

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR  
Teléfono: +44(0)20 7735 7611 Facsímil: +44(0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1446/Rev.2  
8 agosto 2013

**MEDIDAS PROVISIONALES RECOMENDADAS PARA QUE LAS  
COMPAÑÍAS DE BUQUES DE PASAJE INCREMENTEN  
LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE**

1 El Comité de seguridad marítima, en su 90º periodo de sesiones (16 a 25 de mayo de 2012), habiendo examinado las recomendaciones provisionales formuladas por los Estados Miembros y las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo, presentadas en respuesta a la solicitud del Secretario General tras la pérdida del *Costa Concordia*, acordó que los Estados Miembros deberían recomendar que las compañías de buques de pasaje efectuaran un examen de las medidas de seguridad operacional para incrementar la seguridad de los buques de pasaje.

2 Las recomendaciones sobre las medidas operacionales para las compañías propietarias de buques de pasaje y/o que los exploten se formularon inicialmente en el anexo de la circular MSC.1/Circ.1446. En su 91º periodo de sesiones (26 a 30 de noviembre de 2012), el Comité revisó estas recomendaciones y las distribuyó mediante la circular MSC.1/Circ.1446/Rev.1.

3 En su 92º periodo de sesiones (12 a 21 de junio de 2013), el Comité volvió a revisar estas recomendaciones, las cuales figuran en el anexo.

4 Se invita a los Estados Miembros a que hagan uso, con carácter voluntario, de las recomendaciones adjuntas, y las pongan en conocimiento de los propietarios, armadores y otras partes interesadas, según proceda.

5 La presente circular sustituye a la circular MSC.1/Circ.1446/Rev.1.

\*\*\*



## ANEXO

### MEDIDAS PROVISIONALES RECOMENDADAS PARA QUE LAS COMPAÑÍAS DE BUQUES DE PASAJE INCREMENTEN LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PASAJE

#### Chalecos salvavidas a bordo de los buques de pasaje

1 Las compañías propietarias de buques de pasaje y/o que los exploten, con la excepción de los buques de pasaje de transbordo rodado, deberían examinar la conveniencia de llevar un número adicional de chalecos salvavidas que exceda de los requeridos en virtud de las reglas III/7 y III/22 del Convenio SOLAS, en los espacios públicos, en los puestos de reunión, en cubierta o en los botes salvavidas. Cuando los chalecos salvavidas requeridos en virtud de las reglas III/7 y III/22 del Convenio SOLAS todavía no estén estibados en las proximidades de los puestos de reunión, debería estibarse un número adicional de chalecos salvavidas en dichas proximidades, de tal manera que sean fácilmente accesibles para su distribución en caso de emergencia.

2 Las compañías propietarias de buques de pasaje y/o que los exploten deberían considerar la conveniencia de proporcionar chalecos salvavidas que sean de un diseño similar y que los pasajeros se puedan colocar de un modo similar, con objeto de evitar que se produzca confusión en el momento de ponerse los chalecos salvavidas.

3 Las compañías propietarias de buques de pasaje y/o que los exploten deberían examinar sus medios de satisfacer las prescripciones establecidas en la regla III/7.2.2 del Convenio SOLAS cuando los chalecos salvavidas estén estibados en los camarotes de pasajeros, a fin de garantizar que la ubicación de los chalecos salvavidas sea visible en todas las posibles condiciones de iluminación.

#### Instrucciones de emergencia para los pasajeros

4 Las compañías propietarias de buques de pasaje y/o que los exploten deberían examinar la idoneidad de la comunicación y divulgación de las instrucciones de emergencia en sus buques, teniendo en cuenta el número de idiomas necesario para que las puedan entender los pasajeros a bordo.

5 Las compañías propietarias de buques de pasaje y/o que los exploten deberían también considerar la conveniencia de extender el uso de un vídeo de acompañamiento en relación con los avisos sobre las instrucciones para casos de emergencia dirigidos a los pasajeros, según resulte apropiado. También se recomienda que se pongan a disposición de los pasajeros, previa solicitud, tarjetas de información sobre situaciones de emergencia que complementen la información que ha de facilitarse de conformidad con las prescripciones establecidas en el Convenio SOLAS.

#### Elementos comunes a los ejercicios de reunión y las instrucciones para casos de emergencia

6 No obstante lo prescrito en el capítulo III del Convenio SOLAS sobre los ejercicios de reunión y las instrucciones para casos de emergencia que han de proporcionarse a los pasajeros, las compañías propietarias de buques de pasaje y/o que los exploten deberían considerar la conveniencia de incluir los elementos comunes siguientes en sus ejercicios de reunión de pasajeros e instrucciones para casos de emergencia:

- .1 cuándo y cómo ponerse un chaleco salvavidas;
- .2 descripción de las señales de emergencia y de las respuestas adecuadas en caso de emergencia;

- .3 ubicación de los chalecos salvavidas;
- .4 dónde reunirse cuando suena la señal de emergencia;
- .5 método de cómputo de los pasajeros presentes en el puesto de reunión tanto en las prácticas como en casos de emergencia reales;
- .6 cómo se facilitará la información en una emergencia;
- .7 qué esperar si el capitán ordena evacuar el buque;
- .8 de qué información adicional sobre seguridad se dispone;
- .9 instrucciones referentes al regreso o no de los pasajeros a los camarotes antes de acudir al punto de reunión, con información referida a medicamentos, indumentaria y chalecos salvavidas;
- .10 descripción de los sistemas y dispositivos de seguridad clave;
- .11 sistemas de organización del tráfico en casos de emergencia y reconocimiento de las salidas de emergencia; y
- .12 a quién dirigirse para más información.

7 Las compañías propietarias de buques de pasaje y/o que los exploten deberían contar con políticas y procedimientos para promover la participación de los pasajeros en la formación y los ejercicios para casos de emergencia prescritos por la regla III/19 del Convenio SOLAS y a los que insta la regla III/30.

### **Política de reunión de los pasajeros**

8 En un buque que realice un viaje en el que esté previsto que los pasajeros permanezcan a bordo más de 24 horas, se recomienda efectuar la reunión de los pasajeros recientemente embarcados antes de la salida de cada puerto de embarco. En los casos en que los pasajeros nuevos lleguen después de efectuada dicha reunión, éstos deberían recibir con prontitud instrucciones de seguridad de forma individual o en grupos.<sup>1</sup>

9 Con objeto de ayudar al capitán a preparar o revisar el cuadro de obligaciones, las compañías propietarias de buques de pasaje y/o que los exploten deberían considerar la conveniencia de adoptar un proceso que sirva para comprobar positivamente que cada miembro de la tripulación al que se le hayan asignado cometidos de emergencia dispone de toda la formación y/o titulación requerida, bien sea mediante el establecimiento de reglas o la política de la compañía. Dicho proceso puede incluir la utilización a bordo de un sistema en papel o automatizado que permita evitar de manera eficaz la asignación de un miembro de la tripulación a un cometido de emergencia para el que no esté formado ni titulado.

---

<sup>1</sup> El MSC 92 adoptó enmiendas a la regla III/19 del Convenio SOLAS sobre las prescripciones relativas a la reunión de los pasajeros, que entrarán en vigor el 1 de enero de 2015.

### **Acceso del personal al puente de navegación y prevención de conductas que provoquen distracción**

10 Las compañías propietarias de buques de pasaje y/o que los exploten deberían asegurarse de que se establecen y se armonizan políticas de control del acceso al puente y de organización del puente. A fin de reducir a un mínimo las perturbaciones y las distracciones para los miembros del equipo del puente en el desempeño de sus responsabilidades directas e indirectas durante cualquier periodo de maniobrabilidad restringida, o al maniobrar en condiciones que el capitán o los procedimientos/política del puente de la compañía consideran que requieren una mayor vigilancia (por ejemplo, al llegar/zarpar del puerto, en tráfico intenso, con visibilidad deficiente), se recomienda que el acceso al puente se limite a las personas que tengan funciones operacionales o relacionadas con la parte operacional durante estos periodos. Asimismo, se recomienda que las compañías que exploten buques de pasaje adopten medidas para evitar distraer al personal de guardia durante estos periodos.

### **Armonización de los procedimientos náuticos en el puente**

11 Las compañías propietarias de buques de pasaje y/o que los exploten deberían adoptar una política en virtud de la cual se deba alcanzar la mayor armonización posible en los procedimientos náuticos en el puente en toda su flota o flotas, teniendo en cuenta cualesquiera características operacionales únicas.

### **Planificación de la travesía**

12 Las compañías propietarias de buques de pasaje y/o que los exploten y sus capitanes deberían adoptar medidas para garantizar que al elaborar el plan de viaje del buque se tenga en cuenta la resolución A.893(21): "Directrices para la planificación del viaje" y, si procede, la resolución A.999(25): "Directrices sobre la planificación del viaje en los buques de pasaje que naveguen por zonas alejadas", y se contemplen las condiciones en las que los cambios del plan estarían en consonancia con las políticas de la compañía.

13 Toda desviación del plan de viaje debería ajustarse a las orientaciones formuladas en la resolución A.893(21).<sup>2</sup>

### **Inscripción de la nacionalidad de las personas a bordo**

14 Para que sea más fácil poner a disposición la información clave de manera eficaz e inmediata en situaciones de emergencia, además de la información que prescribe la regla III/27 del Convenio SOLAS, las compañías propietarias de buques de pasaje y/o que los exploten deberían considerar la conveniencia de garantizar que se haga constar también la nacionalidad de cada persona a bordo.

---

<sup>2</sup> En la publicación *Bridge Procedures Guide* (Guía de los procedimientos a seguir en el puente) de la ICS se ofrecen más orientaciones al respecto.

### **Carga de los botes salvavidas para impartir formación**

15 Las compañías propietarias de buques de pasaje y/o que los exploten deberían considerar la adopción de una política<sup>3</sup> por la que al menos un bote salvavidas deberá cargarse con un número de miembros de la tripulación igual al número autorizado de ocupantes, cada seis meses como mínimo. De acuerdo con dicha política:

- .1 por motivos de seguridad se procederá a la carga de los botes salvavidas para impartir formación sólo cuando el bote esté a flote, y su descenso y ascenso tendrá lugar únicamente con el número mínimo de miembros de la tripulación a bordo, teniendo en cuenta el anexo 2 de las Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas (circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1);
- .2 los chalecos salvavidas deberían llevarse puestos;
- .3 toda la tripulación de los botes salvavidas y la tripulación del puesto de embarco/acceso tienen la obligación de asistir al ejercicio de carga del bote salvavidas; y
- .4 los miembros de la tripulación que no se encuentran dentro del bote salvavidas deberán observar el proceso de carga del bote salvavidas con el número autorizado de personas.

### **Sujeción de objetos pesados**

16 Las compañías propietarias de buques de pasaje y/o que los exploten deberían adoptar una política para la incorporación de procedimientos a sus Sistemas de gestión de la seguridad (SGS) que contribuyan a garantizar la sujeción de objetos pesados de forma permanente, cuando no se encuentren en uso, o bien durante temporales y/o mal tiempo, según el caso. De conformidad con esta política, una o varias personas deberían realizar una inspección, cubierta por cubierta, a fin de identificar objetos pesados que no cuenten con la debida sujeción y que puedan presentar un posible peligro. El listado de los objetos identificados, cuyo grado de probabilidad de causar lesiones sea considerable, formará parte integrante de los procedimientos.

17 Los procedimientos y las prácticas para sujetar objetos pesados deberían ser supervisados por cada jefe de departamento y/o de conformidad con lo que de otra manera hayan estipulado los miembros de la estructura de mando del buque y con lo establecido durante las inspecciones y auditorías de rutina que se realizan a bordo.

### **Datos del clinómetro para el RDT**

18 Se alienta a las compañías propietarias de buques de pasaje y/o que los exploten a que investiguen medios de proporcionar datos sobre el movimiento de balance al RDT.

---

<sup>3</sup> Dicha política debería aplicarse a los buques cuya tripulación consta como mínimo de 300 personas, con botes salvavidas instalados. Los buques con menos de 300 personas de tripulación habrán de realizar ejercicios formativos similares y equivalentes, con los intervalos que corresponda, que se ajusten a consideraciones operacionales y de seguridad.