- 5 Un motor diésel marino, con una potencia de salida superior a 5 000 kW y una cilindrada igual o superior a 90 litros, instalado en un buque construido el 1 de enero de 1990 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2000, para el que una Administración haya certificado un método aprobado que esté disponible en el mercado, pero en el que no se haya instalado un método aprobado después de la fecha del primer reconocimiento de renovación especificado en la regla VI/13.7.2.
- 6 En los buques que no estén provistos de medios equivalentes de cumplimiento respecto de los SO_x, basándose en la metodología del análisis de muestras de conformidad con el apéndice VI² del Anexo VI del Convenio MARPOL, el contenido de azufre de cualquier fueloil que se esté utilizando o se transporte para su utilización a bordo supera el límite aplicable prescrito en la regla VI/14. Si el capitán alega que no ha sido posible tomar fueloil reglamentario, el PSCO debería tener en cuenta lo dispuesto en la regla VI/18.2 (véase el apéndice).
- 7 En los buques provistos de medios equivalentes de cumplimiento respecto de los SO_x:

¹ Los buques nuevos no deben disponer de declaraciones de cumplimiento hasta junio del año siguiente.

² Enmiendas al apéndice VI del Anexo VI del Convenio MARPOL, Procedimientos de verificación a partir de las muestras de fueloil estipuladas en el Anexo VI del Convenio MARPOL.

- .1 la falta de la aprobación oportuna del medio equivalente que se aplique a las unidades de combustión pertinentes de a bordo;
 - .2 los SLGE instalados a bordo no proporcionan una equivalencia eficaz a las prescripciones de las reglas VI/14 y 14.4; y
 - .3 en cuanto a las unidades de combustión no conectadas a un SLGE, el contenido de azufre de todo fueloil que se utilice en dichas unidades rebasa los límites estipulados en la regla VI/14, teniendo en cuenta lo dispuesto en la regla VI/18.2 (véase el anexo del apéndice 18).
- 8 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.76(40), enmendada por la resolución MEPC.93(45), o la resolución MEPC.244(66), enmendada por la resolución MEPC.368(79), según proceda).
- 9 El capitán y la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales relativos al funcionamiento del equipo de prevención de la contaminación atmosférica o las prescripciones de notificación, según la definición del párrafo 2.6.14 del apéndice 18.

Aspectos relacionados con el Convenio de formación de 1978

- .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.
- .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.
- .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.

Aspectos relacionados con el Convenio AFS 2001

- 1 Ausencia de un certificado internacional válido relativo al sistema antiincrustante, o una declaración relativa al sistema antiincrustante.
- 2 La toma de muestras pone de manifiesto el incumplimiento dentro del ámbito jurisdiccional portuario.

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 Al subir a bordo del buque y presentarse ante el capitán u oficial responsable, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto (PSCO) debería examinar el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (Certificado IOPP), incluido el Suplemento adjunto (Registro de construcción y equipo de buques no petroleros o Registro de construcción y equipo de petroleros), y el Libro registro de hidrocarburos. El Libro registro de hidrocarburos podrá presentarse en formato electrónico. Se debería disponer de una declaración de la Administración a fin de aceptar este libro registro electrónico. Si no se puede proporcionar una declaración, se deberá presentar un libro registro impreso.

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 PSCO podrá determinar cómo está equipado el buque para la prevención de la contaminación del mar.

1.4 Si el Certificado es válido, y la impresión general y las observaciones oculares a bordo del PSCO confirman que las medidas de mantenimiento son adecuadas en términos generales, el funcionario debería limitar 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 trazas de hidrocarburos 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, 2023" (resolución A.[...](33)), tal como pueda enmendarse.

1.9 El PSCO 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 exige Certificado IOPP, el PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 explotación 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; y
- .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 llevaron al observador a la conclusión de que ninguna otra posible fuente de contaminación es, de hecho, la causa;
- .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 PSCO 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 o impresos 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 costa 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 Copias o impresos de las páginas de la parte I del Libro registro de hidrocarburos que abarquen los 30 días anteriores al suceso notificado
- .2 Copias o impresos de las páginas de la parte II del Libro registro de hidrocarburos (si se halla a bordo esa parte) que abarquen un ciclo completo de operaciones de embarque/desembarque de la carga/lastrado y de limpieza de los tanques del buque. También una copia del 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:

- .1 anotaciones sobre verificaciones recientes del espacio vacío de los tanques;
- .2 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 las disposiciones del Convenio MARPOL en todo momento.

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 PSCO 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 PSCO 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 las cumple;
 - .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 relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos (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 deberían 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 relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos (resolución A.446(XI)), enmendada. Se debería examinar el Libro registro de hidrocarburos para comprobar que se cumple 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 PSCO 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 PSCO 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 relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos (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 PSCO debería asegurarse de que se cumple esta disposición.

14.6 Se habrán de seguir los procedimientos característicos de lastrado enumerados en el Manual. El PSCO 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 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 Al embarcar, y tras presentarse al capitán o al oficial responsable de a bordo, el funcionario de supervisión por el Estado rector del puerto (PSCO) debería examinar el Certificado de aptitud o el Certificado NLS y el Libro registro de carga. El Libro registro de carga podrá presentarse en formato electrónico. Para la aceptación de este libro registro electrónico debería presentarse una declaración de la Administración. Si no puede facilitarse una declaración, será necesario presentar el libro registro impreso para su examen.

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 PSCO 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 PSCO debería comprobar que dichas condiciones han sido o serán respetadas. Si el PSCO 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 PSCO, 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 para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2023 (resolución A.[...](33)), según pueda enmendarse.

1.7 El PSCO 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 exige Certificado de aptitud o Certificado NLS, tal como lo prescribe el Anexo II del Convenio MARPOL, el PSCO 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 PSCO se debería guiar por los procedimientos aplicables a los buques citados en la sección 1 *supra* (Buques que han de llevar un certificado).

2.3 Si el buque va provisto de alguna certificación distinta del certificado prescrito, el PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 explotación 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 PSCO 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 o impresos 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 (en ruta 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

Copias o impresos de las páginas del Libro registro de carga que abarquen un ciclo completo de operaciones de embarque/desembarque de la carga/lastrado y limpieza de los tanques del buque. También una copia del 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 con respecto a las descargas 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; y
- 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 hubiera 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 con 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 desembarque de la carga, agotamiento o prelavado de tanques de sustancias de las categorías Y Z de conformidad con el Manual de procedimientos y medios.

5.10 En lo que respecta a las anotaciones estipuladas en los párrafos 5.7, 5.8 y 5.9, si el buque ha implantado un libro registro electrónico, el propietario del buque puede solicitar estas anotaciones mediante un formulario independiente o solicitar una copia del informe del inspector para adjuntarla a la entrada del libro registro electrónico.

EJEMPLO DE ANOTACIÓN EN EL LIBRO DE REGISTRO DE CARGA

Refrendo del Libro registro de carga

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido bajo la autoridad del Gobierno de:

_____ (nombre oficial completo del país)

por _____ (Organización, empresa, agencia gubernamental autorizada)

Nombre del buque:	Número o letras distintivos:	Puerto de matrícula:
Arqueo bruto:	Número IMO: ¹	

Puerto:		
Tanque(s):	Sustancia(s):	Categoría(s):
	Sí	No
¿Se han vaciado los tanques, las bombas y los sistemas de tuberías?		
¿Se ha realizado el prelavado de acuerdo con el Manual de procedimientos y medios del buque?		
¿Se descargaron a tierra las aguas de lavado de tanques resultantes del prelavado y se vació el tanque?		
¿Se ha concedido una exención en cuanto al prelavado obligatorio?		

Causas de la exención: _____

¹ Véase el Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación (resolución A.1117(30)).

SE REFRENDA:

Que, de conformidad con lo prescrito en la regla 16 del Anexo II del Convenio MARPOL, se han realizado las anotaciones en el Libro registro de carga de acuerdo con la regla 13.6 del Anexo II del Convenio MARPOL, y las operaciones se han llevado a cabo con arreglo a lo dispuesto en el Manual de procedimientos y medios.

(fecha)

(Nombre y firma del inspector autorizado)

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

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 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 (*Crude Oil Washing Systems* – edición revisada, 2000) 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 el Convenio MARPOL 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 o 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 por el Estado rector del puerto (PSCO), 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO debería prestar especial atención a la integridad estructural y la navegabilidad 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO debería pedir confirmación a la OR.

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 PSCO 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 PSCO debería inspeccionar la estructura básica de las bodegas para descubrir toda reparación evidentemente realizada sin autorización. En dichos buques, el PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO.

4 CONDICIONES DE ASIGNACIÓN DEL FRANCOBORDO

Puede ocurrir que el PSCO 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 PSCO 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 a los pasajeros, 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 con 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 en cubierta, el PSCO 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 PSCO 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 correspondiente Inventario del equipo (modelo R) podrá aceptarse como prueba de la provisión y eficacia del equipo mencionado en los mismos; no obstante, el PSCO 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 PSCO debería evaluar los medios de embarco y desembarco del buque. El PSCO se debería regir por lo dispuesto en la regla II-1/3-9 del Convenio SOLAS 1974 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 1974.

10.2 Con respecto al mantenimiento de los medios de embarco y desembarco, el PSCO 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 PSCO también se debería asegurar de que los medios para el transbordo de prácticos cumplen la regla V/23 del Convenio SOLAS 1974 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

PARTE 1

PROCESOS DE INSPECCIÓN

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Si, al realizar la inspección por parte del Estado rector del puerto, el funcionario de supervisión por el Estado rector del puerto (PSCO) tiene los motivos fundados que se apuntan en la sección 2.2 de los presentes procedimientos, podrá verificar de conformidad con esta resolución los siguientes procedimientos operacionales de a bordo.

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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 de 1978, enmendado.

1.6 Definiciones y abreviaturas

Las definiciones y abreviaturas utilizadas en este apéndice son las de la sección 1.7 de los presentes Procedimientos (resolución A.1119(30)) completadas por las siguientes:

Supervisión operacional: Una inspección de supervisión para confirmar que el capitán y la tripulación están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo por lo que respecta a la seguridad del buque y la tripulación y a la protección del medio marino, y son capaces de aplicar dichos procedimientos. Cuando haya motivos fundados, podrá ampliarse de modo que incluya una comprobación de la eficacia de las comunicaciones e interacción y familiarización de la tripulación, incluida la interfaz humana.

Prueba funcional: Una prueba de un elemento para demostrar el funcionamiento y función correctos del equipo. Las pruebas funcionales podrán llevarse a cabo durante una inspección inicial o una inspección más detallada.

2 Motivos fundados

2.1 Los motivos fundados se definen en la sección 1.7.2 de los Procedimientos.

2.2 Además de los ejemplos generales de motivos fundados que figuran en la sección 2.4 de los Procedimientos, los motivos fundados relacionados con las prescripciones operacionales se enumeran en la sección 6.3.2 del apéndice 11.

3 Inspección más detallada para las prescripciones operacionales

3.1 La inspección más detallada debería evaluar la capacidad de la tripulación pertinente de hacer funcionar el equipo esencial de a bordo que guarda relevancia con su función. Los miembros de la tripulación responsables han de ser capaces de hacer funcionar dicho equipo independientemente de otros y se garantizará que no reciben instrucciones durante el proceso cuando se les pida que demuestren su entendimiento.

3.2 La inspección más detallada debería evaluar la familiarización de la tripulación con los procedimientos esenciales de a bordo que guardan relación con su función, la seguridad del buque y la protección del medio marino.

3.3 El PSCO debería efectuar una evaluación general la eficacia de las comunicaciones y la interacción y familiarización de la tripulación, incluida la interfaz humana.

3.4 El PSCO puede utilizar los puntos de la sección 5 infra como guía para evaluar la capacidad del capitán o del miembro de la tripulación para operar el buque. El resultado deseado es poder evaluar de manera eficaz el cumplimiento de las prescripciones operacionales a fin de que puedan aplicarse medidas correctivas cuando sea necesario.

3.5 Ejercicios

Una inspección más detallada podrá incluir ejercicios. Cuando se realicen ejercicios estos se harán a un ritmo que no entrañe ningún riesgo. El PSCO no debería esperar que las actividades operacionales, incluidos los ejercicios, se realicen en tiempo real. Se tomarán precauciones para garantizar que todos estén familiarizados con sus cometidos y con el equipo. De ser necesario, los ejercicios se pararán si el PSCO considera que la

tripulación está llevando a cabo prácticas peligrosas o si se produce una situación de emergencia real. Además, se tendrá en cuenta los siguiente:

- .1 el PSCO debería elaborar con el capitán la hipótesis de emergencia en la que se basará un ejercicio. La experiencia ha demostrado que la mejor evaluación se logra cuando un PSCO elabora y supervisa la hipótesis (en colaboración con el capitán) dado que hay un elemento de incertidumbre por parte de los oficiales del buque respecto a cómo va a desarrollarse un ejercicio y resulta más realista y parecido a una situación a bordo a la que tenga que enfrentarse la tripulación en caso de situación crítica; y
- .2 es esencial que se convocan reuniones entre el PSCO y miembros clave de personal del buque antes y después de toda actividad operacional en la que participen múltiples miembros de la tripulación. Se debería utilizar una reunión de información previa para explicar en términos generales cómo va a realizarse la actividad y esto debería permitir también al personal del buque reconocer a los PSCO que van a presenciar la actividad. Se recomienda que todos los PSCO que presencien el ejercicio lleven indumentaria de alta visibilidad para que pueda distinguírseles de los miembros de la tripulación.

3.6 Reunión sobre los resultados de las inspecciones y las conclusiones con respecto a las prescripciones operacionales

Al concluir una inspección se debería convocar una reunión con el capitán para asegurarse de que existe un entendimiento común de los resultados de la inspección detallada para determinar las insuficiencias y, si procede, los casos en los que la actividad operacional no cumple las normas exigidas. Se deberían analizar las medidas necesarias para que el buque cumpla las normas.

4 COMUNICACIÓN

4.1 El PSCO 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.

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

4.3 El PSCO 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.

4.4 Los problemas lingüísticos entre el PSCO y las tripulaciones de habla no inglesa pueden dificultar la comprensión de los objetivos a la hora de realizar la inspección y los ejercicios conexos. Cuando se determine que los resultados de una inspección no son satisfactorios, habrá que proceder con cautela para establecer si se trata de un problema de comunicación entre el PSCO y la tripulación o de un incumplimiento de las prescripciones operacionales.

4.5 Los buques de pasaje construidos el 1 de julio de 2010 o posteriormente dispondrán de un centro de seguridad a bordo. El centro de seguridad formará parte del puente de navegación o bien estará ubicado en un espacio separado adyacente al puente de navegación, al cual tendrá un acceso directo.

4.6 El PSCO debería verificar que se proporcionan medios de comunicación eficaces entre el centro de seguridad, el puesto central de control, el puente de navegación, el puesto de control de las máquinas, la cámara o cámaras de almacenamiento de los sistemas de extinción de incendios y los pañoles del equipo contra incendios.

5 Evaluación de las prescripciones operacionales del buque

5.1 Si durante una inspección más detallada se observa alguna de las siguientes situaciones, se puede considerar la detención del buque:

- .1 los oficiales de puente y la tripulación no supervisan las operaciones de carga ni toman medidas adecuadas para la carga en cuestión;
- .2 falta de conocimiento sobre el funcionamiento y las limitaciones del equipo de navegación o sobre el modo de someter a prueba tal equipo (incluidas las luces de navegación);
- .3 los oficiales de puente son incapaces de demostrar el funcionamiento de equipo de navegación esencial tal como el SIVCE y los sistemas de navegación integrados. Esto incluye las alarmas de supervisión e interrogación de dichos sistemas;
- .4 hay pruebas de que se ha estado gobernando el buque de un modo peligroso incluidos los siguientes casos, sin limitarse a ellos:
 - .1 incapacidad de hacer un seguimiento de la posición del buque de conformidad con los procedimientos de a bordo;
 - .2 incapacidad de verificar la precisión de la determinación de la situación utilizando múltiples medios para obtener los puntos;
 - .3 incapacidad de planear y evaluar adecuadamente una travesía;
 - .4 gobierno del buque hacia un peligro o una zona restringidas.
- .5 los oficiales de puente no están familiarizados con el funcionamiento y la prueba del equipo de radiocomunicaciones y/o el mecanismo por el cual se facilita información sobre seguridad marítima al buque;
- .6 los oficiales y miembros de la tripulación pertinentes no están familiarizados con la ubicación de los sistemas de lucha contra incendios tales como la bomba contra incendios de emergencia o el dispositivo de accionamiento del sistema fijo de extinción de;
- .7 los oficiales no tienen conocimiento de la ubicación, el funcionamiento ni la zona de cobertura de los puntos de parada de la ventilación en los espacios de alojamiento y en la cámara de máquinas;
- .8 los oficiales y la tripulación no tienen conocimiento de la ubicación de las indicaciones de la alarma contra incendios en los espacios de alojamiento y en la cámara de máquinas;

- .9 los oficiales y la tripulación no tienen conocimiento de la ubicación y el funcionamiento de las válvulas de cierre rápido de las máquinas principales y las máquinas auxiliares;
- .10 los oficiales y miembros de la tripulación pertinentes no tienen conocimiento del funcionamiento del equipo de salvamento y ni del modo de someter a prueba eficazmente dicho equipo;
- .11 los oficiales y miembros de la tripulación pertinentes no están familiarizados con el funcionamiento del equipo y con los procedimientos destinados a prevenir la contaminación del mar; o
- .12 hay pruebas de que se realizan operaciones que plantean riesgos para la vida humana y el medio ambiente.

5.2 Dichas observaciones del PSCO han de estar directamente relacionadas con el cumplimiento de las prescripciones del Convenio. Por lo que respecta a las deficiencias, es esencial tener en cuenta que tener el equipo necesario instalado y en funcionamiento no ofrece la capacidad exigida por el Convenio, a menos que el capitán y la tripulación estén familiarizados con el funcionamiento del equipo y los procedimientos conexos, según se prescribe en la sección A-I/4.4 del Código de formación. A continuación se muestran ejemplos de deficiencias y de referencias de convenios relevantes:

- .1 el oficial de máquinas no es capaz de demostrar el funcionamiento de las válvulas de fueloil instaladas de conformidad con lo dispuesto en la regla II-2/4.2.2.3.4 del Convenio SOLAS desde fuera del espacio de máquinas;

Nota 1: esto estaría relacionado con la regla XI-1/4 del Convenio SOLAS

- .2 el oficial de máquinas no es capaz de demostrar el funcionamiento de la instalación de tratamiento de aguas sucias exigida en la regla 2 del Anexo IV del Convenio MARPOL;

Nota 1: esto estaría relacionado con la regla IV/14 del Convenio SOLAS

Nota 2: si la instalación de tratamiento de aguas sucias no funciona o se han descargado aguas sucias en el mar, esto se considerará también pruebas del no cumplimiento de las prescripciones operacionales.

y

- .3 (en un buque regido por la regla V/19.2.10 del Convenio SOLAS) el oficial de puente no es capaz de demostrar el proceso de "planificación y realización de una travesía" ni de demostrar cómo determinar la situación del buque utilizando el SIVCE de conformidad con lo dispuesto en la regla A-II/1 de la parte A del Código de formación.

Nota 1: esto podría estar relacionado con la regla XI-1/4 del Convenio SOLAS o la sección A-I/4.4 del Código de formación. En función de la naturaleza y el ámbito de las cuestiones se podría utilizar uno u otro de ellos, aunque el Convenio SOLAS tiene un ámbito más amplio.

6 Orientaciones detalladas sobre la evaluación del cumplimiento de las prescripciones operacionales

6.1 En la parte 2 del presente apéndice figuran orientaciones detalladas sobre las zonas que deben someterse a inspección. Las orientaciones detalladas se dividen en los medios de evaluar el cumplimiento de las actividades cotidianas y en la preparación para situaciones de emergencia. Cuando las circunstancias así lo dictan se debería llevar a cabo una evaluación del cumplimiento de ambas categorías.

6.2 El PSCO debería considerar la posibilidad de pedir que se lleve a cabo un ejercicio cuando los registros del buque indiquen que el ejercicio en cuestión no se ha realizado de conformidad con las prescripciones del Convenio.

7 Presenciar y evaluar los ejercicios

7.1 En el caso de los buques de pasaje, los ejercicios en los que tengan que participar pasajeros se concertarán por adelantado con el capitán antes de la llegada del PSCO al buque, con el principal propósito de permitir al capitán informar a los pasajeros del ejercicio. La información debería proporcionarse por anuncios de megafonía en todos los idiomas pertinentes para la travesía en cuestión. Los anuncios se deberían repetir durante el ejercicio a intervalos adecuados. También se informará a los pasajeros del final del ejercicio.

7.2 Durante la realización de un ejercicio, el PSCO debería considerar la posibilidad de hacer preguntas a los miembros de la tripulación, particularmente los que están asignados a asistir a los pasajeros, a fin de obtener una impresión de la concienciación de seguridad a bordo del buque.

7.3 Al presenciar un ejercicio, el PSCO debería confirmar que:

- .1 la tripulación cumple sus cometidos según el cuadro de obligaciones;
- .2 se ha asignado el personal suficiente a las distintas partes para cumplir los cometidos;
- .3 existen medios de comunicación eficaces entre el equipo, el jefe del equipo y el puente, y se intercambia la información pertinente;
- .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 contraincendios son audibles y eficaces;
 - .2 las puertas contraincendios y las puertas estancas 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 2.5.4 del presente

apéndice), considerando el tamaño del buque y la situación del incendio, el personal y el equipo de lucha contra incendios.

7.4 En el caso de un ejercicio de evacuación o abandono del buque, debería confirmar que:

- .1 los medios de evacuación para los pasajeros/tripulación desde las cubiertas inferiores son adecuados, que los puestos de reunión están claramente indicados, que la tripulación está familiarizada con la disposición del buque y es capaz de reaccionar en caso de cambios de las circunstancias, por ejemplo, indicando a los pasajeros que eviten zonas llenas de humo; y
- .2 el equipo encargado de arriar el bote tiene los conocimientos necesarios y los botes se arrian y están listos para el embarque tras el despliegue de todo el equipo auxiliar.

7.5 Si el PSCO 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.

7.6 Tras haber evaluado en qué medida se cumplen las prescripciones operacionales, el PSCO debería hacer uso de su buen juicio profesional para determinar si el nivel de familiarización 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 una amenaza irracional para el medio marino.

8 Detención en virtud de las prescripciones operacionales

8.1 En las secciones 3.1.1 y 3.1.1.4 en el párrafo 3.1.1 y el subpárrafo 3.1.1.4 de los procedimientos revisados se determina que un buque deficiente es aquel cuya seguridad operacional no cumple en lo esencial las normas prescritas en el convenio pertinente y, concretamente, en el caso de las prescripciones operacionales, aquel donde:

"la aptitud operacional es insuficiente o hay falta de familiarización de la tripulación con los procedimientos operacionales fundamentales"

8.2 En tales casos, las prescripciones operacionales pertinentes and/o disposiciones de los convenios exigen que el Estado de abanderamiento adopte las medidas necesarias para remediar las situaciones en las que el capitán y/o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo. Las siguientes disposiciones son pertinentes:

- .1 regla XI-1/4 del Convenio SOLAS;
- .2 regla 11 del Anexo I del Convenio MARPOL;
- .3 regla 16.9 del Anexo II del Convenio MARPOL;
- .4 regla 8 del Anexo III del Convenio MARPOL;
- .5 regla 13 del Anexo IV del Convenio MARPOL;
- .6 regla 8 del Anexo V del Convenio MARPOL;

- .7 regla 10 del Anexo VI del Convenio MARPOL; y
- .8 artículo X, regla I/4 y sección A-I/4 del Convenio de formación.

PARTE 2

ORIENTACIONES SOBRE ACTIVIDADES DE INSPECCIÓN ESPECÍFICAS

1 Introducción

En esta sección se proporcionan orientaciones detalladas sobre las actividades de inspección específicas descritas en la parte 1 por lo que respecta a la evaluación del cumplimiento de las prescripciones operacionales relativas a las actividades diarias.

1.1 MANDO DESDE EL PUENTE

1.1.1 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.

1.1.2 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.

1.1.3 El PSCO 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 y manuales.

1.1.4 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 naves de gran velocidad, los PSCO podrán comprobar mediante el diario de navegación y los registros de datos meteorológicos si se han respetado esos límites. Es posible que los PSCO descubran que hubo que completar un viaje en condiciones meteorológicas peores de lo permitido, condiciones que no estaban previstas en el pronóstico meteorológico, aunque no debería darse inicio a un viaje nuevo en esas condiciones.

1.1.5 El PSCO 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.

1.2 OPERACIONES RELACIONADAS CON LA CARGA

1.2.1 El PSCO 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 1974.

1.2.2 Por lo que se refiere al transporte de cargas sólidas a granel, el PSCO 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.

1.2.3 Cuando proceda, el PSCO 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. Asimismo, se espera que los tripulantes responsables tengan los conocimientos adecuados con respecto al 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 (Código ESC) (de carácter no obligatorio, con la excepción del subcapítulo 1.9, de carácter obligatorio), enmendado.

1.2.4 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 PSCO podrá comprobar si el cargador ha proporcionado al capitán todos los datos pertinentes, incluidos los correspondientes certificados de las pruebas.

1.2.5 En el caso de algunas cargas, como las expuestas a licuefacción, se aconsejan precauciones especiales (véase la sección 7 del Código IMSBC). El PSCO 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.

1.2.6 Los oficiales responsables de la manipulación de la carga y de las operaciones relacionadas con la carga y los tripulantes clave 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.

1.2.7 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), de carácter obligatorio.

1.2.8 El PSCO 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.

1.3 FUNCIONAMIENTO DE LAS MÁQUINAS

1.3.1 El PSCO 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 contraincendios; y
- .4 cualquier otro equipo esencial en casos de emergencia.

1.3.2 El PSCO 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.

1.3.3 El PSCO 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.

1.3.4 El PSCO 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 contra incendios:
 - .1 número y emplazamiento de las bombas contra incendios instaladas en el buque (incluidas las de emergencia);
 - .2 procedimientos para poner en marcha todas esas bombas; y
 - .3 válvulas adecuadas para su funcionamiento.

1.3.5 El PSCO 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.

1.4 MANUALES, INSTRUCCIONES, ETC.

1.4.1 El PSCO 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.

1.4.2 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 en caso de contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas, conforme a lo dispuesto en la regla 17 del Anexo II del Convenio MARPOL, si procede; y
- .8 un cuadernillo de estabilidad, planes de estabilidad conexos, información sobre estabilidad y un instrumento de estabilidad aprobado para buques tanque.

1.5 HIDROCARBUROS Y MEZCLAS OLEOSAS PROCEDENTES DE LAS CÁMARAS DE MÁQUINAS

1.5.1 El PSCO 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.

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

1.5.3 El PSCO 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 sistemas para la manipulación de desechos oleosos en los espacios de máquinas de los buques. Teniendo en cuenta lo que antecede, el PSCO 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.

1.5.4 Cuando no se hayan utilizado las instalaciones de recepción de otros puertos por deficiencias en las mismas, el PSCO 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/Rev.1, apéndice 1 del anexo), tal como pueda enmendarse.

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

1.6.1 El PSCO 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 PSCO podrá comprobar si se han utilizado las instalaciones de recepción y tomar nota de cualquier supuesta deficiencia de las mismas.

1.6.2 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 PSCO podrá encontrar directrices pormenorizadas para la inspección en puerto de los procedimientos de lavado con crudos.

1.6.3 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.

1.6.4 Cuando no se hayan utilizado las instalaciones de recepción de otros puertos por deficiencias en las mismas, el PSCO 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/Rev.1, según pueda enmendarse.

1.6.5 El Libro registro de basuras podrá presentarse en formato electrónico. Para la aceptación de este libro registro electrónico debería presentarse una declaración de la Administración. Si no puede presentarse una declaración, será necesario presentar el libro registro impreso para que se examine.

1.6.6 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.

1.7 MERCANCÍAS PELIGROSAS Y SUSTANCIAS PERJUDICIALES TRANSPORTADAS EN BULTOS

1.7.1 El PSCO 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 1974).

1.7.2 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 1974. Las Administraciones podrán reducir las prescripciones para los buques de carga 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 y en cantidades exceptuadas.

1.7.3 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.

1.7.4 El PSCO 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 1974. 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.

1.8 BASURAS

1.8.1 El PSCO 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.

1.8.2 Las "Directrices de 2017 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL" (resolución MEPC.295(71)), como puedan enmendarse, tienen por objeto ayudar a los armadores a cumplir lo prescrito en el Anexo V y en las legislaciones nacionales.

1.8.3 El PSCO podrá comprobar si el personal del buque:

- .1 tiene conocimiento de esas directrices y, en particular, de la sección 2: "Gestión de basuras"; 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.

1.8.4 Cuando no se hayan utilizado las instalaciones de recepción de otros puertos por deficiencias en las mismas, el PSCO 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/Rev.1, tal como pueda enmendarse.

1.9 AGUAS SUCIAS

1.9.1 El PSCO podrá comprobar:

- .1 si se han cumplido todas las prescripciones operacionales del Anexo IV del Convenio MARPOL. El PSCO 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.

1.9.2 El PSCO 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.

1.9.3 Cuando no se hayan utilizado las instalaciones de recepción de otros puertos por deficiencias en las mismas, el PSCO 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 en relación con las instalaciones de recepción de desechos que figuran en la circular MEPC.1/Circ.834/Rev.1 (tal como pueda enmendarse).

1.10 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

El PSCO 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 y de azufre cuando se cuente con disposiciones equivalentes;
- .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 2.27 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.

2 Introducción

En esta sección se proporcionan orientaciones detalladas sobre las actividades de inspección específicas descritas en la parte 1 por lo que respecta a la evaluación de la preparación para emergencias y ejercicios.

2.1 CUADRO DE OBLIGACIONES

2.1.1 El PSCO podrá comprobar si los tripulantes tienen suficiente conocimiento de los cometidos indicados en dicho cuadro y si están familiarizados con las funciones que se les ha asignado y saben en qué lugares deberían desempeñar tales funciones, lo cual se determina haciendo las preguntas pertinentes a la tripulación. Esto podría tener lugar antes del ejercicio o durante el mismo, por ejemplo, haciendo preguntas a los guías de las escaleras en los buques de pasaje.

2.1.2 Para determinar si el cuadro de obligaciones está actualizado, el PSCO podrá pedir que se le presente, si existe, una lista actualizada de la tripulación.

2.1.3 El PSCO 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 PSCO 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.

2.1.4 El PSCO 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.

2.1.5 A toda embarcación motorizada de supervivencia se le asignará una persona que sepa manejar el motor y realizar pequeños ajustes.

2.2 Comunicación durante los ejercicios

2.2.1 El PSCO 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, tanto en situaciones normales como de emergencia.

2.2.2 Para los ejercicios, los miembros clave de la tripulación podrán asignarse a los siguientes puestos, sin limitarse a ellos:

- .1 equipo del puente, incluidos los operadores del SMSSM que también habrán de ser capaces de comunicar con tierra y otros buques;
- .2 cuadrillas de lucha contra incendios;
- .3 cuadrillas de lucha contra averías;
- .4 cuadrillas de preparación de los botes; o
- .5 personal encargado de reunir a los pasajeros en los buques de pasaje.

2.2.3 El PSCO 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.

2.2.4 El PSCO debería determinar, en el caso de que se utilicen radios portátiles de ondas decimétricas o métricas en los ejercicios, si la tripulación está familiarizada con el equipo, está al tanto de las zonas/áreas de recepción muertas y de qué métodos de comunicación alternativos están disponibles.

2.2.5 Cuando se realicen ejercicios, el PSCO debería determinar que hay suficiente personal en el Puente para tomar decisiones, gobernar el buque según sea necesario y hacerse cargo de la considerable cantidad de comunicaciones que podrán darse.

2.2.6 Un aspecto a menudo descuidado en los ejercicios de emergencia es la comunicación con tierra. Cuando un buque está en dificultades es probable que se necesite la participación de las organizaciones basadas en tierra, tales como el operador del buque y los centros regionales de coordinación del salvamento. El PSCO debería confirmar que el capitán y la tripulación están al tanto de los procedimientos cuando se necesite comunicar con tierra y el modo de establecer tal comunicación.

2.3 Plan de búsqueda y salvamento

En los buques de pasaje, el PSCO 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.

2.4 Ejercicios de lucha contra incendios y de abandono del buque

2.4.1 Cuando el PSCO 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.

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

2.4.3 Al establecer la hipótesis, es importante que el PSCO 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 PSCO debería apartarse y limitarse a observar, tomando las notas que estime oportunas. Es importante hacer hincapié en que la función del PSCO no es enseñar ni impartir formación, sino presenciar los ejercicios.

2.4.4 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 PSCO considera que la tripulación está llevando a cabo prácticas peligrosas o si se produce una situación de emergencia real.

2.5 Ejercicios de lucha contra incendios

2.5.1 El PSCO 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 contraincendios o utilice otros medios para dar la alarma.

2.5.2 El PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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.

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

2.5.4 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 PSCO podrá pedirles que expliquen sus funciones y, si es posible, que demuestren que están familiarizados con las tareas asignadas.

2.5.5 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.

2.6 Ejercicios de abandono del buque

2.6.1 Previa consulta con el capitán, el PSCO 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 PSCO 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.

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

2.6.3 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 poner a prueba el alumbrado de emergencia y el alumbrado a baja altura, si procede, 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.

2.6.4 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 PSCO 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.

2.6.5 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.

2.7 Ejercicios de entrada y salvamento en espacio cerrado

2.7.1 Previa consulta con el capitán, el PSCO puede pedir que se 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.

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

2.7.3 El PSCO 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.

2.7.4 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.

2.8 Ejercicios de gobierno del buque en situaciones de emergencia

2.8.1 Previa consulta con el capitán, el PSCO 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.

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

2.8.3 Los ejercicios de gobierno en situaciones de emergencia deberían incluir:

- .1 mando directo desde el compartimiento del aparato de gobierno;
- .2 procedimientos de comunicación con el puente de navegación; y
- .3 cuando proceda, utilización de las fuentes secundarias de energía.

2.9 Plan de contención de averías y Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP) o Planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar (SMPEP)

2.9.1 El PSCO 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 SOPEP y, si procede, al SMPEP.

2.9.2 El PSCO 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.

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

2.9.4 También se podrán pedir explicaciones a los oficiales 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.

2.9.5 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.

2.10 Plano de lucha contra incendios

2.10.1 El PSCO podrá comprobar si se dispone de un plano o folleto explicativo del sistema de lucha contra incendios, si la tripulación está familiarizada con la información en ellos facilitada y si, en el caso de los buques tanque, los miembros de la tripulación están familiarizados con el instrumento de estabilidad aprobado.

2.10.2 El PSCO 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.

2.10.3 El PSCO 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.

2.10.4 El PSCO 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.

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 1974.

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 OR.

1.3 Los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto (PSCO) no llevan a cabo auditorías de la gestión de la seguridad. La auditoría IGS es responsabilidad del Estado de abanderamiento y de la compañía, no está dentro del ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto. Los PSCO realizan inspecciones de los buques, que corresponden a un proceso de muestreo y dan una imagen instantánea del buque en un momento dado.

1.4 La documentación relativa al sistema de gestión de la seguridad está en el idioma de trabajo del buque, que es posible que el PSCO no entienda. Es posible que este no sea un procedimiento armonizado, dado que el PSCO solo podrá comprobar esta documentación en los buques en los que puede entender el idioma.

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 1974 y del Código IGS, por "arqueo bruto" se entiende el arqueo bruto del buque determinado en virtud de las disposiciones del Convenio de arqueo 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 1974;
- .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 mediante la resolución A.741(18), enmendado."
Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto	Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2021, adoptados mediante la resolución A.1155(32), 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."
SGS	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 electrónicamente o en papel directamente por una Parte en un convenio pertinente o, en su nombre, por una OR, 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
PSCO	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
Relacionada con el Código IGS	Una deficiencia técnica y/u operacional que el PSCO ha determinado que es prueba objetiva de un fallo o de falta de eficacia en la implantación del Código IGS, y que se indica como "relacionada con el Código IGS" en el informe de la inspección
Deficiencia IGS	Deficiencia relacionada con el Código IGS

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 PSCO debería verificar que el buque lleva a bordo los certificados de gestión de la seguridad de conformidad con el capítulo IX del Convenio SOLAS 1974 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 las prescripciones del Convenio SOLAS 1974, 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 OR 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 PSCO no lleva a cabo una auditoría de la gestión de la seguridad del SGS 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 PSCO, 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.

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, el PSCO verificará, durante la inspección, la eficacia de toda medida correctiva adoptada por la compañía, examinando los aspectos de las deficiencias técnicas y/u operacionales señalados en el informe previo de inspección de supervisión por el Estado rector del puerto que llevaron a que se señalase una deficiencia IGS.

7 MEDIDAS DE SEGUIMIENTO

7.1 Deficiencias técnicas, operacionales y relacionadas con el Código IGS

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:

- .1 las cuales, independientemente de si dan lugar a detención o no, 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 de las cuales al menos una deficiencia que no da lugar a detención indica un fallo, o falta de eficacia, en la implantación del Código IGS, se notificará una deficiencia relacionada con la gestión de la seguridad que no da lugar a detención 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 adopten medidas correctivas en un plazo de tres meses;
- .3 las cuales individualmente no dan lugar a detención pero que colectivamente hacen necesaria la detención del buque e indican un fallo grave, o falta de eficacia, en la implantación del Código IGS, se notificará 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; y
- .4 de las cuales al menos una deficiencia que da lugar a detención indica un fallo grave, o falta de eficacia, en la implantación del Código IGS, se notificará una deficiencia relacionada con la gestión de la seguridad que da lugar a detención 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 el Código IGS, dichas deficiencias deberían registrarse como una sola.

7.1.3 El PSCO verificará la eficacia de toda medida correctiva como se indica en la sección 6.3.2. Si tras examinar los aspectos relacionados con una deficiencia IGS con respecto a la cual se han prescrito medidas correctivas en el plazo de tres meses se determina que estas no son satisfactorias, se determinará la existencia de una nueva deficiencia IGS que da lugar a detención con la prescripción de que la Administración o la OR ha de llevar a cabo una auditoría de la gestión de la seguridad. En este caso, el funcionario debería aplicar el siguiente procedimiento:

- .1 registrar una o más deficiencias técnicas/operacionales, den o no lugar a detención, en relación con los mismos aspectos que condujeron a que se determinase la deficiencia IGS previa;
- .2 marcar las deficiencias como "relacionadas con el Código IGS" y, en los comentarios, añadir el texto siguiente: "Esta deficiencia indica una implantación no eficaz del Código IGS en relación con los aspectos con los cuales se detectaron deficiencias IGS en el marco de la inspección por el Estado rector del puerto en _____"; y
- .3 registrar una nueva deficiencia IGS que da lugar a detención con la prescripción de que la Administración o la OR ha de llevar a cabo una auditoría de la gestión de la seguridad antes de que pueda levantarse la detención del buque.

7.2 Deficiencias que no justifican la detención

Los errores menores de mecanografía en el DC, el DC provisional, o el CGS o el CGS provisional 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.

7.3 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 haciendo uso del código de deficiencia relativo al DC o al CGS, según proceda.

8.2 Deficiencia relacionada con la gestión de la seguridad

Cuando el PSCO examine las deficiencias técnicas y/u operacionales detectadas y concluya que dichas deficiencias constituyen una prueba objetiva de un fallo, 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 (PSCO) verifiquen el cumplimiento de las prescripciones del Convenio SOLAS 1974 relativas a la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT).

2 APLICACIÓN

2.1 El equipo LRIT se estipula en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS 1974 y en las "Normas de funcionamiento y prescripciones funcionales revisadas para la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques" (resolución MSC.263(84)/Rev.1), enmendadas, en las cuales se 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 6 h 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/2.1.15 del Convenio SOLAS 1974 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 PSCO 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 PSCO debería verificar que:

- .1 el inventario del equipo (modelo E, P o C) indica que se prescribe la LRIT, según proceda; y¹
- .2 el equipo identificado por el representante del buque como terminal LRIT designada está conectado.²

3.1.2 En caso de cambio de pabellón reciente, el PSCO 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 1974.

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

¹ Nota: para los buques de carga de arqueado bruto superior a 500 y los buques de pasaje se prescribe un inventario del equipo.

² Nota: en circunstancias excepcionales y durante el periodo más breve posible, la LRIT podrá desconectarse o se podrá 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 1974 y resolución MSC.263(84)/Rev.1, 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 actualizadas, según se indique en el GISIS), y se encuentra disponible para los buques que disponen de una instalación LRIT.

4 Deficiencias que justifican la detención

4.1 El PSCO 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.¹

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 presente la orientación que figura en las "Orientaciones sobre la implantación del sistema LRIT" (MSC.1/Circ.1298), también se señala a los PSCO 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 PSCO 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.

¹ Regla V/16.2 del Convenio SOLAS 1974: "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 (Convenio de arqueo 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 el Convenio SOLAS 1974, el Convenio MARPOL y el Convenio de formación de 1978, se podrán aplicar los planes provisionales que se indican en el párrafo 2.

2 Con arreglo a los planes provisionales adoptados por la Organización,¹ 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 1974:
 - .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 1974, 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), cuya quilla haya sido colocada antes del 18 de julio de 1994.

3 En el caso de los buques a los que se aplican los planes provisionales anteriores, en la columna OBSERVACIONES del Certificado internacional de arqueo y en la nota a pie de página que se refiere al arqueo bruto de los certificados pertinentes del Convenio SOLAS 1974 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.

¹ Resoluciones A.494(XII) con respecto al Convenio SOLAS 1974, A.540(13) con respecto al Convenio de formación de 1978, y A.541(13) con respecto al Convenio MARPOL.

4 El funcionario de supervisión por el Estado rector del puerto (PSCO) debería tomar las siguientes medidas, según corresponda, si se encuentran deficiencias en relación con el Convenio de arqueo 1969:

- .1 si un buque no tiene un Certificado internacional de arqueo 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, 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 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 1974) 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 de 1978) 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 las reglas V/14 (dotación) del Convenio SOLAS 1974, y I/2 (titulación de la gente de mar) y el capítulo VIII (horas de descanso) del Convenio de formación de 1978.

3 ÁMBITO DE APLICACIÓN

3.1 La regla V/14.2 del Convenio SOLAS 1974 se aplica solamente a los buques regidos por el capítulo I del Convenio SOLAS 1974. El Convenio de formación de 1978 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 1974, el Convenio de formación de 1978 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 radioperadores 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 de 1978, 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 de 1978 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 de 1978, enmendado. La única prueba documental prescrita en el Convenio de formación de 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 PSCO debería tener presentes las prescripciones pertinentes de la regla V/14 del Convenio SOLAS 1974 y el Convenio de formación de 1978.

6.1.2 El PSCO 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 PSCO también debería determinar si el Estado de abanderamiento es Parte en el Convenio de formación de 1978, 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/Rev.13, según pueda ser enmendada, estaría justificado realizar una inspección más detallada.

6.2 Inspección inicial

Títulos y documentos de la gente de mar

6.2.1 El PSCO 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 de 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 PSCO 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 de 1978, 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 PSCO 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, enmendada, 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 de 1978, 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 PSCO debería considerar si el buque puede cumplir la regla I/4.1.2 del Convenio de formación de 1978 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 su ausencia, 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 dichos miembros de la tripulación tienen asignados cometidos de seguridad, protección o prevención 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 tanque ni buques de pasaje con un arqueo bruto superior a 500 en viajes internacionales.

Dotación

6.2.22 El PSCO 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 1974 y el Convenio de formación de 1978.

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 PSCO 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 PSCO 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 PSCO 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 de 1978. Con respecto al número de gente de mar, el PSCO posteriormente debería aplicar su juicio profesional, teniendo en cuenta el capítulo VIII del Convenio de formación de 1978 y el Código de formación y la duración y la zona de la próxima travesía, para determinar si esta puede llevarse a cabo con seguridad. El PSCO 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 PSCO 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 PSCO debería considerar si el buque puede cumplir las prescripciones aplicables del Estado de abanderamiento sobre la dotación de seguridad. En caso de que el PSCO 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 h de descanso en todo periodo de 24 h; y
- .2 77 h en todo periodo de siete 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 h de duración, y el intervalo entre dos periodos de descanso consecutivos será, como máximo, de 14 h.

6.2.30 El PSCO 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 PSCO 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,¹⁰ y deberán figurar en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés.

6.2.33 El PSCO 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 PSCO 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 afectados 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 h en cualquier periodo de siete 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, que figuran en el párrafo 1.3 de la regla I/4 del Convenio de formación de 1978, 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.

6.4 Inspección más detallada

6.4.1 El PSCO 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 de 1978 sobre un periodo adecuado, que deberían incluir, como mínimo, en la medida de lo posible, el periodo de siete 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 lo dispuesto en el MSMD y las prescripciones del Convenio de formación de 1978; 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 de 1978 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 de 1978, 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 de 1978 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 de 1978 se limitan a la competencia necesaria para aplicar esos procedimientos de manera segura;
- .3 los procedimientos de inspección con arreglo al Convenio de formación de 1978 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 de 1978 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; y
- .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 1974. 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 PSCO debe examinar para la supervisión de conformidad con el Convenio SOLAS 1974 o con el Convenio de formación de 1978 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 de 1978);
- .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 de 1978); 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 MSMD o dotación (número o cualificación) no conforme con el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (regla V/14 del Convenio SOLAS 1974 y regla I/4.2.2 del Convenio de formación de 1978); y
- .6 persona no cualificada en la guardia (regla I/4.2.4 del Convenio de formación de 1978).

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 de 1978 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 h de descanso en cualquier periodo de 24 h (es decir, trabaja más 14 h) o menos de 77 h de descanso en un periodo de 7 días (sección A-VIII/1 del Código de formación).

7.3 Deficiencias que podrían dar lugar a detención

7.3.1 El párrafo 2 de la regla I/4 del Convenio de formación de 1978, enmendado, contiene las deficiencias que puede considerarse que suponen un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente:

- .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 Si no se solventan las deficiencias que el PSCO ha determinado que suponen un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, esto constituirá el único motivo fundado, en virtud del Convenio de formación de 1978, enmendado, por el cual se puede detener a un buque.

7.3.3 A continuación se señalan ejemplos de deficiencias que dan lugar a detención de conformidad con el Convenio SOLAS 1974 y el Convenio de formación de 1978:

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 1974); 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 de 1978);

- .4 ausencia en la guardia de un radioperador (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 de 1978);
- .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 de 1978);
- .6 títulos caducados (regla I/4.2.1 del Convenio de formación de 1978), y para el certificado médico véase también la regla I/9, párrafos 6 y 7, del Convenio de formación de 1978; 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 PSCO 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 celebrar consultas 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 PSCO debería tener presente que además del Convenio SOLAS 1974 y el Convenio de formación de 1978, es posible que haya otros instrumentos internacionales aplicables. El PSCO 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 de 1978**

Véase el cuadro B-I/2 del Código de formación enmendado

APÉNDICE 12

LISTA DE CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS

PARTE A

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

- 1 Certificado internacional de arqueo (Convenio de arqueo 1969, artículo 7);
- 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 (regla I/12 del Convenio SOLAS 1974);
- 4 Certificado de seguridad de construcción para buque de carga (regla I/12 del Convenio SOLAS 1974);
- 5 Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (regla I/12 del Convenio SOLAS 1974);
- 6 Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga (regla I/12 del Convenio SOLAS 1974);
- 7 Certificado de seguridad para buque de carga (regla I/12 del Convenio SOLAS 1974);
- 8 Certificado de exención (regla I/12 del Convenio SOLAS 1974);
- 9 Documento relativo a la dotación mínima de seguridad (regla V/14.2 del Convenio SOLAS 1974);
- 10 Certificado internacional de francobordo (1966) (artículo 16.1 del Convenio de líneas de carga de 1966/Protocolo de líneas de carga 1988);
- 11 Certificado internacional de exención relativo al francobordo (Convenio de líneas de carga de 1966/Protocolo de líneas de carga 1988, artículo 16.2);
- 12 Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (regla 7.1 del Anexo I del Convenio MARPOL);
- 13 Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (NLS) (regla II/9.1 del Convenio MARPOL);
- 14 Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (regla IV/5.1 del Convenio MARPOL y circular MEPC.1/Circ.408);
- 15 Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (regla VI/6.1 del Convenio MARPOL);
- 16 Certificado internacional de eficiencia energética (regla 6 del Anexo VI del Convenio MARPOL);

- 17 Certificado internacional de gestión del agua de lastre (artículo 9.1 a) y regla E-2 del Convenio BWM);
- 18 Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (regla 2 del anexo 4 del Convenio AFS 2001);
- 19 Declaración relativa al sistema antiincrustante (regla 5 del anexo 4 del Convenio AFS 2001);
- 20 Certificado internacional de protección del buque o Certificado internacional de protección del buque provisional (parte A/19 del Código PBIP y apéndices);
- 21 Títulos de capitán, oficial o marinero (artículo VI y regla I/2 del Convenio de formación de 1978 y sección A-I/2 del Código de formación);
- 22 Copia del documento de cumplimiento o copia del documento provisional de cumplimiento (regla IX/4.2 del Convenio SOLAS 1974 y párrafos 13 y 14 del Código IGS);
- 23 Certificado de gestión de la seguridad o certificado provisional de gestión de la seguridad (regla IX/4.3 del Convenio SOLAS 1974 y párrafos 13 y 14 del Código IGS);
- 24 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 (sección 1.4 del Código CIG o sección 1.6 del Código CG);
- 25 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 (sección 1.5 del Código CIQ o sección 1.6 del Código CGrQ);
- 26 Certificado internacional de aptitud para el transporte de carga de CNI (regla VII/16 del Convenio SOLAS 1974 y sección 1.3 del Código CNI);
- 27 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 CLC 69/92);
- 28 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);
- 29 Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad por la remoción de restos de naufragio (artículo 12 del Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007);
- 30 Certificado de seguridad para naves de gran velocidad y Permiso de explotación para naves de gran velocidad (regla X/3.2 del Convenio SOLAS 1974 y párrafo 1.8.1 y sección 1.9 del Código NGV 1994/2000);
- 31 Documento de cumplimiento respecto de las prescripciones especiales para el transporte de mercancías peligrosas (regla II-2/19.4 del Convenio SOLAS 1974);

- 32 Documento de autorización para el transporte de grano y manual de carga de grano (regla VI/9 del Convenio SOLAS 1974, sección 3 del Código de transporte de grano);
- 33 Plan de evaluación del estado del buque (CAS): Declaración de cumplimiento, informe final y registro del examen (reglas 20 y 21 del Anexo I del Convenio MARPOL y resolución MEPC.94(46), enmendada por las resoluciones MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) y MEPC.236(65));
- 34 Registro sinóptico continuo (regla XI-1/5 del Convenio SOLAS 1974);
- 35 Libro registro de hidrocarburos, partes I y II (reglas I/17 y I/36 del Convenio MARPOL);
- 36 Libro registro de carga (regla 15 del Anexo II del Convenio MARPOL);
- 37 Libro registro de basuras (regla 10 del Anexo V del Convenio MARPOL);
- 38 Plan de gestión de basuras (regla 10 del Anexo V del Convenio MARPOL y resolución MEPC.220(63));
- 39 Libro registro y registro del nivel y el estado de encendido/apagado de los motores diésel marinos (regla 13.5.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL);
- 40 Libro registro del cambio de fueloil (regla 14.6 del Anexo VI del Convenio MARPOL);
- 41 Libro registro de sustancias que agotan la capa de ozono (regla 12.6 del Anexo VI del Convenio MARPOL);
- 42 Libro registro del agua de lastre (artículo 9.1 b) y regla B-2 del Convenio BWM 2004);
- 43 Sistemas fijos de extinción de incendios por gas – Certificado de exención de los espacios de carga y lista de cargas (regla II-2/10.7.1.4 del Convenio SOLAS 1974);
- 44 Manifiesto de mercancías peligrosas o plano de estiba (reglas VII/4 y VII/7-2 del Convenio SOLAS 1974; regla 5 del Anexo III del Convenio MARPOL);
- 45 En el caso de los petroleros, el registro del sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos del último viaje en lastre (regla I/31.2 del Convenio MARPOL);
- 46 Plan de colaboración de búsqueda y salvamento para buques de pasaje que operen en rutas fijas (regla V/7.3 del Convenio SOLAS 1974);
- 47 En el caso de buques de pasaje, una lista de las limitaciones operacionales (regla V/30.2 del Convenio SOLAS 1974);
- 48 Cartas y publicaciones náuticas (reglas V/19.2.1.4 y V/27 del Convenio SOLAS 1974);
- 49 Registro de las horas de descanso y plan de guardias (secciones A-VIII/1.5 y 1.7 del Código de formación);
- 50 Demostración de aptitud de operación de espacios de máquinas sin dotación permanente (regla II-1/46.3 del Convenio SOLAS 1974); y

- 51 Declaración de cumplimiento¹ relativa a la notificación del consumo de fueloil y de la clasificación de la intensidad de carbono operacional. Deberían conservarse a bordo las declaraciones de cumplimiento de los últimos cinco años como mínimo, según proceda (regla 6 del Anexo VI del Convenio MARPOL).

PARTE B

Lista de otros títulos y documentos que, en la medida en la que sea aplicable, se requieren a bordo:

- 1 Planos de construcción del buque (regla II-1/3-7 del Convenio SOLAS 1974);
- 2 Expediente de construcción del buque (regla II-1/3-10 del Convenio SOLAS 1974);
- 3 Cuadernillo de maniobras e información (regla II-1/28 del Convenio SOLAS 1974);
- 4 Información sobre estabilidad (reglas II-1/5 y II-1/5-1 del Convenio SOLAS 1974 y regla 10 del Convenio de líneas de carga 1966/Protocolo de líneas de carga 1988);
- 5 Información sobre compartimentado y estabilidad (regla 28 del Anexo I del Convenio MARPOL);
- 6 Planos y cuadernillos de lucha contra averías (regla II-1/19 del Convenio SOLAS 1974, circular MSC.1/Circ.1245, enmendada);
- 7 Manual de acceso a la estructura del buque (regla II-1/3-6 del Convenio SOLAS 1974);
- 8 Archivos de informes sobre reconocimientos del programa mejorado (en el caso de los graneleros o petroleros) (regla XI-1/2 del Convenio SOLAS 1974 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);
- 9 Manual de sujeción de la carga (reglas VI/5.6 y VII/5 del Convenio SOLAS 1974, circular MSC.1/Circ.1353/Rev.1);
- 10 Cuadernillo de granelero (reglas VI/7.2 y XII/8 del Convenio SOLAS 1974 y Código BLU);
- 11 Plan de carga/descarga de cargas a granel (regla VI/7.3 del Convenio SOLAS 1974);
- 12 Información sobre la carga (reglas VI/2 y XII/10 del Convenio SOLAS 1974 y circular MSC/Circ.663);
- 13 Plano/folleto de lucha contra incendios (reglas II-2/15.2.4 y II-2/15.3.2 del Convenio SOLAS 1974);
- 14 Manual de seguridad contra incendios (regla II-2/16.2 del Convenio SOLAS 1974);
- 15 Manual de formación de seguridad contra incendios (regla II-2/1 5.2.3 del Convenio SOLAS 1974);
- 16 Manual de formación (regla III/35 del Convenio SOLAS 1974);

¹ Los buques nuevos no deben disponer de declaraciones de cumplimiento hasta junio del año siguiente.

- 17 Formación y ejercicios a bordo y registros de mantenimiento (reglas II-2/15.2.2.5 y III/19.3, 19.5, 20.6 y 20.7 del Convenio SOLAS 1974);
- 18 Planes y procedimientos específicos para el rescate de personas del agua (regla III/17-1 del Convenio SOLAS 1974, resolución MSC.346(91) y circular MSC.1/Circ.1447);
- 19 Sistema de ayuda para la toma de decisiones por los capitanes (buques de pasaje) (regla III/29 del Convenio SOLAS 1974);
- 20 Código internacional de señales y un ejemplar del volumen III del Manual IAMSAR (regla V/21 del Convenio SOLAS 1974);
- 21 Registros de las actividades relacionadas con la navegación (reglas V/26 y V/28.1 del Convenio SOLAS 1974);
- 22 Plan de protección del buque y registros conexos (regla XI-2/9 del Convenio SOLAS 1974, partes A/9 y 10 del Código PBIP);
- 23 Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica para motores (párrafo 2.1.1.1 del Código técnico sobre los NO_x 2008);
- 24 Expediente técnico del EEDI (regla 22 del Anexo VI del Convenio MARPOL);
- 25 Expediente técnico del EEXI (regla 23 del Anexo VI del Convenio MARPOL);
- 26 Manual de gestión de a bordo (OMM) para la limitación de la potencia en el eje (SHaPoLi) / limitación de la potencia del motor (EPL), si procede (regla 23 del Anexo VI del Convenio MARPOL y resolución MEPC.335(76));
- 27 Expedientes técnicos (párrafo 2.3.4 del Código técnico sobre los NO_x 2008);
- 28 Libro registro de los parámetros del motor (párrafo 2.3.7 del Código técnico sobre los NO_x);
- 29 Certificado de homologación de incinerador (regla 16.6 del Anexo VI del Convenio MARPOL);
- 30 Manual de instrucciones del fabricante para los incineradores (regla 16.7 del Anexo VI del Convenio MARPOL);
- 31 Procedimiento para el cambio de fueloil (regla 14.6 del Anexo VI del Convenio MARPOL);
- 32 Notas de entrega de combustible y muestra representativa (reglas 18.6 y 18.8.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL);
- 33 Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (regla 37.1 del Anexo I del Convenio MARPOL y resolución MEPC.54(32), enmendada por la resolución MEPC.86(44));
- 34 Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas (regla 17 del Anexo II del Convenio MARPOL);

- 35 Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) (con un plan de medidas correctivas incluido para un buque clasificado D durante tres años consecutivos o clasificado E) y la correspondiente confirmación del cumplimiento (reglas 5, 26 y 28 del Anexo VI del Convenio MARPOL; circular MEPC.1/Circ.795, en su forma enmendada);
- 36 Plan de operaciones de buque a buque y registros de las operaciones de buque a buque (regla 41 del Anexo I del Convenio MARPOL);
- 37 Manual de procedimientos y medios (buques tanque quimiqueros) (regla 14.1 del Anexo II del Convenio MARPOL; resolución MEPC.18(22), enmendada por la resolución MEPC.62(35));
- 38 Plan de gestión de los compuestos orgánicos volátiles (COV) (regla 15.6 del Anexo VI Convenio MARPOL);
- 39 Plan de gestión del agua de lastre (regla B-1 del Convenio BWM 2004 y resolución MEPC.127(53), enmendada);
- 40 Informes de pruebas de conformidad con la LRIT (regla V/19-1.6 del Convenio SOLAS 1974, circular MSC.1/Circ.1307/Rev.1);
- 41 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) (regla V/18.8 del Convenio SOLAS 1974);
- 42 Informe sobre la prueba del SIA (regla V/18.9 del Convenio SOLAS 1974, circular MSC.1/Circ.1252);
- 43 Informe sobre el estudio de ruidos a bordo (regla II-1/3-12 del Convenio SOLAS 1974);
- 44 Manual de operaciones de los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos (regla 31 del Anexo I del Convenio MARPOL; resolución A.496(XII); resolución A.586(14), enmendada por la resolución MEPC.24(22); resolución MEPC.108(49), enmendada por la resolución MEPC.240(65));
- 45 Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos (regla 35 del Anexo I del Convenio MARPOL; resolución MEPC.81(43));
- 46 Hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) (regla VI/5-1 del Convenio SOLAS 1974 y resolución MSC.286(86));
- 47 Registro de sistemas antiincrustantes (regla 2 del anexo 4 del Convenio AFS 2001);
- 48 Expediente técnico del revestimiento (regla II-1/3-2 del Convenio SOLAS 1974); y
- 49 Plan de mantenimiento (reglas II-2/14.2.2, II-2/14.3 y II-2/14.4 del Convenio SOLAS 1974).

Para fines de referencia:

- 1 Certificado de matrícula u otro documento de nacionalidad (artículo 91 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 (regla I/9 del Convenio de formación y norma A.1.2 del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) 2006);
- 6 Registros de las horas de trabajo o descanso de la gente de mar (norma A.2.3.12 del MLC 2006);
- 7 Certificado de trabajo marítimo (regla 5.1.3 del MLC 2006);
- 8 Declaración de Conformidad Laboral Marítima a bordo (partes I y II) (regla 5.1.3 del MLC 2006);
- 9 Acuerdos de empleo de la gente de mar (norma A 2.1 del MLC 2006);
- 10 Certificado de seguro o garantía financiera para la repatriación de la gente de mar (regla 2.5 del MLC 2006); y
- 11 Certificado de seguro o garantía financiera para la responsabilidad de los armadores de los buques (regla 4.2 del MLC 2006).

APÉNDICE 13

**INFORME DE LA INSPECCIÓN REALIZADA DE CONFORMIDAD
CON LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN
POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO¹**

MODELO A

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

Copia a: Capitán
Oficina central
PSCO

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

- 1 Nombre de la autoridad que notifica 2 Nombre del buque
- 3 Pabellón del buque 4 Tipo de buque
- 5 Distintivo de llamada 6 N° IMO
- 7 Arqueo bruto 8 Peso muerto (cuando proceda)
- 9 Año de construcción 10 Fecha de la inspección
- 11 Lugar de la inspección 12 Sociedad de clasificación
- 13 Fecha en que se levantó la detención²
- 14 Pormenores de la compañía ISM (datos o número de la OMI de identificación de la compañía)¹³
.....
- 15 Datos de contacto del proveedor de garantía financiera
Fecha de caducidad³
- 16 Certificado(s) pertinente(s)**

	a) Título	b) Autoridad expedidora	c) Fechas de expedición y expiración	
1
2
3

¹ 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.

² Se completará en caso de detención.

³ De conformidad con lo prescrito en las reglas 2.5 y 4.6 del MLC 2006.

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

MODELO B

(Autoridad que notifica)
(Dirección)
(Teléfono)
(Telefacsimil)
(Correo electrónico)

Copia a: Capitán
Oficina central
PSCO

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

2 Nombre del buque **6** N° IMO

10 Fecha de la inspección **11** Lugar de la inspección

21 Naturaleza de la deficiencia ¹	Convenio ²	22 Medidas adoptadas ³	23 Relacionada con el Código IGS
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Nombre

**(PSCO debidamente autorizado
que expide el informe de la autoridad)**

Firma

¹ Esta inspección no fue un reconocimiento completo y es posible que la lista de deficiencias no sea exhaustiva. En caso de detención, se recomienda llevar a cabo un reconocimiento completo y rectificar todas las deficiencias antes de solicitar una nueva inspección.

² Se completará en caso de detención.

³ Esta inspección no fue un reconocimiento completo y es posible que la lista de deficiencias no sea exhaustiva. En caso de detención, se recomienda llevar a cabo un reconocimiento completo y rectificar todas las deficiencias antes de solicitar una nueva inspección.

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
para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.1155(32))**

(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 PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

(resolución A.1185(33))

(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 | Nº 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 PSCO 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 o impresos de las páginas pertinentes de los Libros registro de hidrocarburos/Libros registro de 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

DIRECTRICES SOBRE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VIRTUD DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL

Capítulo 1 GENERALIDADES

1.1 El presente documento tiene por objeto facilitar orientaciones básicas sobre la realización de inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto en cumplimiento del Anexo VI del Convenio MARPOL (en adelante denominado "el Anexo") y armonizar la manera de realizar dichas inspecciones, el reconocimiento de las deficiencias y la aplicación de los procedimientos de control.

Capítulo 2 INSPECCIONES DE BUQUES A LOS QUE SE EXIGE LLEVAR A BORDO EL CERTIFICADO IAPP Y/O EL CERTIFICADO IEE

2.1 Inspecciones iniciales

2.1.1 El PSCO debería determinar el estado del buque con respecto a la aplicación de las reglas 20 y 21 del Anexo, el arqueo del buque, la fecha de construcción del buque y la fecha de instalación del equipo de a bordo sujeto a las disposiciones del Anexo, a fin de confirmar qué reglas del Anexo son aplicables.

2.1.2 Como comprobación preliminar, debería confirmarse la validez del Certificado IAPP verificando que esté debidamente cumplimentado y firmado y que se han llevado a cabo los reconocimientos prescritos.

2.1.3 Al examinar el suplemento del Certificado IAPP, el funcionario de supervisión podrá determinar cómo está equipado el buque para prevenir la contaminación atmosférica.

2.1.4 Si la nota de entrega de combustible o la muestra representativa prescritas en la regla VI/18 que se presentan al buque no se ajustan a las prescripciones pertinentes (la nota de entrega de combustible que figura en el apéndice V del Anexo VI del Convenio MARPOL), el capitán o el oficial a cargo de la operación de toma de combustible pueden dejar constancia de ello en una notificación para la Administración de abanderamiento del buque, con copias a la autoridad portuaria en cuya jurisdicción el buque no haya recibido la documentación prescrita en relación con la operación de toma de combustible y al proveedor del combustible.

2.1.5 Asimismo, si la nota de entrega de combustible indica que el combustible es reglamentario pero el capitán dispone de resultados de pruebas independientes de la muestra de fueloil recogida por el buque durante la toma de combustible que indican incumplimiento, el capitán puede dejar constancia de ello en una notificación para la Administración de abanderamiento del buque, con copias a la autoridad competente del puerto de destino pertinente, a la Administración en cuya jurisdicción se encuentre el proveedor del combustible y a este último.

2.1.6 En todos los casos podrá conservarse también una copia a bordo, junto con la documentación comercial de que se disponga, para una ulterior inspección en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto.

2.1.7 Como comprobación preliminar, debería confirmarse la validez del Certificado IEE verificando que esté debidamente cumplimentado y firmado.

2.2 Inspección inicial en buques provistos de medios equivalentes de cumplimiento con respecto a los SO_x

2.2.1 En los buques provistos de medios equivalentes de cumplimiento, el funcionario de supervisión examinará:

- .1 las pruebas de que el buque ha recibido la aprobación oportuna para todo medio equivalente instalado (aprobado, en prueba o que se esté encargando);
- .2 las pruebas de que el buque utiliza un medio equivalente, determinado en el Suplemento del Certificado IAPP, para las unidades de combustión del fueloil de a bordo, o de que se utiliza fueloil reglamentario en un equipo no contemplado; y
- .3 las notas de entrega de combustible de a bordo¹ en las que se indique que el fueloil se va a utilizar en combinación con un medio equivalente de cumplimiento con respecto a los SO_x o que el buque está sujeto a una exención pertinente para llevar a cabo pruebas relativas a la investigación de tecnologías de control y reducción de las emisiones de SO_x.

2.2.2 En caso de que un SLGE no cumpla las prescripciones pertinentes al margen de periodos transitorios y "picos" aislados en el resultado registrado, el capitán o el oficial a cargo pueden haber dejado constancia de ello mediante una notificación a la Administración de abanderamiento del buque con copias a la autoridad competente del puerto de destino pertinente, y haber presentado las medidas correctivas adoptadas a fin de rectificar la situación de conformidad con las orientaciones incluidas en el Manual técnico del SLGE. Si se produce un fallo de los instrumentos de vigilancia de las emisiones atmosféricas o de la descarga del agua de lavado en el mar, es posible que el buque cuente con documentación alternativa que demuestre el cumplimiento.²

2.3 Inspección inicial dentro de una zona de control de las emisiones (ECA)

2.3.1 Cuando un buque se inspeccione en un puerto de una ECA designada para el control de las emisiones de SO_x, el funcionario de supervisión debería examinar:

- .1 las pruebas de que el fueloil entregado y utilizado a bordo tiene un contenido de azufre no superior al 0,10 % m/m, comprobando las notas de entrega del combustible y los registros de a bordo adecuados, incluidos los registros de las operaciones de toma de combustible que figuran en la parte 1 del Libro registro de hidrocarburos (reglas VI/18.5 y VI/14.4); y
- .2 en el caso de los buques que utilicen fueloiles separados para cumplir la regla VI/14, las pruebas de que existe un procedimiento por escrito (en el idioma o los idiomas de trabajo que la tripulación comprenda) y registros del cambio a un fueloil con un contenido de azufre no superior al 0,10 % m/m antes de entrar en la ECA, de modo que se determine que se utilizaba

¹ La resolución MEPC.305(73): "Prohibición de transportar fueloil no reglamentario para combustión destinado a ser utilizado en la propulsión o el funcionamiento a bordo del buque" no es aplicable al fueloil transportado como carga o para los buques que cuenten con un medio equivalente de cumplimiento aprobado.

² Circular MEPC.1/Circ.883/Rev.1: "Orientaciones sobre la indicación del cumplimiento en curso en caso de fallo de un solo instrumento de vigilancia, y medidas cuya adopción se recomienda en caso de que el sistema de limpieza de los gases de escape (SLGE) no cumpla las disposiciones de las Directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape (SLGE) (resolución MEPC.340(77))"; los buques deberían contar con una notificación documentada del incumplimiento del sistema a las autoridades pertinentes, de conformidad con el párrafo 2.2.2.

combustible reglamentario mientras se navegaba en toda la ECA, según se estipula en la regla VI/14.6.

2.3.2 Cuando un buque al que se aplica la regla VI/13.5.1 para una zona concreta de control de las emisiones de NO_x del nivel III se inspeccione en un puerto de dicha zona, el funcionario de supervisión debería examinar:

- .1 los registros respecto del nivel y el estado de encendido/apagado, junto con todas las modificaciones de dicho estado mientras el buque se encuentra en esa zona de control de las emisiones de NO_x del nivel III, que se anotarán según lo prescrito en la regla VI/13.5.3 para los motores diésel marinos instalados y certificados de acuerdo con el nivel II y el nivel III, o solo de acuerdo con el nivel II;¹ y
- .2 el estado de un motor diésel marino instalado que esté certificado de acuerdo con el nivel II y el nivel III, que indique que el motor estuvo operando en su condición de nivel III al entrar en esa zona de control de las emisiones de NO_x del nivel III y que el estado se mantuvo en todo momento mientras el motor diésel marino estuvo funcionando dentro de esa zona; o
- .3 los registros relacionados con las condiciones asociadas a una exención concedida según lo dispuesto en la regla VI/13.5.4, comprobando que se han anotado como lo exige dicha exención, y se han cumplido las condiciones y la duración de dicha exención según lo prescrito.

2.4 Inspección inicial fuera de una ECA o en el primer puerto tras transitar por una ECA

2.4.1 Cuando se inspecciona un buque en un puerto fuera de una ECA, el funcionario de supervisión examinará la misma documentación y pruebas exigidas durante las inspecciones en los puertos dentro de la ECA. El funcionario de supervisión, en especial, debería examinar:

- .1 las pruebas de que el contenido de azufre del fueloil se ajusta a la regla VI/14.1² mediante las notas de entrega de combustible y los registros de a bordo adecuados, incluidos los registros de las operaciones de toma de combustible que figuran en la parte 1 del Libro registro de hidrocarburos (reglas VI/18.5 y VI/14.4); y
- .2 las pruebas de que existe un procedimiento por escrito (en el idioma o los idiomas de trabajo que la tripulación comprenda) y registros del cambio de un fueloil con un contenido de azufre no superior al 0,10 % m/m tras dejar la ECA, de modo que se determine que se utilizaba combustible reglamentario mientras se navegaba en toda la ECA.

2.4.2 Cuando un buque al que se aplica la regla VI/13.5.1 para una zona concreta de control de las emisiones de NO_x del nivel III se inspeccione en un puerto situado fuera de dicha zona, el funcionario de supervisión debería examinar los registros prescritos en los párrafos 2.3.2.1 y 2.3.2.2 o 2.3.2.3 a fin de asegurarse de que se cumplieron las prescripciones pertinentes durante todo el tiempo que el buque estuvo operando en esa zona.

¹ Interpretación unificada de la regla 13.5.3, que figura en la circular MEPC.1/Circ.795/Rev.7.

² La resolución MEPC.305(73): "Prohibición de transportar fueloil no reglamentario para combustión destinado a ser utilizado en la propulsión o el funcionamiento a bordo de un buque" no es aplicable al fueloil transportado como carga o para los buques que cuenten con un medio equivalente de cumplimiento aprobado.

2.5 Resultados de la inspección inicial

2.5.1 Si los certificados y documentos son válidos y apropiados, y si después de una inspección del buque para comprobar que su estado general se ajusta a las normas y reglas internacionales comúnmente aceptadas, las impresiones y las observaciones generales de a bordo del funcionario de supervisión confirman un buen estado de mantenimiento, se debería considerar que la inspección ha finalizado satisfactoriamente.

2.5.2 Si, no obstante, las impresiones u observaciones generales de a bordo del funcionario de supervisión indican que hay motivos fundados (véase el párrafo 2.5.3) para considerar que el estado del buque o su equipo no se corresponden sustancialmente con los pormenores indicados en los certificados o documentos, el funcionario de supervisión debería proceder a una inspección más detallada.

2.5.3 Entre los "motivos fundados" para llevar a cabo una inspección más detallada se encuentran los siguientes:

- .1 pruebas de que los certificados prescritos en el Anexo faltan o no son válidos;
- .2 pruebas de que los documentos prescritos en el Anexo faltan o no son válidos;
- .3 la falta o el funcionamiento deficiente del equipo o los medios especificados en los certificados o documentos;
- .4 la presencia de equipo o de medios no especificados en los certificados o documentos;
- .5 en las impresiones u observaciones generales del funcionario de supervisión se constata que existen graves deficiencias en el equipo o los medios especificados en los certificados o documentos;
- .6 información o pruebas de que el capitán o la tripulación no están familiarizados con las operaciones esenciales de a bordo para prevenir la contaminación atmosférica, o que tales operaciones no se han llevado a cabo;
- .7 pruebas de incoherencias entre la información que figura en la nota de entrega de combustible y el párrafo 2.3 del suplemento del Certificado IAPP;
- .8 pruebas de que no se ha utilizado un medio equivalente, tal como estaba prescrito; o
- .9 pruebas obtenidas, por ejemplo, mediante calculadoras de combustible, de que la cantidad de fueloil reglamentario cargado no se corresponde con el plan de viaje del buque; y
- .10 la recepción de un informe o una queja que indiquen el posible incumplimiento del buque, incluida, entre otras cosas, la información recibida como resultado de la vigilancia a distancia de las emisiones de SO_x o dispositivos portátiles para la medición del contenido de azufre del fueloil que indiquen la posibilidad de que un buque utilice combustible no reglamentario mientras realiza operaciones/navega;

- .11 pruebas de que no se han mantenido de manera correcta o según lo prescrito el nivel y/o el estado de encendido/apagado de los motores diésel marinos instalados pertinentes;
- .12 la recepción de un informe o una queja que indiquen que uno o varios de los motores diésel marinos instalados no han estado funcionando de conformidad con las disposiciones del expediente técnico correspondiente o de las prescripciones pertinentes para una zona concreta de control de las emisiones de NO_x del nivel III;
- .13 la recepción de un informe o una queja que indiquen que no se han cumplido las condiciones relacionadas con una exención concedida según lo dispuesto en la regla VI/13.5.4;
- .14 pruebas o información de que el capitán o la tripulación no están familiarizados con las operaciones esenciales de a bordo relativas a la implantación del SEEMP (con un plan de medidas correctivas incluido – para un buque clasificado D durante 3 años consecutivos o clasificado E) de conformidad con la regla 28 del Anexo VI del Convenio MARPOL, o de que tales operaciones no se han efectuado; y
- .15 pruebas de que el sistema de limitación de la potencia en el eje (SHaPoLi) anulable o el sistema de limitación de la potencia del motor (EPL) anulable ha sido anulado sin las debidas notificaciones de acuerdo con las Directrices SHaPoLi/EPL de EEXI.

2.6 Inspecciones más detalladas

2.6.1 El funcionario de supervisión debería verificar que:

- .1 existen procedimientos de mantenimiento eficaces para el equipo que contiene sustancias que agotan la capa de ozono; y
- .2 no se han producido emisiones deliberadas de sustancias que agotan la capa de ozono.

2.6.2 Con objeto de verificar que cada motor diésel marino instalado de potencia de salida superior a 130 kW ha sido aprobado por la Administración de conformidad con lo prescrito en el Código técnico sobre los NO_x y que se mantiene debidamente, el funcionario de supervisión debería prestar especial atención a lo siguiente:

- .1 examinar dichos motores diésel marinos para que se ajusten a lo indicado en el Certificado EIAPP y en su suplemento, así como en el expediente técnico y, si procede, en el Libro registro de los parámetros del motor o el manual de vigilancia de a bordo y datos conexos;
- .2 examinar los motores diésel marinos especificados en los expedientes técnicos para verificar que no se han sometido a modificaciones no aprobadas que puedan afectar a las emisiones de NO_x;
- .3 en el caso de un motor diésel marino instalado y certificado de conformidad con el nivel III, que los registros prescritos en la regla VI/13.5.3 o en el expediente técnico, en su caso, incluidos los exigidos en el párrafo 2.3.6 del Código técnico sobre los NO_x, se han mantenido de la manera debida, y que

- dicho motor diésel marino, incluido todo dispositivo de control de las emisiones de NO_x y los sistemas y equipos auxiliares conexos (incluidos, si están instalados, los medios de derivación), se mantienen de conformidad con el expediente técnico correspondiente y están en buen estado;
- .4 si procede, examinar si se han cumplido según lo prescrito las condiciones relacionadas con una exención concedida en virtud de la regla VI/13.5.4;
 - .5 examinar los motores diésel marinos con una potencia de salida superior a 5 000 kW y una cilindrada igual o superior a 90 litros instalados en buques construidos el 1 de enero de 1990 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2000, a fin de verificar que están certificados, si así se exige, de conformidad con lo dispuesto en la regla VI/13.7;
 - .6 en el caso de los buques construidos antes del 1 de enero de 2000, verificar que cualquier motor diésel marino que se haya sometido a una transformación importante, según se define esta en la regla VI/13, ha sido aprobado por la Administración; y
 - .7 comprobar que los motores diésel marinos de emergencia que solo esté previsto utilizar para casos de emergencia continúan empleándose con ese propósito.

2.6.3 El PSCO debería comprobar si el fueloil cumple lo dispuesto en la regla VI/14 teniendo en cuenta el apéndice VI¹ del Anexo VI del Convenio MARPOL.

2.6.4 El PSCO debería prestar atención a los datos exigidos en la regla VI/14.6 con objeto de determinar el contenido de azufre del fueloil utilizado por el buque en función de la zona de comercio, o que se han aplicado otros medios equivalentes aprobados, según lo prescrito, el fueloil consumido dentro y fuera de la ECA, y que hay suficiente combustible de conformidad con lo dispuesto en la regla VI/14 para llegar al próximo puerto.

2.6.5 Cuando se utilicen SLGE, el PSCO debería comprobar que estos, junto con sus sistemas de vigilancia, se han instalado y utilizado de conformidad con la documentación aprobada correspondiente, con arreglo a los procedimientos sobre reconocimientos establecidos en el manual de vigilancia de a bordo.

2.6.6 Si el buque está equipado con un SLGE como medio equivalente de cumplimiento respecto de los SO_x, el funcionario de supervisión debería verificar que el sistema funciona correctamente, que está operativo, que hay unos sistemas de vigilancia continua con dispositivos de registro y procesamiento de datos a prueba de manipulación indebida² (si procede), que los registros demuestran el cumplimiento necesario cuando se comparan con los límites que se indican en la documentación aprobada, y que se aplica a las unidades de combustión pertinentes de a bordo. La comprobación puede abarcar, entre otras cosas, el índice de emisiones, el pH, los PAH, las lecturas de la turbidez como valores límite expresados en ETM-A o ETM-B, y los parámetros de las operaciones que se enumeran en la documentación del sistema.

¹ Enmiendas al apéndice VI del Anexo VI del Convenio MARPOL, Procedimientos de verificación a partir de las muestras de fueloil estipuladas en el Anexo VI del Convenio MARPOL

² Los valores equivalentes de las emisiones para métodos de disminución de las emisiones son 4,3 y 21,7 SO₂ (ppm)/CO₂ (% v/v) para los combustibles marinos con un contenido de azufre de 0,10 y 0,50 (% m/m), respectivamente.

2.6.7 Si se trata de un buque tanque, según la definición de la regla VI/2.21, el PSCO debería verificar que se ha instalado un sistema de recogida de vapores aprobado por la Administración, teniendo en cuenta la circular MSC/Circ.585, si así lo exige la regla VI/15.

2.6.8 Si se trata de un buque tanque que transporta crudo, el funcionario de supervisión debería verificar que se dispone a bordo de un plan aprobado de gestión de los COV.

2.6.9 El PSCO debería verificar que no se incineran materiales prohibidos.

2.6.10 El PSCO debería verificar que la incineración de los lodos de aguas residuales o los fangos oleosos en las calderas o los grupos motores marinos no tiene lugar mientras el buque se encuentra en un puerto o estuario (regla VI/16.4).

2.6.11 El PSCO debería verificar que el incinerador de a bordo, si lo exige la regla VI/16.6.1, ha sido aprobado por la Administración. Respecto de estas unidades, debería verificarse que el incinerador se mantiene debidamente, por lo que el funcionario de supervisión debería comprobar:

- .1 si el incinerador de a bordo se corresponde con lo indicado en el certificado del incinerador de a bordo;
- .2 si se cuenta con un manual de operaciones para utilizar el incinerador de a bordo dentro de los límites prescritos en el apéndice IV del Anexo; y
- .3 si se vigila la temperatura de salida del gas de la cámara de combustión siempre que la unidad esté funcionando (regla VI/16.9).

2.6.12 El PSCO debería verificar si el buque ha sido objeto de una transformación importante (regla VI/2.24) o si se han realizado cambios en el buque con respecto a la información del expediente técnico del EEDI o el expediente técnico del EEXI.

2.6.13 En los buques sujetos al capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, el PSCO debería examinar:

- .1 Si se utiliza el sistema SHaPoLi o el sistema EPL para cumplir las prescripciones relativas al EEXI, el PSCO podrá confirmar si el sistema SHaPoLi/EPL ha sido certificado por la Administración o la OR y si está instalado y se utiliza de acuerdo con dicha certificación.
- .2 El PSCO podrá inspeccionar si el buque implanta debidamente el Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) de conformidad con la regla 28 del Anexo VI del Convenio MARPOL.
- .3 Si el buque se clasifica D durante 3 años consecutivos o E, el PSCO podrá inspeccionar si el buque implanta debidamente el plan de medidas correctivas de acuerdo con el SEEMP.

2.6.14 Si hay motivos fundados, según la definición del párrafo 2.5.3, el funcionario de supervisión podrá examinar los procedimientos operacionales o de notificación confirmando que:

- .1 el capitán o la tripulación están familiarizados con los procedimientos para evitar las emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono;

- .2 el capitán o la tripulación están familiarizados con el funcionamiento y el mantenimiento adecuados de los motores diésel marinos, de conformidad con sus expedientes técnicos o el expediente del método aprobado, según proceda, y teniendo debidamente en cuenta las zonas de control de las emisiones para el control de los NO_x;
- .3 el capitán o la tripulación están familiarizados con los procedimientos de toma de fueloil en relación con las notas de entrega de combustible y los registros de a bordo respectivos, incluida la parte 1 del Libro registro de hidrocarburos (reglas VI/18.5 y VI/14.4) y las muestras conservadas, tal como se prescribe en la regla VI/18;
- .4 el capitán o la tripulación están familiarizados con el funcionamiento correcto de un SLGE u otro medio equivalente de a bordo, además de con cualquier prescripción aplicable sobre vigilancia, registro y mantenimiento de registros;
- .5 el capitán o la tripulación están familiarizados y han adoptado los procedimientos necesarios para el cambio de fueloil, o su equivalente, relacionados con la demostración del cumplimiento dentro de una zona de control de las emisiones;
- .6 el capitán o la tripulación están familiarizados con el procedimiento de selección de basura para garantizar que no se incinere basura prohibida;
- .7 el capitán o la tripulación están familiarizados con el funcionamiento del incinerador de a bordo, según lo prescrito en la regla VI/16.6, dentro de los límites establecidos en el apéndice IV del Anexo, de conformidad con el manual de operaciones;
- .8 el capitán o la tripulación están familiarizados con lo estipulado en la regla sobre las emisiones de COV cuando el buque se encuentra en puertos o terminales bajo la jurisdicción de una Parte en el Protocolo de 1997 relativo al MARPOL 73/78 en los que deben regularse dichas emisiones, y también con el funcionamiento adecuado 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 VI/2.21);
- .9 el capitán o la tripulación están familiarizados con la aplicación del plan de gestión de los COV, si procede;
- .10 el capitán o la tripulación están familiarizados con las prescripciones relativas a la implantación del SEEMP (el plan de medidas correctivas, cuando proceda) de conformidad con la regla 28 del Anexo VI del Convenio MARPOL; y
- .11 el sistema SHaPoLi / EPL anulado se ha reactivado o sustituido correctamente.

2.7 Deficiencias que pueden dar lugar a una detención

2.7.1 Cuando ejerza sus funciones, el funcionario de supervisión debería valerse de su criterio profesional para determinar si conviene detener un buque hasta que se subsanen las deficiencias que se hayan observado, o permitir que navegue con determinadas deficiencias que no representan un riesgo inaceptable en el marco del Anexo a condición de que se aborden oportunamente. Al proceder así, el funcionario de supervisión debería guiarse por el

principio de que las prescripciones que figuran en el Anexo con respecto a la construcción, el equipo y las operaciones del buque son fundamentales para la protección del medio marino, la seguridad de la navegación o la salud humana, y de que apartarse de tales prescripciones podría constituir un riesgo inaceptable para los aspectos de protección mencionados, que debería evitarse.

2.7.2 Con objeto de asistir al funcionario de supervisión en la aplicación de las presentes directrices, se incluye a continuación una lista de deficiencias que se consideran lo suficientemente importantes, habida cuenta de lo dispuesto en la regla VI/3, como para justificar la detención del buque en cuestión:

- .1 la ausencia de un Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP), Certificados internacionales de prevención de la contaminación atmosférica para motores (Certificados EIAPP) o expedientes técnicos válidos, si procede;
- .2 la ausencia de un Certificado internacional de eficiencia energética (Certificado IEE), expediente técnico del EEDI, expediente técnico del EEXI o plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) válidos;
- .3 en relación con la ausencia de una declaración de cumplimiento¹ válida para:
 - .1 la notificación del consumo de fueloil a partir de 2019 y del 1 de junio de cada año siguiente (regla 27); y/o
 - .2 la clasificación de la intensidad de carbono a partir de 2023 y de cada año siguiente (regla 28),

debería aplicarse un enfoque práctico cuando el buque haya cambiado de pabellón y/o compañía y existan pruebas de que la Administración que cede el buque no ha actuado de conformidad con la(s) regla(s) o de que la compañía previa no ha facilitado datos cuando se transfirió el buque;
- .4 un motor diésel marino, con una potencia de salida igual o 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 se ajusta a su expediente técnico o para el que los registros prescritos no se han mantenido como correspondía, o que no ha cumplido las prescripciones aplicables de la zona concreta de control de las emisiones de NO_x del nivel III en la que esté funcionando;
- .5 un motor diésel marino, con una potencia de salida superior a 5 000 kW y una cilindrada igual o superior a 90 litros, instalado en un buque construido el 1 de enero de 1990 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2000, para el que una Administración haya certificado un método aprobado que esté disponible en el mercado, pero en el que no se haya instalado un método aprobado después de la fecha del primer reconocimiento de renovación especificado en la regla VI/13.7.2;
- .6 en los buques que no estén provistos de medios equivalentes de cumplimiento respecto de los SO_x, basándose en la metodología del análisis

¹ Los buques nuevos no deben disponer de declaraciones de cumplimiento hasta junio del año siguiente.

de muestras de conformidad con el apéndice VI¹ del Anexo VI del Convenio MARPOL, el contenido de azufre de cualquier fueloil que se esté utilizando o se transporte para su utilización a bordo supera el límite aplicable prescrito en la regla VI/14. Si el capitán alega que no ha sido posible tomar fueloil reglamentario, el funcionario de supervisión debería tener en cuenta lo dispuesto en la regla VI/18.2 (véase el apéndice);

- .7 en los buques provistos de medios equivalentes de cumplimiento respecto de los SO_x:
 - .1 la falta de la aprobación oportuna del medio equivalente que se aplique a las unidades de combustión pertinentes de a bordo;
 - .2 los SLGE instalados a bordo no proporcionan una equivalencia eficaz a las prescripciones de las reglas VI/14 y 14.4; y
 - .3 en cuanto a las unidades de combustión no conectadas a un SLGE, el contenido de azufre de todo fueloil que se utilice en dichas unidades rebasa el límite estipulado en la regla VI/14, teniendo en cuenta lo dispuesto en la regla VI/18.2 (véase el apéndice);
- .8 el incumplimiento de las prescripciones pertinentes cuando las operaciones se desarrollan dentro de una zona de control de las emisiones de SO_x y de materia particulada;
- .9 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.76(40), enmendada por la resolución MEPC.93(45), o resolución MEPC.244(66), enmendada por la resolución MEPC.368(79), según proceda); y
- .10 el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales relativos al funcionamiento del equipo de prevención de la contaminación atmosférica o las prescripciones de notificación, según la definición del párrafo 2.6.12 supra.

Capítulo 3 INSPECCIONES DE LOS BUQUES DE ESTADOS QUE NO SON PARTES EN EL ANEXO Y DE OTROS BUQUES A LOS QUE NO SE EXIGE LLEVAR EL CERTIFICADO IAPP

3.1 Buques de Estados que no son Partes y buques a los que no se exige llevar el Certificado IAPP

3.1.1 Como a los buques de esta categoría no se les expide el Certificado IAPP, el funcionario de supervisión debería determinar si el estado del buque y de su equipo cumple lo prescrito en el capítulo 3 del Anexo. A este respecto, el funcionario de supervisión debería tener en cuenta que, de conformidad con el artículo 5 4) del Convenio MARPOL, a los buques de un Estado que no sea Parte no se les concederá un trato más favorable.

¹ Enmiendas al apéndice VI del Anexo VI del Convenio MARPOL, Procedimientos de verificación a partir de las muestras de fueloil estipuladas en el Anexo VI del Convenio MARPOL

3.1.2 En todos los demás aspectos, el funcionario de supervisión debería guiarse por los procedimientos para los buques que se indican en el capítulo 2 y debería asegurarse de que ni el buque ni la tripulación representan un peligro para las personas a bordo ni una amenaza inaceptable para el medio marino.

3.1.3 Si el buque cuenta con algún tipo de certificación que no sea el Certificado IAPP, el funcionario de supervisión podrá tener en cuenta tal documentación al evaluar el buque.

3.2 Buques de Estados que no son Partes y buques a los que no se exige llevar el Certificado IEE.

3.2.1 Como a los buques de Estados que no son Partes no se les expide el Certificado IEE, el funcionario de supervisión podrá aceptar documentación equivalente alternativa expedida por un Estado que no sea Parte y que indique que el proyecto del buque no es menos eficiente desde el punto de vista energético que el prescrito por el capítulo IV del Anexo. Además, el buque debería disponer a bordo de un plan de gestión de la eficiencia energética equivalente al prescrito para el SEEMP. A estos buques no se les exige documentación ni procedimientos para la notificación del consumo de fueloil y la clasificación de la intensidad de carbono operacional, y, por tanto, no tendrán Declaraciones de cumplimiento – Notificación del consumo de fueloil y clasificación de la intensidad de carbono operacional.

3.2.2 Cuando los buques de un Estado Parte no estén obligados a llevar el Certificado IEE, tampoco se les exige disponer de un SEEMP ni de documentación, ni seguir los procedimientos para la notificación del consumo de fueloil y la clasificación de la intensidad de carbono operacional, y, por tanto, no se les expedirán Declaraciones de cumplimiento – Notificación del consumo de fueloil y clasificación de la intensidad de carbono operacional.

APÉNDICE

ALEGACIÓN DE NO DISPONIBILIDAD DE FUELOIL REGLAMENTARIO

En caso de que se alegue la no disponibilidad de fueloil reglamentario, el capitán/propietario ha de presentar un registro de las medidas adoptadas para tratar de tomar fueloil reglamentario, y debe facilitar pruebas:

- .1 de las tentativas de compra de fueloil reglamentario de conformidad con su plan de viaje;
- .2 si el fueloil no estaba disponible como se había previsto, de que se intentó localizar fuentes alternativas de dicho fueloil; y
- .3 de que a pesar de hacer todo lo posible por obtener fueloil reglamentario, no hubo posibilidad de adquirirlo.

Entre las posibles medidas para obtener fueloil reglamentario se encuentra la de buscar fuentes alternativas de fueloil antes de comenzar el viaje, o cuando se está en ruta.

No se debería exigir al buque que se desvíe de su ruta prevista o que retrase indebidamente el viaje a fin de alcanzar el cumplimiento.

Si el buque facilita la información que se señala *supra*, en el Estado rector del puerto se deberían tomar en consideración todas las circunstancias del caso y las pruebas presentadas a fin de determinar las medidas adecuadas que han de adoptarse, incluida la posibilidad de no adoptar ninguna medida de control.

El capitán/propietario puede facilitar pruebas, tal como se detalla seguidamente, en apoyo de su alegación (la lista no es exhaustiva):

- .1 una copia (o descripción) del plan de viaje del buque, incluidos los datos sobre el puerto de origen del buque y el puerto de destino;
- .2 el momento en el que se informó al buque por primera vez de que realizaría un viaje que incluía el tránsito/la llegada a un puerto, y la ubicación del buque cuando fue informado por primera vez de estos pormenores;
- .3 una descripción de las medidas adoptadas para intentar alcanzar el cumplimiento, incluida la descripción de todas las tentativas realizadas para localizar fuentes alternativas de fueloil reglamentario, y una descripción de las razones por las que no se disponía de combustible reglamentario (por ejemplo, no se contaba con fueloil reglamentario en los puertos de la "travesía prevista", hubo problemas en el suministro de hidrocarburos en el puerto, etc.);
- .4 el costo del combustible reglamentario no se considera una razón válida para alegar la no disponibilidad de combustible;
- .5 incluir nombres y direcciones de los proveedores de fueloil con los que se entró en contacto y las fechas de los contactos;

- .6 en los casos de interrupción del suministro de fueloil, el nombre del puerto en el que el buque debía recibir el fueloil reglamentario, y el nombre del proveedor de combustible que notifica la no disponibilidad de fueloil reglamentario;
- .7 la disponibilidad de fueloil reglamentario en el siguiente puerto de escala y los planes para obtener dicho fueloil; y
- .8 si procede, identificar y describir las restricciones operativas que impidieron que se utilizara fueloil reglamentario, por ejemplo, respecto de la viscosidad u otros parámetros del fueloil.

Si a pesar de los esfuerzos realizados no se pudo obtener fueloil reglamentario, el capitán/propietario ha de notificárselo a las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto en el puerto de llegada y a la Administración de abanderamiento (regla VI/18.2.4).

APÉNDICE 19

DIRECTRICES PARA LA INSPECCIÓN DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES EN LOS BUQUES¹

1 INTRODUCCIÓN

1.1 El derecho del Estado rector del puerto a realizar inspecciones de los sistemas antiincrustantes en los buques está contemplado en el artículo 11 del Convenio AFS. Las directrices para la realización de estas inspecciones se describen a continuación.

1.2 Los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que efectúen viajes internacionales, excluidas las plataformas fijas o flotantes, las UFA y las unidades FPAD, se someterán a un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o antes de que se le expida por primera vez el Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (Certificado IAFS), así como un reconocimiento cuando se cambie o reemplace el sistema antiincrustante.

1.3 Los buques de eslora igual o superior a 24 m y de arqueo bruto inferior a 400 que efectúen viajes internacionales (excluidas las plataformas fijas o flotantes, las UFA y las unidades FPAD) habrán de disponer de una Declaración relativa al sistema antiincrustante firmada por el propietario o agente autorizado. Dicha declaración deberá estar acompañada de la documentación correspondiente (como, por ejemplo, un recibo de pintura o una factura de un contratista) o contendrá el refrendo correspondiente.

2 INSPECCIÓN INICIAL

2.1 Buques que deben llevar un Certificado IAFS o bien una Declaración relativa al sistema antiincrustante (Partes en el Convenio AFS)

2.1.1 El funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionario de supervisión) debería examinar la validez del Certificado IAFS o la Declaración relativa al sistema antiincrustante, y el Registro de sistemas antiincrustantes adjunto, cuando proceda.

2.1.2 La única forma práctica de aplicar la pintura al fondo del buque (parte sumergida) es haciéndolo en un dique seco. Esto significa que debería verificarse la fecha de aplicación de la pintura que figura en el Certificado IAFS comparando el periodo de entrada en dique seco con la fecha que se indica en el certificado.

2.1.3 Cuando la pintura se haya aplicado durante un periodo programado de entrada en dique seco, ese acto habrá de quedar registrado en el diario de navegación del buque. Por otra parte, ese periodo programado de entrada en dique seco podrá verificarse mediante la consulta de la fecha del refrendo del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga (obligatorio) o el Certificado de seguridad para buque de carga (Convenio SOLAS, regla I/12 a) v)) y el Certificado de seguridad para buque de pasaje (Convenio SOLAS, regla I/7).

2.1.4 En el caso de un periodo de entrada en dique seco no programado, la fecha de aplicación de la pintura podría ser corroborada mediante la entrada en el diario de navegación.

¹ Las Directrices son las mismas que las que figuran en el anexo de la resolución MEPC.357(78): "Directrices de 2022 para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques".

2.1.5 Además, la fecha de aplicación de la pintura también puede verificarse mediante la consulta de la fecha del refrendo que figura en el Certificado del casco (clase), las fechas de la declaración del fabricante o por confirmación de los astilleros.

2.1.6 El Certificado IAFS contiene una serie de casillas en las que se indican, para cada uno de los sistemas antiincrustantes, las siguientes situaciones:

- .1 si un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el anexo 1 del Convenio AFS no se ha aplicado durante o después de la construcción de este buque;
- .2 si un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud del anexo 1 del Convenio AFS se ha aplicado en el buque con anterioridad, pero se ha retirado;
- .3 si un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud del anexo 1 del Convenio AFS se ha aplicado en el buque con anterioridad, pero se ha recubierto con un revestimiento aislante;
- .4 si se ha aplicado previamente en este buque un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud del anexo 1 del Convenio AFS, pero que no se encuentra en la capa externa del revestimiento del casco o de las partes o superficies externas el 1 de enero de 2023 (no aplicable para el compuesto organoestánnico); y
- .5 si se aplicó en este buque un sistema antiincrustante sujeto a medidas de control en virtud del anexo 1 del Convenio AFS antes del 1 de enero de 2023, pero deberá retirarse o cubrirse con un revestimiento aislante a más tardar 60 meses después de la última aplicación en el buque de un sistema antiincrustante que contenga cibutrina (no aplicable para el compuesto organoestánnico).

2.1.7 Debería verificarse con especial cuidado que el reconocimiento para la expedición del actual Certificado IAFS coincide con el periodo de entrada en dique seco que consta en el diario de navegación¹ y que solo se marca una casilla para cada sustancia sujeta a medidas de control en virtud del anexo 1.

2.1.8 El registro de sistemas antiincrustantes debería adjuntarse al Certificado IAFS y estar al día. El registro más reciente debería coincidir con lo indicado en la casilla que figura en el anverso del Certificado IAFS. La expedición del certificado IAFS debería efectuarse de conformidad con la regla 2 3) del anexo 4 del Convenio AFS.

2.2 Buques de Estados que no son Parte en el Convenio AFS

2.2.1 Los buques de Estados que no son Parte en el Convenio AFS no tienen derecho a que se les expida un Certificado IAFS. Por lo tanto, el funcionario de supervisión debería solicitar documentación que contenga la misma información que figura en un Certificado IAFS y tener en cuenta dicha información a la hora de determinar si se observan las prescripciones.

2.2.2 Si se declara que el sistema antiincrustante existente no está sujeto a medidas de control en virtud de lo dispuesto en el anexo 1 del Convenio, sin que ello esté documentado

¹ Esta disposición, relativa a la coincidencia del reconocimiento con el periodo de dique seco, no es aplicable para el reconocimiento mencionado en el párrafo operativo 4 de la resolución MEPC.331(76).

mediante un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante, debería llevarse a cabo una verificación para confirmar que el sistema antiincrustante cumple las prescripciones del Convenio. Esta verificación podrá basarse en muestras y/o pruebas y/o documentación fiable, según se estime oportuno en virtud de la experiencia adquirida y de las circunstancias imperantes. Dicha documentación podría consistir en las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) o un documento similar, una declaración de cumplimiento del fabricante del sistema antiincrustante, o bien en facturas de los astilleros o del fabricante del sistema antiincrustante.

2.2.3 Podrán extenderse declaraciones de cumplimiento a favor de buques de Estados que no son Parte en el Convenio AFS a fin de observar las prescripciones regionales, como por ejemplo, el Reglamento (CE) 782/2003, modificado por el Reglamento (CE) 536/2008, que podrían considerarse como prueba suficiente del cumplimiento de las prescripciones correspondientes por lo que respecta a los compuestos organoestánicos.

2.2.4 En todos los demás aspectos el funcionario de supervisión debería guiarse por los procedimientos aplicables a los buques que han de contar con un Certificado IAFS.

2.2.5 El funcionario de supervisión debería asegurar que no se aplique un trato favorable a los buques de Estados que no son Parte en el Convenio AFS.

3 INSPECCIÓN MÁS DETALLADA

3.1 Motivos fundados

3.1.1 Se podrá llevar a cabo una inspección más detallada en caso de que haya motivos fundados para creer que el buque no se ajusta en lo esencial a las prescripciones del Convenio AFS. Puede haber motivos fundados para llevar a cabo una inspección más detallada cuando:

- .1 el buque es de un Estado de abanderamiento que no es Parte en el Convenio y no cuenta con documentación sobre los sistemas antiincrustantes;
- .2 el buque es de un Estado de abanderamiento que es Parte en el Convenio pero no cuenta con un Certificado IAFS válido;
- .3 la fecha de pintura que figura en el Certificado IAFS no coincide con el periodo de entrada en dique seco del buque;
- .4 el casco del buque muestra demasiadas manchas de diversas pinturas; y
- .5 el Certificado IAFS no está debidamente cumplimentado.

3.1.2 Si el Certificado IAFS no está debidamente cumplimentado, puede ser pertinente obtener información mediante las siguientes preguntas:

- .1 "¿cuándo se aplicó por última vez un sistema antiincrustante en el buque?";
- .2 "si el sistema antiincrustante del buque está sujeto a medidas de control en virtud del anexo 1 del Convenio AFS y se retiró, ¿cuál es el nombre de la instalación en la que se realizó la labor y en qué fecha?";
- .3 "si el sistema antiincrustante está sujeto a medidas de control en virtud del anexo 1 del Convenio AFS y ha sido recubierto con un revestimiento

aislante, ¿cuál es el nombre de la instalación en la que se realizó la aplicación y en qué fecha?";

- .4 "¿cuál es el nombre de los productos antiincrustantes/aislantes y quién es el fabricante o distribuidor del sistema antiincrustante existente?"; y
- .5 "si el actual sistema antiincrustante es distinto del sistema anterior, ¿cuál era el tipo del sistema antiincrustante anterior y cuál la denominación del fabricante o distribuidor?".

3.2 Muestreo

3.2.1 Una inspección más detallada podrá incluir el muestreo y el análisis del sistema antiincrustante del buque, si es necesario, para determinar si este cumple las prescripciones del Convenio AFS. Dicho muestreo y análisis podrán incluir la utilización de laboratorios y de minuciosos procedimientos de prueba científicos.

3.2.2 De realizarse el muestreo, el tiempo necesario para procesar las muestras no podrá esgrimirse como motivo para retrasar el buque.

3.2.3 Toda decisión de realizar un muestreo debería estar supeditada a la viabilidad práctica y a las limitaciones relacionadas con la seguridad de las personas, el buque o el puerto. (Véase el apéndice 1 relativo a los procedimientos de muestreo: se adjunta a las Directrices un formulario de informe de inspección de sistemas antiincrustantes).

3.3 Medidas adoptadas en virtud del Convenio AFS

Detención

3.3.1 El Estado rector del puerto podría decidir detener el buque tras haberse constatado deficiencias durante una inspección a bordo.

3.3.2 La detención de un buque podría ser una medida adecuada en cualquiera de los siguientes casos:

- .1 la certificación no es válida o no se dispone de ella;
- .2 el buque admite que no cumple las prescripciones correspondientes (por lo que resulta innecesario recoger pruebas mediante muestreo); y
- .3 el muestreo demuestra que el buque no cumple la jurisdicción portuaria.

3.3.3 La adopción de otras medidas dependerá de si el problema está relacionado con la certificación o con los propios sistemas antiincrustantes.

3.3.4 Si en el puerto de detención no existen instalaciones que permitan que el buque se ajuste a las prescripciones correspondientes, el Estado rector del puerto podría permitir al buque dirigirse hacia otro puerto para que el sistema antiincrustante pueda cumplir lo prescrito. Esto requeriría la conformidad de ese puerto.

Expulsión

3.3.5 El Estado rector del puerto podría expulsar al buque, lo cual implicaría que el Estado rector del puerto exija que el buque salga del puerto; por ejemplo, si el buque decide no tomar

medidas para que el sistema antiincrustante pueda cumplir lo prescrito, pero al Estado rector del puerto le preocupa que el buque lixivie tributilestaño o cibufrina en sus aguas.

3.3.6 La expulsión podría ser una medida adecuada si el buque admite el incumplimiento o si el muestreo lo demuestra mientras el buque permanece en puerto. Habida cuenta de que tales circunstancias también constituirían una deficiencia susceptible de acarrear la detención del buque, el funcionario de supervisión podrá, como primera medida, detener el buque y luego exigir que el incumplimiento se subsane antes de liberar el buque. Sin embargo, es posible que en el puerto de detención no existan instalaciones disponibles para subsanar las anomalías. En ese caso, el Estado rector del puerto podrá permitir que el buque se dirija hacia otro puerto para que el sistema antiincrustante pueda cumplir lo prescrito. Esto puede requerir la conformidad de ese puerto.

3.3.7 La expulsión del buque podría ser una medida adecuada en cualquiera de los siguientes supuestos:

- .1 la certificación no es válida o no se dispone de ella;
- .2 el buque admite que no cumple las prescripciones correspondientes (por lo que resulta innecesario recoger pruebas mediante muestreo); y
- .3 el muestreo demuestra que el buque no cumple la jurisdicción portuaria.

3.3.8 En estos casos, el buque probablemente ya habría sido detenido. Sin embargo, la detención por sí misma no obliga al buque a tomar medidas para que el sistema antiincrustante cumpla lo prescrito (solo si desea salir del puerto). En tal circunstancia, al Estado rector del puerto podría preocuparle que el buque lixivie tributilestaño o cibufrina mientras se encuentre en sus aguas.

Exclusión

3.3.9 El Estado rector del puerto podría ordenar la exclusión del buque para evitar que entre en sus aguas. La orden de exclusión podría ser una medida adecuada si el muestreo demuestra que el buque no cumple lo prescrito, pero los resultados se han obtenido después de que el buque haya navegado o después de haber sido expulsado.

3.3.10 La exclusión podría ser una medida adecuada si el muestreo demuestra que el buque no cumple lo prescrito, pero los resultados se han obtenido después de que el buque haya navegado o después de haber sido expulsado. En el artículo 11 3) del Convenio AFS solo se menciona que la "Parte que efectúe la inspección" podrá tomar tales medidas. Esto significa que, si un Estado rector del puerto ordena la exclusión de un buque, esa medida no podrá ser aplicada de forma automática por otros Estados rectores del puerto.

3.3.11 De conformidad con los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.1155(32), enmendada), en virtud de la cual las deficiencias no pueden remediarse en el puerto de inspección, el funcionario de supervisión podrá permitir que el buque se dirija a otro puerto, a reserva de las condiciones adecuadas que puedan establecerse. En tales circunstancias, el funcionario de supervisión debería garantizar que tanto la autoridad competente del próximo puerto de escala como del Estado de abanderamiento reciban una notificación al respecto.

Notificación al Estado de abanderamiento

3.3.12 En el artículo 11 3) del Convenio AFS se dispone que cuando se detiene, expulsa o excluye a un buque de un puerto por infringir el Convenio, la Parte que tome dichas medidas

informará inmediatamente a la Administración del Estado de abanderamiento del buque así como a toda organización reconocida que haya expedido un certificado pertinente.

4 INFORME SOBRE SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES PARA EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO COMO RESPUESTA A SUPUESTAS INFRACCIONES

4.1 En el artículo 11 4) del Convenio AFS se permite que las Partes inspeccionen los buques a petición de otra Parte si se presentan pruebas suficientes de que el buque infringe o ha infringido el Convenio. En el artículo 12 2) se permite que los Estados rectores del puerto que llevan a cabo la inspección faciliten a la Administración (el Estado de abanderamiento) del buque de que se trate toda la información y las pruebas que obren en su poder con respecto a la infracción cometida. La información facilitada al Estado de abanderamiento es muchas veces insuficiente para el enjuiciamiento. En los siguientes párrafos se detalla el tipo de información que debe proporcionarse.

4.2 En el informe para las autoridades del Estado rector del puerto o del Estado ribereño debería incluirse, en la medida de lo posible, la información que figura en la sección 3. La información que figure en el informe debería estar 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.

4.3 Dicho informe debería ir acompañado de documentos tales como:

- .1 el informe del Estado rector del puerto sobre las deficiencias detectadas;
- .2 una declaración del funcionario de supervisión, incluidos su rango así como la organización a la que pertenece, sobre el sistema antiincrustante sospechoso de no cumplir lo prescrito. Además de la información requerida en la sección 3, la declaración debería incluir los motivos en los que se fundó el funcionario de supervisión para llevar a cabo una inspección más detallada;
- .3 una declaración sobre el muestreo del sistema antiincrustante que incluya:
 - .1 la ubicación del buque;
 - .2 el lugar del casco en el que se tomó la muestra, incluida la distancia vertical desde la superficie comprendida entre las flotaciones en lastre y en carga;
 - .3 el momento en que se realizó el muestreo;
 - .4 la identidad de la persona o personas que tomaron las muestras; y
 - .5 los recibos que identifiquen a las personas encargadas de guardar las muestras o a aquellas a las cuales se entreguen;
- .4 los informes sobre los análisis de cualesquiera muestras, incluido lo siguiente:
 - .1 los resultados de los análisis;
 - .2 el método empleado;

- .3 las referencias a la documentación científica que dé fe de la precisión y la validez del método empleado o copias de esos documentos;
- .4 los nombres de las personas que efectúen los análisis, con indicación de su experiencia profesional; y
- .5 una descripción de las medidas de garantía de la calidad de los análisis;
- .5 las declaraciones de las personas que han sido interrogadas;
- .6 las declaraciones de los testigos;
- .7 las fotografías del casco y de las zonas de muestreo; y
- .8 una copia del Certificado IAFS, incluidas copias de las páginas pertinentes del Registro de sistemas antiincrustantes, diarios de navegación, MSDS o un documento similar, la declaración de cumplimiento del fabricante del sistema antiincrustante, facturas del astillero y otros documentos del dique seco relativos al sistema antiincrustante.

4.4 Todas las observaciones, fotografías y documentos deberían estar respaldados por una declaración de autenticidad firmada. Todas las certificaciones, autenticaciones y verificaciones deberían realizarse de conformidad con la legislación del Estado que las prepare. Todas las declaraciones deberían estar firmadas y fechadas por la persona que las haga, y su nombre debería insertarse en caracteres legibles encima o debajo de la firma.

4.5 Los informes mencionados en los párrafos 2 y 3 de la presente sección deberían enviarse al Estado de abanderamiento. Si el Estado ribereño que ha observado la infracción y el Estado rector del puerto que lleva a cabo la investigación a bordo no son el mismo, el Estado rector del puerto que efectúe dicha investigación debería enviar también una copia de los resultados de dicha investigación al Estado ribereño.

APÉNDICE 1

MUESTREO

En la sección 2.1 de las Directrices para el muestreo sucinto de los sistemas antiincrustantes en los buques (resolución MEPC.356(78)), pueden encontrarse consideraciones relacionadas con el muestreo sucinto.

Toda obligación de tomar muestras debería estar sujeta a su viabilidad práctica, así como a las limitaciones relativas a la seguridad de las personas, el buque o el puerto.

El funcionario de supervisión debería tomar en consideración la posibilidad de:

- coordinar con el buque el lugar y el tiempo oportunos para tomar las muestras; el funcionario de supervisión debería verificar que el tiempo necesario para llevar a cabo la toma de muestras no entorpecerá la carga y/o descarga, el traslado ni salida del buque;
- no esperar a que el buque tome medidas para ofrecer un acceso seguro, sino coordinar con el buque las medidas adoptadas por la autoridad competente del Estado rector del puerto, como por ejemplo un bote, plataformas de trabajo de extensión hidráulica, andamios de acceso;
- seleccionar puntos de muestreo que abarquen zonas representativas;
- tomar fotografías del casco, de las áreas de muestreo y del proceso de toma de muestras;
- evitar emitir juicios sobre la calidad de la pintura (por ejemplo, la superficie, el estado, el grosor, la aplicación);
- invitar al representante del buque para que esté presente durante la realización del muestro sucinto para así garantizar que las pruebas se obtienen de manera lícita;
- cumplimentar y firmar el formulario del informe de inspección junto con las hojas de registro del muestreo (que debe ser rellenado por la persona encargada de tomar las muestras), en la medida de lo posible, y entregar una copia al buque como una prueba de la realización de la inspección y/o del muestreo;
- informar al próximo Estado rector del puerto en donde el buque inspeccionado haga escala;
- convenir con el representante del buque la persona a la que se enviará una copia del informe de la inspección finalizada, en los casos en que dicho informe no pueda concluirse en el transcurso de la inspección; y
- garantizar que los recibos que identifiquen a las personas encargadas de guardar las muestras o a aquellas a las cuales se entreguen hayan sido rellenados de modo que en ellos conste la cadena de transferencia de dichas muestras. Se recuerda a los funcionarios de supervisión que los procedimientos establecidos en la legislación nacional en materia de custodia de pruebas no se ven afectados por esta reglamentación. Por lo tanto, en las presentes directrices no se aborda esa cuestión de manera minuciosa.

1 Métodos de muestreo

El Estado rector del puerto elegirá la metodología de muestreo según su criterio. En las Directrices para el muestreo sucinto de los sistemas antiincrustantes en los buques adoptadas mediante la (resolución MEPC.356(78)) se permite la utilización de cualquier otro método científicamente reconocido de muestreo y análisis de los sistemas antiincrustantes sometidos a las medidas de control previstas en el Convenio AFS distinto de los que figuran en el apéndice de las Directrices (si la Administración o el Estado rector del puerto los juzga satisfactorios). El método de muestreo dependerá, entre otras cosas, de la dureza de la superficie de la pintura, que puede variar considerablemente. La masa de pintura retirada puede variar en proporción.

Basándose en el Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante o en una Declaración relativa al sistema antiincrustante de a bordo, la autoridad competente del Estado rector del puerto decidirá si el análisis del muestreo sucinto debería centrarse solo en el compuesto organoestánico, en la ciburtrina o en ambos, y aplicará la metodología adecuada, incluidos el número de muestras, el análisis y la definición del cumplimiento.

Los procedimientos de muestreo que se basan en la remoción de pintura del casco precisan la determinación de la masa de pintura. Es importante que los procedimientos utilizados hayan sido validados, arrojen resultados inequívocos y prevean un control adecuado.

La autoridad competente del Estado rector del puerto podrá decidir contratar empresas especializadas para llevar a cabo el muestreo. En este caso, el funcionario de supervisión debería estar presente en el buque cuando se lleve a cabo el procedimiento de muestreo para asegurarse de que se observen las medidas de coordinación y se faciliten los medios anteriormente mencionados.

Si no se contratan los servicios de una empresa especializada, la autoridad competente del Estado rector del puerto debería proporcionar al funcionario de supervisión formación adecuada en relación con los procedimientos y métodos de muestreo disponibles y asegurarse de que se observen los procedimientos acordados.

Deberían observarse las siguientes condiciones generales:

- el funcionario de supervisión debería elegir varios puntos de muestreo, preferiblemente de modo que abarquen todas las zonas representativas del casco, pero también resulta conveniente determinar al menos ocho (8) puntos de muestreo equidistantes hacia abajo y a lo largo del casco, si es posible, divididos en babor y estribor (teniendo en cuenta que las diferentes partes del casco pueden ser tratadas con diferentes sistemas antiincrustantes);
- deberían tomarse especímenes por triplicado de la pintura en cada punto de muestreo dejando espacios muy reducidos entre ellos en la superficie del casco (por ejemplo, unos 10 cm);
- debería evitarse la contaminación de las muestras, para lo cual suelen utilizarse guantes descartables no esterilizados y sin polvo de un material impermeable adecuado: por ejemplo, guantes de goma de nitrilo;
- las muestras deberían recogerse y almacenarse en un contenedor inerte (es decir, los contenedores no deberían construirse con materiales que

contengan compuestos organoestánicos y cibufrina o que tengan la capacidad de absorber tales compuestos);

- las muestras deberían tomarse de una zona en la que la superficie del sistema antiincrustante esté intacta, limpia y no presente incrustaciones;
- no deberían utilizarse para el muestreo pedazos de pintura pequeños de zonas del casco que se hayan separado, descascarado o que presenten ampollas;
- no deberían tomarse muestras de zonas con calefacción ni de aquellas partes en las que la pintura sea blanda (como por ejemplo, tanques de combustible pesado);
- no deberían incluirse en el muestreo capas subyacentes (imprimaciones, pinturas aislantes, sistemas antiincrustantes que contengan TBT) si no existen pruebas contundentes de que zonas grandes han quedado expuestas; y
- no es necesario que los buques provistos de un sistema antiincrustante que no contenga cibufrina en la capa externa del revestimiento esté sujeto a medidas de control en virtud del anexo 1 del Convenio. Debería considerarse que dichos buques que lleven un certificado IAFS en el que se indica la situación descrita en el párrafo 2.1.6.4 de las presentes directrices cumplen lo dispuesto en el Convenio, excepto en los casos en que la validez del certificado IAFS sea incierta.

2 Validez del muestreo

A fin de garantizar la validez del muestreo como prueba de incumplimiento, debería tenerse en cuenta lo siguiente:

- solo deberían utilizarse muestras que hayan sido tomadas directamente de la superficie del casco y no contengan ningún tipo de contaminación;
- todas las muestras deberían almacenarse en contenedores, marcados y anotados en la hoja de registro. Esa hoja de registro debería ser presentada a la Administración correspondiente;
- los recibos que identifiquen a las personas encargadas de guardar las muestras o a aquellas a las cuales se entreguen deberían ser rellenados e ir acompañados de las muestras de modo que se refleje la cadena de transferencia de las muestras;
- el funcionario de supervisión debería verificar la fecha de validez del calibrado de los instrumentos (de acuerdo con las instrucciones del fabricante);
- en los casos en que se utilicen los servicios de una empresa especializada para llevar a cabo el muestreo, el funcionario de supervisión debería acompañar a su representante para controlar las muestras; y
- las fotografías del casco, de las zonas de muestreo y del proceso de toma de muestras podrían constituir una prueba adicional.

Cabe señalar que pueden certificarse tanto las empresas encargadas de realizar el muestreo como los procedimientos de muestreo.

3 Salud y seguridad en el muestreo

Toda obligación de realizar un muestreo debería estar supeditada a la viabilidad práctica, así como a las limitaciones relacionadas con la seguridad de las personas, el buque o el puerto.

Se aconseja a todos los funcionarios de supervisión que garanticen la seguridad de dicho procedimiento teniendo en cuenta los siguientes elementos:

- las prescripciones generales impuestas por la terminal o la autoridad portuaria y las políticas nacionales en materia de salud, seguridad y medio ambiente;
- el estado del buque (condición de lastre, operaciones del buque, amarre, fondeadero, etc.);
- el entorno (situación del buque, tráfico, movimiento de buques, operaciones de muelle, gabarras u otras embarcaciones flotantes que se encuentren en las proximidades);
- medidas de seguridad para el uso de equipos de acceso (plataformas, plataformas de trabajo de extensión hidráulica, andamios de acceso, escalas, barandillas, arnés de escalada, etc.), es decir, la norma ISO 18001;
- el tiempo (estado de la mar, viento, lluvia, temperatura, etc.); y
- precauciones para evitar caer en el agua entre el muelle y el buque. En caso de duda, durante el muestreo debería utilizarse un chaleco salvavidas y, de ser posible, un cabo de seguridad.

Se informará al coordinador de seguridad de toda situación adversa encontrada durante el muestreo que pueda poner en peligro la seguridad del personal.

Debería evitarse el contacto de la pintura retirada con la piel y los ojos, no deberían ingerirse partículas de dicha pintura y debería impedirse que tales partículas entren en contacto con alimentos. Se prohíbe comer o beber durante la realización del muestreo, y los encargados de su realización deberían lavarse las manos después. Las personas que realicen el muestreo deberían ser conscientes de que los sistemas antiincrustantes, los disolventes o demás materiales utilizados para el muestreo pueden ser nocivos, y deberían tomarse precauciones. Debería analizarse la posibilidad de adoptar medidas de protección personal mediante la utilización de guantes de manga larga resistentes a disolventes, mascarilla contra el polvo, gafas de seguridad, etc.

Cuando se lleven a cabo los procedimientos de muestreo y análisis posteriores, deberían observarse en todo momento los procedimientos de seguridad de laboratorio normalizados (y específicos, si procede).

4 Realización de análisis

En las Directrices para el muestreo sucinto de los sistemas antiincrustantes en los buques se contempla un análisis en dos fases del compuesto organoestánnico para los dos métodos que figuran en el apéndice de las Directrices. La primera fase consiste en una prueba básica, que puede realizarse in situ, como en el caso del método 2. La segunda fase se lleva a cabo en caso de que los resultados de la primera fase sean positivos. Cabe señalar que en las

Directrices de la OMI, estas fases se conocen como fase 1 y 2, tal como ocurre en el caso del método 1. Las autoridades competentes del Estado rector del puerto elegirán qué métodos de análisis adoptarán según su criterio.

El método para la determinación de la cibufrina se basa en un análisis en una fase.

Se presentan, a la consideración del Estado rector del puerto, los siguientes elementos:

- las autoridades competentes del Estado rector del puerto deberían establecer un procedimiento de aprobación para el reconocimiento de laboratorios que se ajusten a las normas ISO 17025 u otras instalaciones adecuadas. Tales procedimientos deberían establecer los criterios de reconocimiento. Sería conveniente que entre los Estados rectores del puerto se lleve a cabo un intercambio de información sobre estos procedimientos, criterios y laboratorios/instalaciones, por ejemplo, a los efectos de compartir información sobre prácticas óptimas y de permitir un posible reconocimiento y prestación de servicios de carácter internacional;
- la empresa que lleva a cabo el análisis y/o la toma de muestras debería observar las normas nacionales y ser independiente de los fabricantes de pintura;
- el funcionario de supervisión que realice la inspección de un sistema antiincrustante en un buque debería verificar la validez del certificado ISO 17025 y/o el reconocimiento del laboratorio;
- si para llevar a cabo el análisis se necesita contar con más tiempo del que se dispone, teniendo en cuenta la hora de salida prevista del buque, el funcionario de supervisión comunicará dicha situación al buque y también informará al respecto a la autoridad competente del Estado rector del puerto. Sin embargo, el tiempo que se estime necesario para realizar el análisis no autoriza a demorar el buque de forma injustificada; y
- los funcionarios de supervisión deberían asegurarse de que se han cumplimentado las hojas de registro relativas al procedimiento de muestreo para su utilización como prueba del análisis. En los casos en que en los procedimientos de laboratorio se establece que los resultados de los análisis deben presentarse en un formato diferente, este informe técnico podría añadirse a las hojas de registro.

5 Primera fase del análisis para el compuesto organoestánnico

La primera fase del análisis sirve para detectar la cantidad total de estaño en los sistemas antiincrustantes aplicados.

La autoridad competente del Estado rector del puerto elegirá el método de la primera fase del análisis según su criterio. Sin embargo, se podría considerar como práctica óptima el uso de un analizador por fluorescencia de rayos X portátil (mencionado en el método 2) o cualquier otro método científicamente justificado que permita realizar la primera fase del análisis en el lugar.

La autoridad competente del Estado rector del puerto tiene que decidir si la primera fase del análisis debe ser llevada a cabo por el funcionario de supervisión o por empresas contratadas.

La autoridad competente del Estado rector del puerto podría proporcionar a los funcionarios de supervisión ese equipo (es decir, un analizador por fluorescencia de rayos X portátil) y también brindarles formación adecuada.

6 Segunda fase del análisis para el compuesto organoestánnico

La segunda fase del análisis (final) se utiliza para verificar si el sistema antiincrustante cumple o no las prescripciones del Convenio, por ejemplo, si en el sistema antiincrustante se encuentran presentes compuestos organoestánnicos en un nivel que podría considerarse de biocida.

El Estado rector del puerto podría considerar la posibilidad de aplicar solo la segunda fase del análisis.

La autoridad elegirá el método de la segunda fase del análisis según su criterio. En este sentido, se hace constar que el método de la segunda fase del análisis para el método 2 de muestreo, previsto en las Directrices, es solo provisional y "es preciso que el método sea examinado en detalle por expertos partiendo de pruebas científicas" (sección 5.1 del método 2).

7 Análisis en una fase para la cibutrina

Por lo que respecta a la cibutrina, se describe un análisis en una fase tanto en el método 1 como en el método 2 de las directrices para el muestreo sucinto. Los especímenes se analizarán mediante CG-EM. El procedimiento por seguir es el mismo en ambos métodos.

8 Análisis en una fase para la cibutrina y el compuesto organoestánnico

Por lo que respecta a la cibutrina y el compuesto organoestánnico, se describe un análisis en una fase tanto en el método 1 como en el método 2 de las directrices para el muestreo sucinto. Los especímenes se analizarán mediante CG-EM.

9 Conclusiones sobre el cumplimiento

La autoridad solo debería formular conclusiones sobre el cumplimiento teniendo en cuenta la segunda fase del análisis de la muestra (compuesto organoestánnico). En caso de que los resultados indiquen que existe un incumplimiento en esa fase, habrá motivos fundados para adoptar nuevas medidas.

En el caso de la cibutrina, la autoridad podría sacar conclusiones sobre el cumplimiento basándose en el análisis en una fase.

Si se considera necesario, también podrá llevarse a cabo un muestreo más exhaustivo, además del muestreo sucinto o en lugar de este.

Los resultados del muestreo deberían ser comunicados lo antes posible al buque (como parte del informe de inspección) y, en caso de incumplimiento, también deberían ser comunicados al Estado de abanderamiento y a la organización reconocida que actúe en nombre del Estado de abanderamiento, si procede.

De conformidad con la sección 5.2 de las Directrices para el muestreo sucinto de los sistemas antiincrustantes en los buques, las autoridades deberían elaborar y adoptar los procedimientos que deben seguirse en aquellos casos en que no quede claro si se respetan o no los límites aceptables, teniendo en cuenta un muestreo adicional u otros métodos de muestreo.

FORMULARIO S/1

INFORME DE LA INSPECCIÓN DE LOS SISTEMAS
ANTIINCRUSTANTES DE UN BUQUE (AFS)

DATOS DEL BUQUE

1. Nombre del buque: _____ 2. Número IMO: _____
3. Tipo de buque: _____ 4. Distintivo de llamada: _____
5. Pabellón del buque: _____ 6. Arqueo bruto: _____
7. Fecha de colocación de la quilla/fecha de transformación importante: _____

DATOS DE LA INSPECCIÓN

8. Fecha y hora: _____
9. Nombre de la instalación:
(dique seco, muelle, ubicación) _____
Lugar y país: _____
10. Zonas inspeccionadas: Diario de navegación Certificados Casco del buque
11. Certificados pertinentes:
- | a) título | b) autoridad expedidora | c) fechas de emisión |
|---|-------------------------|----------------------|
| 1. <i>Cert. IAFS</i> | _____ | _____ |
| 2. <i>Registro de sistemas antiincrustantes</i> | _____ | _____ |
| 3. <i>Declaración relativa al sistema antiincrustante</i> | _____ | _____ |
| 4. _____ | _____ | _____ |
12. Periodo de dique seco en el que se aplicó el sistema antiincrustante: _____
13. Nombre de la instalación en la que se aplicó el sistema antiincrustante: _____
14. Lugar y país en el que se aplicó el sistema antiincrustante: _____
15. Muestras del sistema antiincrustante tomadas: No Sí Tipo de muestreo: Sucinto Amplio
16. Motivo por el que se realiza el muestreo del sistema antiincrustante: _____
17. Hoja de registro adjunta:
(código del país / número IMO / dd-mm-aa) _____

18. **Copia a:** Funcionario de supervisión Estado de abanderamiento Organización reconocida
 Jefe de la oficina Capitán Otros:

DATOS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Autoridad que presenta el informe:

Oficina de distrito:

Dirección:

Teléfono/facsimil/móvil:

Correo electrónico:

Nombre:

(inspector debidamente autorizado de la autoridad que presenta el informe)

Fecha: _____

Firma: _____

FORMULARIO S/2

Hoja de registro relativa al procedimiento de muestreo para el cumplimiento del Convenio en cuanto a la presencia de compuesto organoestánnico y/o cibutrina que actúe como biocida en los sistemas antiincrustantes en los cascos de los buques

NÚMERO DE REGISTRO (código de país / número IMO / dd-mm-aa)

Nombre del buque: Número IMO:

DATOS DEL MUESTREO

1. Fecha y hora de inicio: _____ 2. Fecha y hora de finalización: _____
3. Nombre del fabricante de la pintura: _____
4. Nombre y color del sistema antiincrustante: _____
5. Motivo por el que se realiza el muestreo: Supervisión por el Estado rector del puerto Reconocimiento y certificación Otra inspección relativa al cumplimiento por el Estado de abanderamiento
6. Método de muestreo: _____
7. Zonas del casco objeto de muestreo: Babor Estribor Fondo
Número de puntos de muestreo: _____
8. Lugar de almacenamiento de las muestras de reserva:
(por ejemplo, oficina de inspección del Estado rector del puerto)
9. Fotos que se tomaron de los puntos de muestreo Observaciones: _____
10. Muestras de la pintura (húmeda) Observaciones: _____
11. **Caso A - Análisis de compuesto organoestánnico únicamente**
Primera fase del análisis para el compuesto organoestánnico Observaciones: _____
Segunda fase del análisis para el compuesto organoestánnico
12. **Caso B - Análisis de la cibutrina únicamente** Observaciones: _____
Análisis en una fase para la cibutrina
13. **Caso C - Enfoque simplificado para detectar compuesto organoestánnico y cibutrina**
Análisis en una fase para el compuesto organoestánnico y la cibutrina

14. Observaciones sobre el procedimiento de muestreo
15. Empresa encargada de realizar el muestreo Nombre
Fecha
Firma

DATOS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Autoridad que presenta el informe:

Oficina de distrito:

Dirección:

Teléfono/facsímil/móvil:

Correo electrónico:

Nombre:

(inspector debidamente autorizado de la autoridad que presenta el informe)

Fecha:

Firma:

FORMULARIO S/3

NÚMERO DE REGISTRO	
--------------------	--

Nombre del buque: _____ Número IMO: _____

MÉTODO DE ANÁLISIS 1

Caso A – Análisis de compuesto organoestánnico únicamente

1.	Identificación del instrumento:		Fecha de vencimiento del calibrado:	
2.	Resultados del espécimen "A"		número total de especímenes "A" analizados:	
3.	Ubicación de la muestra <i>(marco y distancia desde la superficie comprendida entre las flotaciones en lastre y en carga)</i>	mg Sn/kg	Ubicación de la muestra <i>(marco y distancia desde la superficie comprendida entre las flotaciones en lastre y en carga)</i>	mg Sn/kg
	Nº		Nº	
	1		9	
	2		10	
	3		11	
	4		12	
	5		13	
	6		14	
	7		15	
8		16		
4.	Resultados Número de especímenes que superan los 2 500 mg/kg 1 o más especímenes que superan los 3 000 mg/kg: <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No			<input type="checkbox"/> Es preciso realizar la segunda fase <input type="checkbox"/> Cumplimiento, NO se necesitan análisis adicionales
5.	Observaciones adicionales sobre los análisis de los resultados de los especímenes "A"			
6.	Empresa		Nombre Fecha Firma	

7.	Identificación del instrumento:		Fecha de vencimiento del calibrado:				
8.	Resultados de los especímenes "B"		número total de especímenes "B" analizados:				
9.		compuesto organoestánnico o (mg Sn/kg) como Sn		compuesto organoestánnico (mg Sn/kg) como Sn		compuesto organoestánnico (mg Sn/kg) como Sn	
	Nº		Nº		Nº		Nº
	1		5		9		13
	2		6		10		14
	3		7		11		15
4		8		12		16	
10.	Resultados						
Número de especímenes que superan los 2 500 mg/kg: 1 o más especímenes superan los 3 000 mg/kg: <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No				<input type="checkbox"/> supuesto incumplimiento <input type="checkbox"/> cumplimiento supuesto			
11.	Observaciones adicionales sobre los análisis de los resultados de los especímenes "B"						
12.	Empresa		Nombre Fecha Firma				

Caso B – Análisis de la cibutrina únicamente

Análisis por cromatografía de gases/espectrometría de masas (CG-EM)

1.	Identificación del instrumento:		Fecha de vencimiento del calibrado:		
2.	Resultados de los especímenes "C"				
	Número total de especímenes "C" analizados por CG-EM:				
	Concentración media de cibutrina (mg de cibutrina por kg de pintura seca):				
4.	Conclusiones La concentración media de cibutrina supera el valor umbral de 1 250 mg de cibutrina por kg de pintura seca			<input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/> no. cumplimiento supuesto.	
5.	Observaciones adicionales sobre los análisis de los resultados de los especímenes "C"				
6.	Empresa		Nombre Fecha Firma		

Caso C – Enfoque simplificado para detectar compuesto organoestánnico y cibutrina
Análisis por cromatografía de gases/espectrometría de masas (CG-EM)

1.	Identificación del instrumento:		Fecha de vencimiento del calibrado:	
2.	Resultados de los especímenes "C"			
	Número total de especímenes "C" analizados por CG-EM:			
	Concentración media de compuesto organoestánnico (mg de Sn/kg de pintura seca)			
	Concentración media de cibutrina (mg de cibutrina por kg de pintura seca):			
4.	Conclusiones			
	La concentración media de compuesto organoestánnico supera el valor umbral de 3 000 mg de Sn por kg de pintura seca		<input type="checkbox"/> sí	<input type="checkbox"/> no. Cumplimiento supuesto.
	La concentración media de cibutrina supera el valor umbral de 1 250 mg de cibutrina por kg de pintura seca		<input type="checkbox"/> sí	<input type="checkbox"/> no. Cumplimiento supuesto.
5.	Observaciones adicionales sobre los análisis de los resultados de los especímenes "C"			
6.	Empresa		Nombre	
			Fecha	
			Firma	

FORMULARIO S/4

NÚMERO DE REGISTRO	
---------------------------	--

Nombre del buque: _____ Número IMO: _____

MÉTODO 2

Caso A – Análisis de compuesto organoestánnico únicamente
PRIMERA FASE DEL ANÁLISIS POR LO QUE RESPECTA AL COMPUESTO
ORGANOESTÁNNICO

1.	Identificación del instrumento:	Fecha de vencimiento del calibrado:					
2.	Ubicación de la muestra <i>(marco y distancia desde la superficie comprendida entre las flotaciones en lastre y en carga)</i>	Identificación de los especímenes	Disco de la muestra	Contenido de estaño (mg/kg)	máx	mín	Valor medio
A		A1	<input type="checkbox"/> abrasivo				Valor medio mg/kg <input type="checkbox"/> >2 500 mg/kg <input type="checkbox"/> >3 000 mg/kg
		A2	<input type="checkbox"/> metal				
		A3	<input type="checkbox"/> otros				
		A4	<input type="checkbox"/> abrasivo				
		A5	<input type="checkbox"/> metal				
		A6	<input type="checkbox"/> otros				
		A7	<input type="checkbox"/> abrasivo				
		A8	<input type="checkbox"/> metal				
		A9	<input type="checkbox"/> otros				
B		B1	<input type="checkbox"/> abrasivo				Valor medio mg/kg <input type="checkbox"/> >2 500 mg/kg <input type="checkbox"/> >3 000 mg/kg
		B2	<input type="checkbox"/> metal				
		B3	<input type="checkbox"/> otros				
		B4	<input type="checkbox"/> abrasivo				
		B5	<input type="checkbox"/> metal				
		B6	<input type="checkbox"/> otros				
		B7	<input type="checkbox"/> abrasivo				
		B8	<input type="checkbox"/> metal				
		B9	<input type="checkbox"/> otros				
C		C1	<input type="checkbox"/> abrasivo				Valor medio mg/kg <input type="checkbox"/> >2 500 mg/kg <input type="checkbox"/> >3 000 mg/kg
		C2	<input type="checkbox"/> metal				
		C3	<input type="checkbox"/> otros				
		C4	<input type="checkbox"/> abrasivo				
		C5	<input type="checkbox"/> metal				
		C6	<input type="checkbox"/> otros				
		C7	<input type="checkbox"/> abrasivo				
		C8	<input type="checkbox"/> metal				
		C9	<input type="checkbox"/> otros				
D		D1	<input type="checkbox"/> abrasivo				Valor medio mg/kg <input type="checkbox"/> >2 500 mg/kg <input type="checkbox"/> >3 000 mg/kg
		D2	<input type="checkbox"/> metal				
		D3	<input type="checkbox"/> otros				
		D4	<input type="checkbox"/> abrasivo				
		D5	<input type="checkbox"/> metal				
		D6	<input type="checkbox"/> otros				
		D7	<input type="checkbox"/> abrasivo				
		D8	<input type="checkbox"/> metal				
		D9	<input type="checkbox"/> otros				

3. Resultados Primera fase del análisis	
---	--

	<input type="checkbox"/> muestras de superan los 2 500 mg/kg <input type="checkbox"/> muestra(s) supera(n) los 3 000 mg/kg	<input type="checkbox"/> Cumplimiento <input type="checkbox"/> <u>Es preciso realizar la segunda fase del análisis</u>
4.	Observaciones	
5.	Empresa	Nombre Fecha Firma

FORMULARIO S/5

NÚMERO DE REGISTRO	
---------------------------	--

Nombre del buque: _____ Número IMO: _____

MÉTODO 2

SEGUNDA FASE DEL ANÁLISIS POR LO QUE RESPECTA AL COMPUESTO ORGANOESTÁNNICO

1.	Identificación del instrumento:		Fecha de vencimiento del calibrado:	
2.	Espécimen utilizado (Identificación de los especímenes)	Contenido de estaño Primera fase (Análisis por XRF) (mg Sn/kg)	Contenido de estaño Segunda fase (como compuesto organoestánnico) (mg Sn/kg)	Cumplimiento
A				<input type="checkbox"/> >2 500mg/kg <input type="checkbox"/> >3 000mg/kg
B				<input type="checkbox"/> >2 500mg/kg <input type="checkbox"/> >3 000mg/kg
C				<input type="checkbox"/> >2 500mg/kg <input type="checkbox"/> >3 000mg/kg
D				<input type="checkbox"/> >2 500mg/kg <input type="checkbox"/> >3 000mg/kg

3.	Resultados Segunda fase del análisis <input type="checkbox"/> muestras de supera(n) los 2 500 mg (Sn)/kg (pintura seca) <input type="checkbox"/> muestra(s) de supera(n) los 3 000 mg (Sn)/kg (pintura seca)	<input type="checkbox"/> Cumplimiento <input type="checkbox"/> <u>Incumplimiento</u>
4.	Observaciones	
5.	Empresa	Nombre Fecha Firma

Caso B – Análisis de la cibutrina únicamente

Análisis por cromatografía de gases/espectrometría de masas (CG-EM) para determinar la presencia de cibutrina

1.	Identificación del instrumento:	Fecha de vencimiento del calibrado:
2.	Resultados del análisis por CG-EM	
	Concentración media (mg de cibutrina por kg de pintura seca)	<input type="checkbox"/> Cumplimiento <input type="checkbox"/> <u>Incumplimiento</u>
3.	Observaciones	
4.	Empresa	Nombre Fecha

Caso C – Enfoque simplificado para detectar compuesto organoestánnico y cibutrina

Análisis por cromatografía de gases/espectrometría de masas (CG-EM) para determinar la presencia de cibutrina y compuesto organoestánnico

1.	Identificación del instrumento:	Fecha de vencimiento del calibrado:
2.	Resultados del análisis por CG-EM	
	Concentración media de compuesto organoestánnico (mg de Sn/kg)	<input type="checkbox"/> Cumplimiento <input type="checkbox"/> <u>Incumplimiento</u>
	Concentración media de cibutrina (mg de cibutrina por kg de pintura seca)	<input type="checkbox"/> Cumplimiento <input type="checkbox"/> <u>Incumplimiento</u>
3.	Observaciones	
4.	Empresa	Nombre Fecha

DATOS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Autoridad que presenta el informe:

Oficina de distrito:

Dirección:

Teléfono/facsímil/móvil:

Correo electrónico:

Nombre:

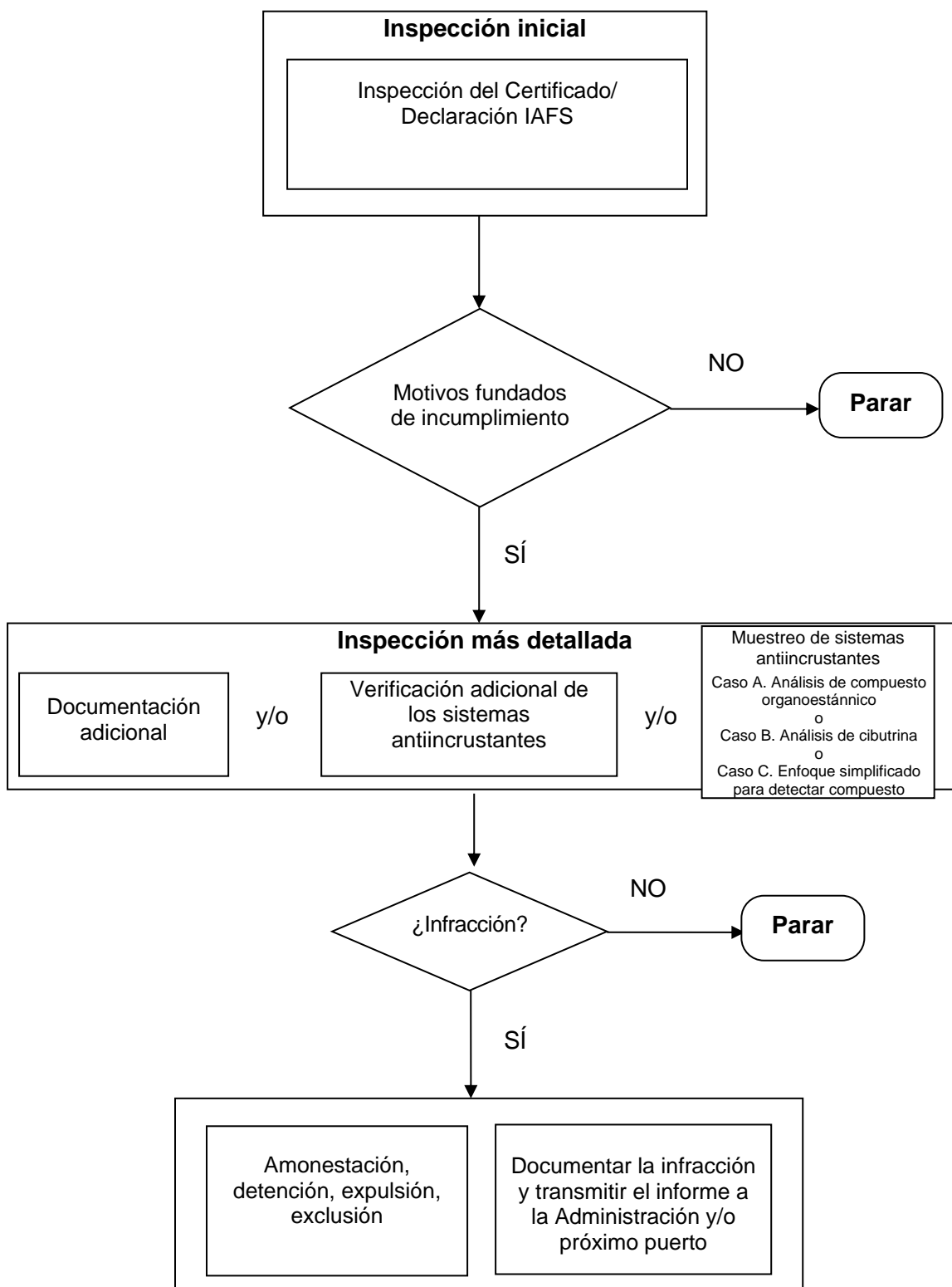
(inspector debidamente autorizado de la autoridad que presenta el informe)

Fecha:

Firma:

APÉNDICE 2

PROCESO DE INSPECCIÓN DE LOS SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES



Apéndice 20

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

Instrumento (con el que está relacionado)	Título	Órgano de la OMI	Observación	Año (adopción /aprobación)
AFS				
MEPC.356(78)	Directrices de 2022 para el muestro sucinto de los sistemas antiincrustrantes en los buques	III	Revoca la resolución MEPC.104(49)	10 de junio de 2022
Agua de lastre				
MEPC.173(58)	Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2)	MEPC/PPR	Se debe leer juntamente con la resolución MEPC.252(67)) y la circular BWM.2/Circ.42/Rev.1	10 de octubre de 2008
MEPC.252(67)	Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM	MEPC/III	Se debe leer juntamente con la resolución MEPC.173(58) y la circular BWM.2/Circ.42/Rev.1	17 de octubre de 2014
MEPC.279(70)	Directrices de 2016 para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8)	MEPC		28 de octubre de 2016
MEPC.297(72)	Enmiendas a la regla B-3 (Calendario para la implantación de la gestión del agua de lastre de los buques)	MEPC		13 de abril de 2018
BWM.2/Circ.42/Rev.2	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	Se debe leer juntamente con las resoluciones MEPC.173(58) y MEPC.252(67)	9 de diciembre de 2020

Instrumento (con el que está relacionado)	Título	Órgano de la OMI	Observación	Año (adopción /aprobación)
A granel				
A.797(19)	Seguridad de los buques que transportan cargas sólidas a granel	CCC		23 de noviembre de 1995
A.862(20)	Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros	CCC	Enmendada mediante las resoluciones MSC.238(82) y MSC.304(87)	27 de noviembre de 1997
MSC/Circ.656	Seguridad de los buques que transporten cargas sólidas a granel	CCC		6 de junio de 1994
MSC/Circ.1117	Orientaciones para comprobar la estructura de los graneleros	SDC		24 de junio de 2004
MSC.1/Circ.1464/Rev.1, Corr.1 y Corr.2	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.	SDC	Enmendada mediante la circular MSC.1/Circ.1507 de 5 de junio de 2015	24 de octubre de 2013 14 de noviembre de 2013 9 de junio de 2017
Certificados				
A.1162(32)	Llamamiento a los Estados Miembros y a todas las partes interesadas pertinentes a que fomenten la adopción de medidas para prevenir y reprimir la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos y otros actos fraudulentos en el sector marítimo	LEG		28 de enero de 2022
MSC/Circ.606	Conformidad del Estado rector del puerto con las exenciones concedidas en virtud del Convenio SOLAS	III		12 de febrero de 1993
MSC/Circ.1012 MEPC/Circ.384	Refrendo de certificados con la fecha de ultimación del reconocimiento en que se basan	III		26 de junio de 2001

Instrumento (con el que está relacionado)	Título	Órgano de la OMI	Observación	Año (adopción /aprobación)
FAL.2/Circ.133 MEPC.1/Circ.902 MSC.1/Circ.1646-LEG.2/Circ.4	Lista de certificados y documentos que han de llevar los buques, 2022	III	Sustituye a las circulares FAL.2/Circ.131 MEPC.1/Circ.873 MSC.1/Circ.1586 LEG.2/Circ.3	27 de junio de 2022
MSC-MEPC.4/Circ.1	Retención de los registros y documentos originales a bordo de los buques	III		26 de septiembre de 2005
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		6 de agosto de 2009
MARPOL				
MEPC.346(78)	Directrices de 2022 para la elaboración de un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) (Directrices SEEMP)	MEPC	Revoca MEPC.282(70)	10 de junio de 2022
MEPC.347(78)	Directrices para la verificación y las auditorías de la compañía, por parte de la Administración, de la parte III del plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)	MEPC		10 de junio de 2022
MEPC.348(78)	Directrices de 2022 para la verificación de los datos sobre el consumo de fueloil de los buques y la intensidad de carbono operacional por la Administración	MEPC	Revoca MEPC.292(71)	10 de junio de 2022
MEPC.349(78)	Directrices de 2022 para la elaboración y la gestión de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques	MEPC	Revoca MEPC.293(71)	10 de junio de 2022
MEPC.350(78)	Directrices de 2022 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) obtenido	MEPC	Revoca MEPC.333(76)	10 de junio de 2022
MEPC.351(78)	Directrices de 2022 sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) obtenido	MEPC	Revoca MEPC.334(76)	10 de junio de 2022
MEPC.352(78)	Directrices de 2022 sobre los indicadores de la intensidad de carbono operacional y los métodos de cálculo (Directrices sobre los CII, D1)	MEPC	Revoca MEPC.336(76)	10 de junio de 2022
MEPC.353(78)	Directrices de 2022 sobre los niveles de referencia para su utilización con los indicadores de la intensidad de carbono	MEPC	Revoca MEPC.337(76)	10 de junio de 2022

	operacional (Directrices sobre los niveles de referencia de los CII, D2)			
MEPC.354(78)	Directrices de 2022 sobre la clasificación de la intensidad de carbono operacional de los buques (Directrices sobre la clasificación de los CII, D4)	MEPC	Revoca MEPC.339(76)	10 de junio de 2022
MEPC.355(78)	Directrices provisionales de 2022 sobre factores de corrección y ajustes de viaje para los cálculos del CII (Directrices sobre los CII, D5)	MEPC		10 de junio de 2022
MEPC.340(77)	Directrices de 2021 sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape	MEPC/PPR	Sustituye a la resolución MEPC.259(68)	26 de noviembre de 2021
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		5 de junio de 2009
MEPC.312(74)	Directrices para la utilización de libros registro electrónicos en virtud del Convenio MARPOL	MEPC		17 de mayo de 2019
MEPC.320(74)	Directrices de 2019 para la implantación uniforme del límite del contenido de azufre del 0,50 % en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL	MEPC		17 de mayo de 2019
MSC.465(101)	Medidas provisionales recomendadas para mejorar la seguridad de los buques en relación con la utilización de combustible líquido	MSC		14 de junio de 2019
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		24 de agosto de 2005 6 de octubre de 2005
MEPC.1/Circ.508	Nota de entrega de combustible y muestreo del fueloil	MEPC/III		9 de mayo de 2006
MEPC.1/Circ.516	Acceso público a la base de datos del plan de evaluación del estado del buque (CAS)	MEPC		5 de mayo de 2006
MEPC.1/Circ.637	Calidad y disponibilidad del fueloil	MEPC		17 de noviembre de 2008

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		4 de noviembre de 2008
MEPC.1/Circ.675/Rev.1	Descarga del agua de lavado de las bodegas de carga en la zona de los Golfos, la zona del mar Mediterráneo y la región del Gran Caribe de conformidad con el Anexo V del Convenio MARPOL	MEPC		26 de marzo de 2010
MEPC.1/Circ.834/Rev.1	Orientaciones refundidas para los proveedores y usuarios de las instalaciones portuarias de recepción	MEPC		1 de marzo de 2018
MEPC.1/Circ.864/Rev.1	Directrices de 2019 relativas al muestreo a bordo para la verificación del contenido de azufre del fueloil utilizado a bordo de los buques	MEPC		21 de mayo de 2019
MEPC.1/Circ.881	Orientaciones sobre la supervisión por el Estado rector del puerto de las medidas para contingencias relativas al fueloil no reglamentario	MEPC		21 de mayo de 2019
MEPC.1/Circ.882	Aplicación temprana de los procedimientos de verificación a partir de las muestras de fueloil estipuladas en el Anexo VI del Convenio MARPOL (regla 18.82 o regla 14.8)	MEPC		16 de julio de 2019
MEPC.1/Circ.883/Rev.1	Orientaciones sobre la indicación del cumplimiento en curso en caso de fallo de un solo instrumento de vigilancia, y medidas cuya adopción se recomienda en caso de que el sistema de limpieza de los gases de escape (SLGE) no cumpla las disposiciones de las Directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape (SLGE) (resolución MEPC.340(77))	PPR	Revoca la circular MEPC.1/Circ.883	15 de diciembre de 2021
MEPC.1/Circ.899	Directrices de 2022 para la evaluación del riesgo y de las repercusiones del agua de descarga procedente de los sistemas de limpieza de los gases de escape	MEPC		10 de junio de 2022
MSC-MEPC.4/Circ.3	Cierre de los sistemas de tuberías de descarga de sentina en puerto	MSC/MEPC		19 de diciembre de 2008

Actividades de supervisión por el Estado rector del puerto				
MSC.1/Circ.1191	Recordatorio adicional de la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento	MSC/III		30 de mayo de 2006
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	SDC		31 de mayo de 2006
MSC.1/Circ.1221	Validez del certificado de homologación para productos navales	III		11 de diciembre de 2006
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		15 de junio de 2017
MSC/Circ.1011, MEPC/Circ.383	Medidas para mejorar los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto	III		26 de junio de 2001
MSC-MEPC.2/Circ.2	Prescripciones de la OMI sobre las publicaciones que deben llevarse a bordo de los buques	III/NCSR		1 de junio de 2006
MSC-MEPC.4/Circ.2	Código de buenas prácticas para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto	III		1 de noviembre de 2007
Seguridad				
MSC.159(78)	Orientaciones provisionales sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima	MSC/III		21 de mayo de 2004
MSC/Circ.1097	Orientación relacionada con la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP	MSC		6 de junio de 2003

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	III	Sistemas de identificación automática (SIA) y número de identificación del buque y registro sinóptico continuo (RSC) Se debe leer juntamente con la resolución A.959(23), adoptada el 5 de diciembre de 2003, Modelo y directrices para el mantenimiento de los registros sinópticos continuos, enmendada por la resolución MSC.198(80), adoptada el 20 de mayo de 2005	7 de junio de 2004
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	Se debe leer juntamente con la resolución MSC.1/Circ.1342 de fecha 27 de mayo de 2010, Recordatorio relacionado con el permiso de tierra y el acceso a los buques (y MSC.1/Circ.1194 de fecha 30 de mayo de 2006)	23 de mayo de 2005
MSC.1/Circ.1235	Orientaciones sobre la formación y la familiarización con los aspectos de protección para el personal de a bordo	HTW		21 de octubre de 2007

MSC.1/Circ.1342	Recordatorio en relación con el permiso de tierra y acceso a los buques	MSC		27 de mayo de 2010
SOLAS				
A.1047(27)	Principios relativos a la dotación mínima de seguridad	MSC/HTW		30 de noviembre de 2011
MSC/Circ.592	Transporte de mercancías peligrosas – Aceptación del documento de cumplimiento	CCC		21 de abril de 1992
MSC/Circ.811	Identificación de los medios de zafada de las balsas salvavidas	SSE		8 de julio de 1997
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		21 de diciembre de 1998
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		17 de junio de 1999
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		23 de junio de 2000
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	Complementado por la circular MSC/Circ.1094 de 17 de junio de 2003, Aplicación de la regla III/26 del Convenio SOLAS sobre los sistemas de botes de rescate rápidos en los buques de pasaje de transbordo rodado	26 de junio de 2001
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	SDC		25 de mayo de 2004

MSC.1/Circ.1326 y Corr.1	Aclaración de la regla III/19 del Convenio SOLAS	SSE	Nota: la regla III/19.3.3.3 del Convenio SOLAS mencionada en la circular debería leerse juntamente con la regla III/19.3.4.3 del Convenio SOLAS dado que en las enmiendas de 2013 al Convenio SOLAS se cambió el número del párrafo 19.3.3.3 por 19.3.4.3	11 de junio de 2009 13 de agosto de 2009
MSC.1/Circ.1331	Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de los medios de embarco y desembarco	SSE		11 de junio de 2009
MSC.1/Circ.1402	Seguridad de los medios para el transbordo de prácticos	III		14 de junio de 2011
MSC.1/Circ.1676	Demoras que afectan a la disponibilidad de nuevo equipo del SMSSM que se ajusta a las normas de funcionamiento revisadas establecidas en las resoluciones MSC.511(105), MSC.512(105) y MSC.513(105)	MSC.1/ Circ.1676		31 de mayo de 2023 9 de junio de 2023
MSC.1/Circ.1460/Rev.4	Orientaciones sobre la validez del equipo de radiocomunicaciones instalado y utilizado en los buques	MSC		31 de mayo de 2023 9 de junio de 2023
STCW				
STCW.7/Circ.22	Asesoramiento para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, organizaciones reconocidas y organizaciones de protección reconocidas, destinado a aclarar los requisitos de formación y titulación de los oficiales de protección de los buques y la gente de mar que tiene asignadas tareas de protección	MSC/HTW		25 de febrero de 2014
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		16 de junio de 2017

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	HTW/SDC		15 de junio de 1994
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		6 de junio de 2003
MSC.1/Circ.1208	Promoción y verificación de la familiarización continuada de los operadores del SMSSM a bordo de los buques	HTW		22 de mayo de 2006
