

## ANEXO 5

### PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC

#### ORIENTACIONES PROVISIONALES PARA AYUDAR A IMPLANTAR EL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre la seguridad de los buques pesqueros, 2012 (la "Conferencia") había adoptado el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (el "Acuerdo"),

RECORDANDO ADEMÁS que la Conferencia, al adoptar el Acuerdo, pidió a la Organización que intensificara sus esfuerzos para prestar a las Partes y los Estados Miembros la asistencia que pudieran necesitar para implantar el Acuerdo,

RECONOCIENDO que la entrada en vigor y la implantación del Acuerdo representarán una contribución importante a la seguridad de los buques pesqueros,

RECONOCIENDO TAMBIÉN la necesidad de proporcionar orientaciones para una implantación unificada a los Estados que ya son Partes en el Acuerdo o están en proceso de serlo,

RECORDANDO la resolución A.1186(33), titulada "Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2023", la cual contiene orientaciones para la realización de los reconocimientos prescritos en los instrumentos pertinentes de la OMI,

HABIENDO EXAMINADO, en su [...] periodo de sesiones, la recomendación formulada por el Subcomité de Implantación de los Instrumentos de la OMI en su 10º periodo de sesiones,

1 ADOPTA las Orientaciones provisionales para ayudar a implantar el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 (en adelante, las "Orientaciones provisionales"), las cuales figuran en el anexo de la presente resolución;

2 INVITA a las Partes y los Estados Miembros interesados a:

- .1 seguir las Orientaciones provisionales sobre cómo cumplir las prescripciones estipuladas en el Acuerdo para una implantación armonizada;
- .2 tener en cuenta sus disposiciones al elaborar la legislación nacional que regula la seguridad de los buques pesqueros;
- .3 considerar la introducción de medidas adecuadas para garantizar que se documente, según proceda, el cumplimiento de las prescripciones pertinentes del Acuerdo por los buques pesqueros existentes; y

- .4 considerar la posibilidad de prestar especial atención al caso en que un Estado de abanderamiento tenga una norma de seguridad preexistente más estricta que la prevista en el Acuerdo de Ciudad del Cabo y, en tales circunstancias, deberían mantenerse las normas nacionales más estrictas para dicho Estado.

## ANEXO

### ÍNDICE

ABREVIATURAS Y SIGLAS  
PREFACIO

#### **PARTE A           ORIENTACIONES PROVISIONALES PARA LA IMPLANTACIÓN**

##### **SECCIÓN 1       ASPECTOS GENERALES**

- 1.1       Introducción
- 1.2       Finalidad
- 1.3       Alcance

##### **SECCIÓN 2       VISIÓN GENERAL DEL ACUERDO**

- 2.1       Ámbito de aplicación y criterios de entrada en vigor del Acuerdo
- 2.2       Estructura del Acuerdo

##### **SECCIÓN 3       APLICACIÓN Y RECONOCIMIENTOS**

- 3.1       Aplicación, exenciones y equivalencias (reglas I/1 a 5)
- 3.2       Reconocimientos y certificados (reglas I/6 a 17)

##### **SECCIÓN 4       PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA BUQUES NUEVOS Y EXISTENTES**

- 4.1       Dispositivos y medios de salvamento (capítulo VII, parte B, reglas 13 y 14)
- 4.2       Consignas para casos de emergencia, llamadas y ejercicios periódicos (capítulo VIII)
- 4.3       Radiocomunicaciones (capítulo IX)
- 4.4       Aparatos y medios náuticos de a bordo (capítulo X)

##### **SECCIÓN 5       PRESCRIPCIONES TÉCNICAS SOLAMENTE PARA BUQUES NUEVOS**

- 5.1       Construcción, integridad de estanquidad y equipo (capítulo II)
- 5.2       Estabilidad y navegabilidad (capítulo III)
- 5.3       Instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente (capítulo IV)
- 5.4       Prevención, detección y extinción de incendios y equipo contra incendios (capítulo V)
- 5.5       Protección de la tripulación (capítulo VI)
- 5.6       Dispositivos y medios de salvamento (capítulo VII)

##### **SECCIÓN 6       SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

- 6.1       Supervisión por el Estado rector del puerto establecida en el Acuerdo
- 6.2       Buques de Estados no Partes – no dar un trato más favorable
- 6.3       Identificación de buques deficientes
- 6.4       Ampliación de las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto

##### **SECCIÓN 7       SINIESTROS SUFRIDOS POR BUQUES PESQUEROS**

#### **PARTE B           INFORMACIÓN ADICIONAL**

- SECCIÓN 8 EL PRINCIPIO DEL FACTOR HUMANO Y LA SEGURIDAD DEL PERSONAL DE LOS BUQUES PESQUEROS**
- SECCIÓN 9 IMPLANTACIÓN DEL ACUERDO EN COLABORACIÓN CON LAS PARTES INTERESADAS**
- SECCIÓN 10 FOMENTO DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA Y PRESTACIÓN DE ASISTENCIA TÉCNICA**

- 10.1 Cooperación y asistencia técnica  
10.2 Medidas para promover la ratificación del Acuerdo  
10.3 Herramientas de apoyo para facilitar la entrada en vigor

#### **APÉNDICES**

- APÉNDICE 1 DIRECTRICES PARA LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO  
APÉNDICE 2 DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN DEL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012  
APÉNDICE 3 FORMACIÓN RELATIVA AL ABANDONO DEL BUQUE Y CUADRO DE RESUMEN DE EJERCICIOS  
APÉNDICE 4 CUADRO RECAPITULATIVO DE EQUIPO RADIOELÉCTRICO  
APÉNDICE 5 CUADRO RECAPITULATIVO DE APARATOS Y MEDIOS NÁUTICOS DE A BORDO  
APÉNDICE 6 CUADRO RECAPITULATIVO DE LAS MEDIDAS DE LUCHA CONTRA INCENDIOS  
APÉNDICE 7 CUADRO RECAPITULATIVO DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

## ABREVIATURAS Y SIGLAS

Acuerdo	Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977
Convenio de líneas de carga, 1966	Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura
OIT	Organización Internacional del Trabajo
OR	Organización reconocida
Organización	Organización Marítima Internacional (OMI)
Protocolo de Torremolinos 1993	Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977
PSCO	Funcionario(s) encargado(s) de la supervisión por el Estado rector del puerto
Reglamento de abordajes 1972	Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972
SARC	Sistema armonizado de reconocimientos y certificación
SMSSM	Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos
SOLAS 74/88	Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, (Convenio SOLAS 1974), modificado por el Protocolo SOLAS 1988
ZEE	Zona económica exclusiva

## **PREFACIO**

La seguridad de los grandes buques pesqueros es una cuestión prioritaria clave para las Partes y los Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI). El primer intento de regular este sector de los buques pesqueros de mayor tamaño en la Organización dio lugar a la adopción del Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977. Durante la década de 1980 quedó claro que el número de países que ratificarían el Convenio no iba a ser suficiente. Esto llevó a la adopción del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (Protocolo de Torremolinos de 1993). Una vez más, el índice de ratificaciones fue insuficiente para permitir la entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos de 1993. El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 modificó el Protocolo, y estas Orientaciones provisionales tienen por objeto ayudar a las Partes y los Estados Miembros a ratificar e implantar el Acuerdo.

Estas Orientaciones provisionales ofrecen consejos a las Partes y los Estados Miembros, tanto a aquellos que ya han ratificado el Acuerdo como a los que aún no lo han hecho. También incluyen orientaciones provisionales para las Partes y los Estados Miembros que ya disponen de normas de seguridad más estrictas, y sobre cómo pueden salvaguardarlas.

Las Orientaciones provisionales se estructuran en dos partes. La parte A trata de los artículos del Acuerdo y de los capítulos técnicos del anexo del Acuerdo. La parte B de las Orientaciones provisionales contiene información adicional que, si bien no forma parte del Acuerdo, se facilita para su conocimiento por las Partes y los Estados Miembros. Las Orientaciones provisionales también incluyen una serie de apéndices que pueden ser útiles.

Es prerrogativa de cada Estado Miembro que ratifica el Acuerdo implantar sus prescripciones de conformidad con su propio marco jurídico nacional y las disposiciones operacionales aplicables dentro de su jurisdicción.

## **PARTE A           ORIENTACIONES PROVISIONALES PARA LA IMPLANTACIÓN**

### **SECCIÓN 1       ASPECTOS GENERALES**

#### **1.1           Introducción**

1.1.1    El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (en adelante, el "Acuerdo") es el único instrumento internacional vinculante que trata del proyecto, la construcción y el equipo de los buques pesqueros. Se reconoce que la entrada en vigor y la implantación del Acuerdo representarían una contribución importante a la seguridad de los buques en general y a la seguridad de los buques pesqueros en particular.

1.1.2    Las Orientaciones provisionales tienen por objeto ayudar a las Partes y los Estados Miembros a transponer eficazmente las disposiciones del Acuerdo a sus leyes, reglas y otras medidas nacionales.<sup>7</sup>

1.1.3    Además de las Orientaciones provisionales, los capítulos 2 y 3 de las "Directrices para la implantación de la parte B del Código, Directrices de aplicación voluntaria y Recomendaciones de seguridad" proporcionan orientaciones relacionadas con las prescripciones administrativas y las implicaciones jurídicas, respectivamente, que también pueden ser útiles para las Administraciones a la hora de elaborar sus propias leyes y reglas u otras medidas para la seguridad de los buques pesqueros, incluidas las relacionadas con la implantación del Acuerdo. Además, la parte B del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros serviría de guía a las Administraciones en la elaboración de disposiciones para los buques de eslora igual o superior a 24 metros, pero inferior al límite de eslora prescrito en los capítulos IV, V, VII y IX del Acuerdo, tal como se pide en los párrafos 4) y 5) del artículo 3 del Protocolo de Torremolinos de 1993.

#### **1.2           Finalidad**

1.2.1    El principal propósito de las Orientaciones provisionales es ayudar a las Partes y los Estados Miembros a implantar las disposiciones del Acuerdo. Por lo tanto, se espera que los Estados Miembros que tengan previsto depositar un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión del Acuerdo, según proceda, puedan beneficiarse de estas Orientaciones provisionales.

---

<sup>7</sup> Las Orientaciones provisionales pueden aplicarse en reconocimiento de los deberes y obligaciones internacionales más amplios de las Partes, los Estados Miembros y los Estados de abanderamiento en relación con el abanderamiento y el control de los buques pesqueros, junto con sus responsabilidades de gestionar la pesca y las actividades relacionadas con la pesca de manera que se garantice la conservación y el uso sostenible de los recursos marinos vivos y se garanticen condiciones de trabajo y de vida dignas a bordo para el personal de los buques pesqueros. A este respecto, las Partes, los Estados Miembros y los Estados de abanderamiento pueden guiarse por, entre otros, los siguientes instrumentos:

- .1 Pautas de la OIT sobre la Inspección por el Estado del Pabellón de las Condiciones de Vida y de Trabajo a Bordo de los Buques Pesqueros;
- .2 Código de Conducta de la FAO para la Pesca Responsable (artículo 8 – Operaciones pesqueras);
- .3 Acuerdo de la FAO sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP)
- .4 Directrices Voluntarias de la FAO para la Actuación del Estado del Pabellón de 2014;
- .5 Directrices FAO/OIT/OMI para la implantación de la parte B del Código, Directrices de aplicación voluntaria y Recomendaciones de seguridad;
- .6 Código FAO/OIT/OMI de seguridad para pescadores y buques pesqueros (parte B); y
- .7 Directrices técnicas de la FAO sobre las Mejores prácticas para mejorar la seguridad en el mar en el ámbito del sector pesquero.

1.2.2 Las Orientaciones provisionales destacan las ventajas de la ratificación o adhesión, según proceda, y el mecanismo flexible establecido para la implantación, en particular en los buques pesqueros existentes.

1.2.3 Las Orientaciones provisionales también brindan información de utilidad para las partes interesadas del sector, como los propietarios y el personal de los buques pesqueros, los astilleros y los fabricantes de equipo, sobre el modo de cumplir las prescripciones enunciadas en el Acuerdo. También abordan otras cuestiones pertinentes, como el factor humano y los principios rectores del Código III.

1.2.4 Las Partes y los Estados Miembros que ya tengan una norma más rigurosa que la prescrita en el Acuerdo, porque han implantado las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 o un acuerdo regional, por ejemplo, no deberían aplicar normas menos estrictas al aplicar las disposiciones del Acuerdo. Esos Estados deberían asegurarse de no adoptar ninguna medida que pueda socavar inadvertidamente sus normas más estrictas preexistentes.

### **1.3 Alcance**

1.3.1 Las Orientaciones provisionales establecen una clara distinción entre las prescripciones técnicas aplicables a los buques nuevos y las aplicables a los buques ya existentes.

1.3.2 El Acuerdo brinda un amplio margen de flexibilidad en lo que respecta a su implantación y aplicación. Las Orientaciones provisionales proporcionan información sobre las opciones en cuanto a flexibilidad disponibles tanto para los buques pesqueros nuevos como existentes y, en particular, sobre las opciones relacionadas con la implantación gradual de las disposiciones a los buques pesqueros existentes.

1.3.3 Las Orientaciones provisionales abarcan ámbitos como las definiciones, la interpretación y la aplicación de los artículos del Acuerdo y del Protocolo de Torremolinos de 1993, así como la aplicación, las exenciones, las equivalencias, los reconocimientos y los certificados. Contienen un apéndice dedicado al Sistema de reconocimientos y certificación, basado en la estructura de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2023, adoptadas con la resolución A.1186(33). Se subraya que, actualmente, el Acuerdo no es un instrumento pertinente del SARC.

1.3.4 Se han añadido cuadros sinópticos de ayuda al final de cada sección de la parte A y al final de la sección 8 de la parte B de las Orientaciones provisionales con el objetivo de facilitar la implantación del Acuerdo. A modo de referencia, se han incluido las responsabilidades que le corresponden a los Estados en virtud de sus funciones como Estado de abanderamiento, Estado rector del puerto o Estado ribereño en relación con las disposiciones pertinentes. Además, se han incluido otras herramientas de apoyo que pueden ser de interés y servir de ayuda.

1.3.5 Las Orientaciones provisionales proporcionan información sobre algunos de los beneficios de la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, según proceda, y de la implantación del Acuerdo. Esto incluye la reducción prevista de los accidentes y, en particular, de los abordajes, en las aguas de los Estados de abanderamiento, la reducción de los costos potenciales de las operaciones de búsqueda y salvamento y de los riesgos de contaminación, con repercusiones positivas en la economía nacional, los recursos y el medio ambiente.



1.3.6 Además, para ayudar a las Partes, los Estados Miembros y a las partes interesadas del sector, en los apéndices se proporcionan directrices para los Estados de abanderamiento, entre las que se incluyen los cuadros sinópticos de la formación y los ejercicios para el abandono del buque, del equipo radioeléctrico, de los aparatos náuticos de a bordo, de las medidas de lucha contra incendios y de los dispositivos de salvamento.

1.3.7 Los Estados Miembros que ratifiquen el Acuerdo o se adhieran a él deben asegurarse de que las disposiciones del Acuerdo se transponen en su legislación nacional. Esto también debería complementarse con medidas de implantación. Las Partes también deberían garantizar la coherencia con su legislación vigente en materia de seguridad de los buques pesqueros y que se lleve a conocimiento del sector un conjunto claro de prescripciones. Se debería prestar especial atención al caso en que un Estado de abanderamiento tenga una norma de seguridad preexistente más estricta que la prevista en el Acuerdo y, en tales circunstancias, deberían mantenerse las normas nacionales más estrictas para dicho Estado. También es importante que en tales casos se evite cualquier conflicto de leyes y haya claridad para el sector en cuanto a las normas aplicables.

1.3.8 Las Partes deberían establecer medidas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones del Acuerdo con el fin de asegurar su cumplimiento en la práctica.

## **SECCIÓN 2 VISIÓN GENERAL DEL ACUERDO**

### **2.1 Ámbito de aplicación y criterios de entrada en vigor del Acuerdo**

2.1.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, las disposiciones del Acuerdo se aplican a los buques pesqueros nuevos de eslora igual o superior a 24 m.

2.1.2 El Acuerdo es aplicable a los buques pesqueros de navegación marítima, incluidos los que procesen sus propias capturas, que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una Parte. Sus disposiciones no se aplican a los buques destinados exclusivamente:

- .1 al deporte o al recreo;
- .2 al procesamiento del pescado o de otros recursos vivos del mar;
- .3 a la investigación y a la formación; o
- .4 al transporte de pescado.

### **2.2 Estructura del Acuerdo**

2.2.1 El Acuerdo, que actualiza y enmienda varias disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993, consta de los siguientes artículos, un anexo y un apéndice:

#### **ARTÍCULOS DEL ACUERDO**

Artículo 1 – Obligaciones generales<sup>2</sup>

Artículo 2 - Interpretación y aplicación del Protocolo de Torremolinos de 1993 y del Convenio de Torremolinos de 1977<sup>2</sup>

Artículo 3 – Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

Artículo 4 – Entrada en vigor

#### **ARTICULOS DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIVOS AL ACUERDO**

Artículo 1 – Obligaciones generales

Artículo 2 – Definiciones

Artículo 3 – Ámbito de aplicación

Artículo 4 – Certificación y supervisión por el Estado rector del puerto<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> El artículo 1 contiene información para las Partes del Acuerdo sobre las obligaciones generales. También se indica que el anexo del Acuerdo constituirá parte integrante del Acuerdo y que toda referencia al Acuerdo supondrá también una referencia a su anexo.

En el artículo 2 se aclara que los artículos 2 a 8 (inclusive) y los artículos 11 a 14 (inclusive) del Protocolo de Torremolinos de 1993 se aplicarán al Acuerdo. Al aplicar estos artículos, las reglas del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 y las reglas del anexo del Convenio de Torremolinos de 1977, se considerará que las referencias a "el presente protocolo" o a "el Convenio", respectivamente, son referencias al Acuerdo. (Véanse también los artículos del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativos al Acuerdo).

<sup>3</sup> En la sección 6 figuran orientaciones provisionales sobre el artículo 4 del Protocolo de Torremolinos de 1993.

Artículo 5 – Fuerza mayor

Artículo 6 – Comunicación de información

Artículo 7 – Siniestros sufridos por buques pesqueros<sup>4</sup>

Artículo 8 – Otros tratados e interpretación

Artículo 11 – Enmiendas

Artículo 12 – Denuncia

Artículo 13 – Depositario

Artículo 14 – Idiomas

## **ANEXO – REGLAS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE LOS BUQUES PESQUEROS**

Capítulo I – Disposiciones generales

Capítulo II – Construcción, integridad de estanquidad y equipo

Capítulo III – Estabilidad y navegabilidad

Capítulo IV – Instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente

Parte A – Generalidades

Parte B - Instalaciones de máquinas

Parte C - Instalaciones eléctricas

Parte D – Espacios de máquinas sin dotación permanente

Capítulo V - Prevención, detección y extinción de incendios y equipo contra incendios

Parte A – Generalidades

Parte B - Medidas de seguridad contra incendios en buques de eslora igual o superior a 60 metros

Parte C - Medidas de seguridad contra incendios en buques de eslora igual o superior a 45 metros pero inferior a 60 metros

Capítulo VI – Protección de la tripulación

Capítulo VII – Dispositivos de salvamento

---

<sup>4</sup> En la sección 8 figuran orientaciones provisionales sobre el artículo 7 del Protocolo de Torremolinos de 1993.

Parte A – Generalidades

Parte B – Prescripciones relativas al buque

Parte C - Prescripciones relativas a los dispositivos de salvamento

Capítulo VIII – Consignas para casos de emergencia, llamadas y ejercicios periódicos

Capítulo IX – Radiocomunicaciones

Parte A – Ámbito de aplicación y definiciones

Parte B – Equipo prescrito para los buques

Capítulo X – Aparatos y medios náuticos de a bordo

### **APÉNDICE – CERTIFICADOS E INVENTARIO DEL EQUIPO**

- 1 Modelo de Certificado de seguridad para buques pesqueros
- 2 Modelo de Certificado de exención
- 3 Modelo de Suplemento del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero

## SECCIÓN 3 APLICACIÓN Y RECONOCIMIENTOS (capítulo I)

### 3.1 Aplicación, exenciones y equivalencias (reglas I/1 a 5)

#### Notas:

1. Las Administraciones pueden decidir utilizar en todos los capítulos los valores de arqueo bruto en vez de los valores de eslora (L) como base de medida. En el caso de esas Administraciones, el Acuerdo no se aplicará a los buques de arqueo bruto inferior a 300 (reglas I/1 2) y 3)).
2. Si una Parte ha llegado a la conclusión de que no pueden implantar con carácter inmediato todas las medidas dispuestas en los capítulos VII, VIII, IX y X en los buques existentes, la Parte podrá, siguiendo un plan, implantar progresivamente las disposiciones de dichos capítulos durante un periodo máximo de cinco o 10 años dependiendo del capítulo (regla I/1 4)- 5)).
3. El Acuerdo ofrece varias posibilidades a las Administraciones para eximir a los buques de sus prescripciones. Las Administraciones pueden, por ejemplo, eximir a cualquier buque de cualquiera de las prescripciones de todos los capítulos del Acuerdo, siempre que el buque cumpla las prescripciones de seguridad adecuadas para garantizar la seguridad general del buque y de las personas a bordo y que el buque no opere en alta mar (regla I/3 3)).

3.1.1 Aplicación: salvo disposición expresa en otro sentido, las disposiciones del capítulo I se aplican a los buques nuevos.

#### CAPÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES – RESUMEN

3.1.2 El capítulo I trata de las cuestiones generales, los reconocimientos y la certificación. Incluye disposiciones generales relativas a:

- .1 aplicación (regla 1);
- .2 definiciones (regla 2);
- .3 exenciones (regla 3);
- .4 equivalencias (regla 4); y
- .5 reparaciones, alteraciones y modificaciones (regla 5).

#### ORIENTACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN

##### *Equivalentes de arqueo/eslora (reglas I/1 2) a 3))*

3.1.3 Todos los capítulos del Acuerdo utilizan la eslora del buque (L) como base de medición. No obstante, muchas Administraciones de abanderamiento utilizan el arqueo bruto del buque en su legislación nacional a tal efecto y es posible que deseen utilizarlo al implantar las disposiciones del Acuerdo.

- .1 El Acuerdo permite a las Administraciones utilizar el arqueo bruto (GT), como se especifica en la regla I/1 2), en lugar de la eslora (L) como base de medición para todos los capítulos.
- .2 Las Partes que se acojan a esta posibilidad deberán comunicar a la Organización las razones de dicha decisión.

**Implantación progresiva (reglas I/1 4) a 5))**

3.1.4 Es posible que algunos países no puedan implantar todas las medidas del Acuerdo al mismo tiempo.

3.1.5 Una Parte del Acuerdo que haya llegado a la conclusión de que no puede implantar con carácter inmediato en los buques existentes todas las medidas dispuestas en los capítulos VII, VIII, IX y X, podrá implantar progresivamente esas medidas siguiendo un plan. Las disposiciones del capítulo IX se pueden implantar durante un periodo de no más de 10 años. Las disposiciones de los capítulos VII, VIII y X durante un periodo de no más de cinco años.

3.1.6 "Parte" se define en el Acuerdo como un Estado para el que el Acuerdo ha entrado en vigor (artículo 2 2) del Protocolo de Torremolinos de 1993). El uso del término "Parte" en las disposiciones relativas a la implantación progresiva (regla I/1 4) a 5)) en lugar del término "Administración" indica que estas disposiciones solamente se aplicarán cuando entre en vigor el Acuerdo para el Estado.

3.1.7 Por lo tanto, para un Estado que deposite un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, según proceda, antes de la entrada en vigor del Acuerdo, el periodo de implantación progresiva antes mencionado solamente empezará a correr cuando el Acuerdo entre en vigor para dicho Estado.

3.1.8 Cada Parte que se acoja a esta posibilidad facilitará en su primera comunicación a la Organización la información que se especifica en la regla I/1 5).

3.1.9 El siguiente cuadro contiene un resumen de la aplicación de las disposiciones del Acuerdo, incluida la implantación por fases (implantación progresiva) a los buques existentes.

**CUADRO 1: APLICACIÓN – RESUMEN**

Capítulo		Aplicación <sup>1)</sup>				
		Buques nuevos <sup>2)</sup>		Buques existentes		
		24-45 m o 300-950 GT	≥45 m o ≥ 950 GT	24-45 m o 300-950 GT	≥45 m o ≥ 950 GT	Plazo de implantación tras la entrada en vigor <sup>3)</sup>
I	Generalidades	✓	✓	✓ <sup>4)</sup>	✓ <sup>4)</sup>	0 años
II	Construcción	✓	✓	✗	✗	No se aplica
III	Estabilidad	✓	✓	✗	✗	No se aplica
IV	Máquinas	✗	✓	✗	✗	No se aplica
V	Seguridad contra incendios	✗	✓	✗	✗	No se aplica
VI	Protección de la tripulación	✓	✓	✗	✗	No se aplica
VII	Dispositivos de salvamento	✗	✓	✗	✓ <sup>45)</sup>	≤ 5 años
VIII	Procedimientos de emergencia	✓	✓	✓	✓	≤ 5 años
IX	Radiocomunicaciones	✗	✓	✗	✓	≤ 10 años
X	Equipo náutico	✓	✓	✓	✓	≤ 5 años

Notas:

- 1) La Administración de abanderamiento puede decidir utilizar el arqueo bruto (GT) en lugar de la eslora del buque (L) como base de medición para todos los capítulos (regla I/1 2)).
- 2) Un buque nuevo es un buque construido después de la entrada en vigor del Acuerdo (regla I/2 1)).
- 3) Las Partes podrán, de conformidad con un plan, implantar progresivamente las disposiciones de los capítulos VII, VIII, IX y X a los buques existentes (reglas I/2 4)- 5)).
- 4) Las únicas prescripciones del capítulo I que se aplican a los buques existentes figuran en las reglas I/1 a 5.
- 5) Las únicas prescripciones del capítulo VII que se aplican a los buques existentes se refieren a los radios portátiles en ondas métricas (VHF) y a los respondedores de radar (reglas VII/1 2) y VII/13-14).

### **Exenciones (regla I/3)**

3.1.10 El Acuerdo ofrece varias posibilidades a las Administraciones para eximir a los buques de sus prescripciones.

3.1.11 Las Administraciones podrán eximir de cualquiera de las prescripciones de los capítulos II, III, IV, V, VI y VII a cualquier buque que presente características de índole innovadora, de acuerdo con las condiciones previstas en la regla I/3 1). Los detalles de tales exenciones, en la medida necesaria para confirmar que el nivel de seguridad se mantiene adecuadamente, se comunicarán a la Organización. Las reglas I/3 1) y I/3 4) proporcionan más detalles al respecto.

3.1.12 Las exenciones de lo prescrito en el capítulo IX se indican en la regla IX/3, y las de lo prescrito en el capítulo X se indican en la regla X/2. Los pormenores de tales exenciones, en la medida necesaria para confirmar que el nivel de seguridad se mantiene adecuadamente, se comunicarán a la Organización. Las reglas I/3 2) y I/3 4) proporcionan más detalles al respecto.

3.1.13 Las Administraciones podrán eximir a cualquier buque de cualquiera de las prescripciones de todos los capítulos de este anexo si consideran que la aplicación no sería razonable ni factible habida cuenta del tipo de buque, las condiciones meteorológicas y la ausencia de riesgos generales de navegación, siempre que:

- .1 el buque cumpla las prescripciones de seguridad adecuadas para el servicio a que esté destinado y que por su índole garanticen la seguridad general del buque y de las personas a bordo;
- .2 el buque faene únicamente en: i) una zona de pesca común bajo la jurisdicción de Estados vecinos; o ii) la ZEE del Estado de abanderamiento; o iii) la ZEE o una zona marina bajo la jurisdicción de otro Estado, en virtud de un acuerdo entre los Estados interesados conforme al derecho internacional; y
- .3 las Administraciones notificarán a la Organización los términos y condiciones en que se concede dicha exención.

3.1.14 La regla I/3 3) proporciona información más detallada al respecto.

### **Equivalencias (regla I/4)**

3.1.15 En lugar de seguir las prescripciones del Acuerdo en relación con un determinado accesorio, material, dispositivo o aparato, o tipo del mismo, que deba instalarse o llevarse en un buque, el Acuerdo permite a la Administración que acepte equivalentes. Ello siempre que la Administración compruebe, por medio de una prueba o de otro modo, que un equivalente

es al menos igual de eficaz. Se comunicarán a la Organización los detalles de tales equivalencias, junto con un informe sobre las pruebas realizadas. La regla I/4 ofrece más detalles al respecto.

**Reparaciones, reformas y modificaciones (regla I/5)**

3.1.16 Todo buque en que se efectúen reparaciones, reformas, modificaciones y la consiguiente instalación de equipo, seguirá satisfaciendo cuando menos las prescripciones que ya le eran aplicables antes.

3.1.17 Las reparaciones, reformas y modificaciones de gran importancia y la consiguiente instalación de equipo satisfarán las prescripciones aplicables a un buque nuevo solo en lo referente a tales reparaciones, reformas y modificaciones, y en la medida en que la Administración estime razonable y factible.

3.1.18 Las "reparaciones, reformas y modificaciones de gran importancia" incluyen, a modo de ejemplo:

- .1 cualquier modificación que altere considerablemente las dimensiones de un buque, por ejemplo, el incremento de la eslora mediante la adición de una nueva sección central; o
- .2 cualquier modificación que aumente sustancialmente la eficiencia de un buque y/o prolongue su vida útil, por ejemplo:
  - .1 La renovación de más del 50 % de los espacios de alojamiento de la tripulación.
  - .2 La renovación de la maquinaria de propulsión; la renovación de la caseta de gobierno.
  - .3 La renovación de la maquinaria de cubierta y/o del sistema de chigres.
  - .4 La renovación del equipo de procesamiento de pescado.
  - .5 La renovación de los sistemas de refrigeración para conservar las capturas.

3.1.19 La regla I/5 contiene más detalles al respecto.

**Cuadro sinóptico de ayuda a la implantación**

Reglas a implantar	Contenido	Código III (resolución A.1070(28))		Herramientas de apoyo
		Función	Referencia de implantación	
Regla I/1	Aplicación	Estado de abanderamiento	Parte 1. Aspectos comunes 6.1	Las normas nacionales elaboradas para la implantación del Convenio SOLAS 1974 pueden ser útiles para estos puntos
Regla I/2	Definiciones		Parte 2. Implantación 15.1, 16.1, 22.1	
Regla I/3	Exenciones		a .2	



Regla I/4	Equivalencias			
Regla I/5	Reparaciones, reformas y modificaciones			

### 3.2 Reconocimientos y certificados (reglas I/6 a 17)

**Notas:**

- .1 Las Administraciones podrán confiar las inspecciones y los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella (regla I/6 1)).
- .2 Las Administraciones pueden eximir a los buques de los reconocimientos anuales y ampliar la "ventana temporal" de los reconocimientos periódicos e intermedios (reglas I/1 6), 7 1) c), 8 1) c) y 9 1) c)).

3.2.1 Aplicación: salvo disposición expresa en otro sentido, las disposiciones del capítulo I se aplican a los buques nuevos.

#### CAPÍTULO I: RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICADOS – RESUMEN

3.2.2 El capítulo I también incluye prescripciones relativas a los reconocimientos y la certificación. Dispone sobre:

- .1 inspecciones y reconocimientos que las Administraciones designen inspectores u organizaciones reconocidas (regla 6);
- .2 reconocimientos de los dispositivos de salvamento y otro equipo de emergencia (regla 7);
- .3 instalaciones radioeléctricas (regla 8);
- .4 estructura, maquinaria y otros equipos (regla 9);
- .5 mantenimiento del estado del buque y de su equipo después del reconocimiento (regla 10); y
- .6 expedición de certificados, duración, modelos de los certificados y su aceptación, así como certificación y los correspondientes privilegios (reglas 11 a 17).

#### ORIENTACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN

##### ***Inspección y reconocimiento (regla I/6)***

3.2.3 La inspección y el reconocimiento de buques, por cuanto se refiere al cumplimiento de lo dispuesto en las presentes reglas y a la concesión de exenciones respecto de las mismas, serán realizados por funcionarios de la Administración. Las reglas sobre reconocimientos y certificados se aplican a los buques nuevos y/o existentes, en función de la aplicación de las respectivas disposiciones del Acuerdo.

3.2.4 La Administración podrá confiar las inspecciones y los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella. Como mínimo, la Administración facultará a estos inspectores y organizaciones para:

- .1 prescribir la realización de reparaciones en el buque; y
- .2 realizar inspecciones y reconocimientos cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

3.2.5 La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad.

### ***Sistema de reconocimientos y certificación (reglas I/7 a 17)***

3.2.6 Las Directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio SOLAS de 1974, modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo<sup>5</sup> para buques de carga se utilizaron como guía para el desarrollo del sistema de reconocimientos y certificación del Acuerdo. El SARC dispone un plazo uniforme de un año entre los reconocimientos, basado, según proceda, en los reconocimientos iniciales, anuales, intermedios, periódicos y de renovación.

3.2.7 Sin embargo, el Acuerdo también permite un sistema alternativo, según el cual la Administración utiliza los principios del SARC, pero con la flexibilidad adicional de que la Administración puede eximir al buque de los reconocimientos anuales prescritos y ampliar, de seis a 18 meses, el "intervalo de gestión" de los reconocimientos periódicos e intermedios.

3.2.8 Los sistemas de reconocimientos y certificación mencionados se describen en más detalle en las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema de reconocimientos y certificación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 (véase el apéndice 2).

3.2.9 Tras un reconocimiento inicial o de renovación se expedirá un certificado denominado Certificado internacional de seguridad para buque pesquero, normalmente por un periodo de cinco años. No obstante, este certificado, que se complementa con el Inventario del equipo, no se expedirá a los buques pesqueros que estén exentos en virtud de lo dispuesto en la regla I/3 3).<sup>6</sup> Es posible que las Administraciones decidan introducir medidas adecuadas para garantizar que se documente, según proceda, el cumplimiento de las prescripciones pertinentes del Acuerdo por los buques pesqueros existentes.

3.2.10 Cuando se conceda una exención a un buque, excepto en el caso de los buques exentos en virtud de lo dispuesto en la regla I/3 3), se expedirá un certificado denominado Certificado internacional de exención para buque pesquero, además del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero, y con la misma fecha de vencimiento.

3.2.11 Tanto el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero como el Certificado internacional de exención para buque pesquero se refrendarán cuando el buque se haya sometido a uno de los reconocimientos prescritos.

---

<sup>5</sup> Véanse las "Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2023" (resolución A.1186(33), según puedan enmendarse.

<sup>6</sup> Véase también: Exenciones (regla I/3) en esta sección.

3.2.12 Los certificados mencionados previamente pierden su validez si los reconocimientos e inspecciones pertinentes no se concluyen dentro de los periodos especificados, si los certificados no se refrendan de conformidad con las reglas y en caso de transferencia del buque al pabellón de otro Estado.

**Cuadro sinóptico de ayuda a la implantación**

Reglas a implantar	Contenido	Código III (resolución A.1070(28))		Herramientas de apoyo
		Función	Referencia de implantación	
Regla I/6	Inspección y reconocimiento	Estado de abanderamiento	Parte 1. Aspectos comunes 6.1, 7.6-7 Parte 2. Implantación 15.1, 16.1, 22.1	Las normas nacionales elaboradas para la implantación del Convenio SOLAS 1974 pueden ser útiles para estos puntos
Reglas I/7-10	Reconocimientos			
Reglas I/11-15	Certificados			
Regla I/16	Aceptación de certificados	Estado de abanderamiento, Estado rector del puerto	Parte 1. Aspectos comunes 6.1, 7.6 Parte 2. Implantación 15.1, 16.1, 22.1	
Regla I/17	Privilegios			

## **SECCIÓN 4      PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA BUQUES NUEVOS Y EXISTENTES**

Si bien en esta sección se abarcan las prescripciones técnicas tanto para los buques nuevos como para los existentes, al final de la misma se presenta una visión general de las prescripciones técnicas del Acuerdo aplicables a los buques existentes.

### **Notas:**

- .1 Las Administraciones podrán decidir utilizar el arqueo bruto (GT) en lugar de la eslora (L) como base de medición (reglas I/1 2) y 3)). En tal caso, se utiliza para este capítulo un arqueo bruto de 950 en lugar de la referencia a los 45 m de eslora (L). Esas Administraciones podrán no aplicar el Acuerdo –y, por tanto, este capítulo– a los buques de arqueo bruto inferior a 950 (reglas I/1 2) y 3)).
- .2 Si una Parte en el Acuerdo ha llegado a la conclusión de que no puede implantar con carácter inmediato todas las medidas dispuestas en el capítulo VII en los buques existentes, la Parte podrá, siguiendo un plan, implantar progresivamente estas disposiciones durante un periodo máximo de cinco años (reglas I/1 4) y 5)).

### **4.1      Dispositivos y medios de salvamento (capítulo VII, parte B, reglas 13 y 14)**

4.1.1      Aplicación: buques nuevos de eslora igual o superior a 45 metros<sup>7</sup>, excepto las reglas VII/13 y VII/14 que también se aplican a los buques existentes de eslora igual o superior a 45 metros.

#### **CAPÍTULO VII, PARTE B – REGLAS 13 Y 14 – RESUMEN**

4.1.2      El capítulo VII se aplica a los dispositivos de salvamento y consta de tres partes: parte A, parte B y parte C. La parte B incluye las únicas disposiciones que se aplican tanto para los buques existentes como para los nuevos:

- .1          el número y los tipos de dispositivos radioeléctricos de salvamento (regla 13); y
- .2          los respondedores de radar (regla 14).

4.1.3      La sección 5.6 de estas Orientaciones provisionales trata de las disposiciones sobre dispositivos y medios de salvamento para los buques nuevos.

#### **ORIENTACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN**

#### ***Dispositivos radioeléctricos de salvamento: aparatos radiotelefónicos portátiles (bidireccionales) en ondas métricas (VHF) para el SMSSM y respondedores de radar***

4.1.4      Los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas obligatorios para el SMSSM, incluidas sus baterías de emergencia (las baterías primarias suelen ser de litio), deberían estar situados en una posición central del puente de navegación a la que sea fácil acceder<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> o de arqueo bruto igual o superior a 950 si la Parte se acoge a la utilización del arqueo bruto (GT) en lugar de la eslora (L) – véase equivalentes de arqueo/eslora en la sección 3.

<sup>8</sup> Teniendo en cuenta las normas de funcionamiento pertinentes adoptadas por la Organización.

4.1.5 La Administración podrá aceptar los provistos a bordo de los buques existentes que no se ajusten a las normas de funcionamiento adoptadas por la Organización, a condición de que sean compatibles con los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas aprobados.

4.1.6 En todos los buques se llevará un respondedor de radar<sup>9</sup> a cada banda del buque. Se recomienda que estos se estiben en una posición visible dentro del puente de navegación que quede cerca de las puertas exteriores.<sup>10</sup> Debería ser fácil colocar los respondedores rápidamente en cualquier embarcación de supervivencia o, de lo contrario, se estibarán un respondedor de radar en cada embarcación de supervivencia.

### **Cuadro sinóptico de ayuda a la implantación**

Reglas a implantar	Contenido	Código III (resolución A.1070(28))		Herramientas de apoyo
		Función	Referencia de implantación	
Regla 1 2) Reglas 13 y 14	Aplicación; dispositivos radioeléctricos de salvamento; respondedor de radar	Estados de abanderamiento	Parte 2. Implantación por los Estados de abanderamiento párrafos 15 y 16.  Cumplimiento párrafos 22 y 24	Artículo 3 4) del Protocolo de Torremolinos de 1993.  COMSAR/Circ.32/Rev.2.  Manual para uso de los servicios móvil marítimo y móvil marítimo por satélite (artículo 20 de Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT).
		Estados rectores de puertos	Parte 4 Implantación por los Estados rectores de puertos Párrafos 52 a 56  Cumplimiento Párrafo 57	Normas de funcionamiento de la OMI

## **4.2 Consignas para casos de emergencia, llamadas y ejercicios periódicos (capítulo VIII)**

4.2.1 El capítulo VIII se aplica tanto a los buques nuevos como a los existentes de eslora igual o superior a 24 metros, y algunas disposiciones se aplican a los buques de eslora igual o superior a 45 metros.

### **CAPÍTULO VIII – RESUMEN**

#### **Notas:**

- .1 Las Administraciones podrán decidir utilizar el arqueo bruto (GT) en lugar de la eslora (L) como base de medición en todos los capítulos. En tales casos, se utilizan 300 GT o 950 GT, respectivamente, en lugar de las referencias a 24 m o 45 m de eslora (L) para este capítulo. Para esas Administraciones, el Acuerdo –y por lo tanto este capítulo– puede no aplicarse a los buques de menos de 300 GT (y lo mismo para las disposiciones particulares del capítulo VIII para los buques de menos de 950 GT) (regla I/1 2)-3)).
- .2 Si una Parte ha llegado a la conclusión de que no puede implantar con carácter inmediato todas las medidas dispuestas en el capítulo VIII en los buques existentes, la Parte podrá, siguiendo un plan, implantar progresivamente dichas disposiciones durante un periodo máximo de cinco años (regla I/1 4)-5)).

<sup>9</sup> Teniendo en cuenta las normas de rendimiento pertinentes para los SART de radar y los AIS-SART adoptadas por la Organización.

<sup>10</sup> Uno de estos puede ser el respondedor de radar prescrito en la regla IX/6 1) c).

- .3 El Acuerdo ofrece varias posibilidades a las Administraciones para eximir a los buques de sus prescripciones. Aquí se destacan las exenciones o modificaciones permitidas por las disposiciones de este capítulo, como la dispensa del cuadro de obligaciones debido al reducido número de miembros de la tripulación, o la reducción de la frecuencia de los ejercicios para los buques de menos de 45 m de eslora.

4.2.2 El capítulo VIII trata de las consignas para casos de emergencia, llamadas y ejercicios periódicos, y dispone sobre:

- .1 ámbito de aplicación (regla 1);
- .2 sistemas de alarma general de emergencia, los cuadros de obligaciones y las instrucciones de emergencia (regla 2);
- .3 formación y ejercicios para el abandono del buque (regla 3); y
- .4 adiestramiento para procedimientos de emergencia (regla 4).

#### **ORIENTACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN**

##### ***Sistema de alarma general de emergencia (regla VIII/2 1))***

4.2.3 La señal de alarma general se dará con el silbato o la sirena del buque y, además, con una campana o un claxon accionados eléctricamente. Las Administraciones podrán permitir un sistema de aviso equivalente a la campana o el claxon, pero en cualquier caso, estos sistemas eléctricos se alimentarán de los dos suministros eléctricos siguientes:

- .1 el suministro eléctrico principal; y
- .2 una fuente eléctrica de emergencia prescrita en la regla IV/17.<sup>11</sup>

##### ***Instrucciones de emergencia (regla VIII/2 2))***

4.2.4 Cada tripulante recibirá instrucciones claras que deberá seguir en caso de emergencia.<sup>12</sup> Algunos ejemplos de emergencias que pueden tenerse en cuenta al preparar las instrucciones son: incendio, abandono del buque, abordaje, contaminación, aparato de gobierno, entrada y salvamento en espacios cerrados, hombre al agua, etc. Cuando se dan instrucciones a los tripulantes, debería prestarse especial atención al idioma utilizado a bordo para la comunicación.

##### ***Cuadro de obligaciones (reglas VIII/2 3) a 9))***

4.2.5 Los cuadros de obligaciones se expondrán en las partes pertinentes de todo el buque, en particular, en la caseta de gobierno, la cámara de máquinas (es decir, la sala de control de máquinas) y en los espacios de alojamiento de la tripulación (es decir, pasillos, comedores). En buques de eslora inferior a 45 m, la Administración podrá permitir una atenuación del rigor de lo prescrito en esta regla si estima que, dado el reducido número de tripulantes, no se necesita un cuadro de obligaciones. Los cuadros de obligaciones se prepararán antes de que el buque se haga a la mar, y serán actualizados por el capitán, en caso necesario, teniendo en cuenta los cambios pertinentes en la tripulación.

---

<sup>11</sup> Las prescripciones del capítulo IV se aplican únicamente a los buques nuevos de L ≥45 m o GT ≥950. Sin embargo, esta regla prescribe una fuente eléctrica de emergencia para todos los buques. La Parte podrá, de conformidad con un plan, implantar gradualmente esta disposición en los buques existentes durante un periodo no superior a cinco años a partir de la entrada en vigor del Acuerdo.

<sup>12</sup> Los "Principios relativos a la dotación de seguridad" adoptados por la Organización mediante la resolución A.1047(27) podrían ser útiles para los Estados de abanderamiento.

### **Formación y ejercicios para el abandono del buque (reglas VIII/3 (1-3))**

4.2.6 A todo nuevo tripulante se le dará formación a bordo lo antes posible, y a más tardar dos semanas después de su incorporación al buque, respecto de la utilización de los dispositivos de salvamento del buque, incluido el equipo de las embarcaciones de supervivencia.<sup>13</sup> Las instrucciones sobre cómo utilizar los dispositivos y equipo de salvamento que lleve el buque y cómo sobrevivir en el mar se darán a los mismos intervalos que los fijados para los ejercicios periódicos.<sup>14</sup> En el apéndice 3 figura un resumen de las disposiciones de este capítulo relativas a los ejercicios de abandono del buque y de lucha contra incendios.

#### **Cuadro sinóptico de ayuda a la implantación**

Reglas a implantar	Contenido	Código III (resolución A.1070(28))		Herramientas de apoyo
		Función	Referencia de implantación	
Regla 1	Aplicación	Estados de abanderamiento	Parte 2 – Implantación Párrafos 15, 16.1, 16.2, 16.3, 16.5, 17	"Principios relativos a la dotación de seguridad" adoptados por la Organización mediante la resolución A.1047(27)
Regla 2 Regla 3 Regla 4	Sistema de alarma general de emergencia, cuadro de obligaciones e instrucciones de emergencia, formación y ejercicios de abandono del buque Adiestramiento para casos de emergencia	Estados de abanderamiento	Parte 1 – Mejora Párrafo 12  Parte 2 – Cumplimiento Párrafos 22.1, 22.2, 22.3, 22.4	"Principios relativos a la dotación de seguridad" adoptados por la Organización mediante la resolución A.1047(27)  Cuadro recapitulativo de los ejercicios de abandono del buque y de lucha contra incendios contenidos en este capítulo  Instrucciones relativas a las medidas que procede tomar en las embarcaciones de supervivencia, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.657(16).
		Estados rectores de puertos	Parte 1 – Mejora Párrafo 12 Parte 4 – Cumplimiento Párrafo 57	Cuadro recapitulativo de los ejercicios de abandono del buque y de lucha contra incendios contenidos en este capítulo

### **4.3 Radiocomunicaciones (capítulo IX)**

4.3.1 Aplicación: buques nuevos y existentes de eslora igual o superior a 45 metros.<sup>15</sup>

#### **Notas:**

- .1 Las Administraciones pueden decidir utilizar como base de medida los valores de arqueo bruto en vez de los valores de eslora (L) (reglas I/1 2)). En tal caso, se utiliza para este capítulo un arqueo bruto de 950 en lugar de la referencia a los 45 m de eslora (L). Esas

<sup>13</sup> El capítulo VII (Dispositivos y medios de salvamento) solamente se aplicará a los buques nuevos de eslora igual o superior a 45 m. Esto debería tenerse en cuenta al aplicar este capítulo VIII.

<sup>14</sup> Todas las partes del equipo y los dispositivos del buque deberán cubrirse en periodos de dos meses. Algunos ejemplos de instrucciones que deben incluirse son el funcionamiento y uso de las balsas salvavidas inflables, hipotermia: problemas y tratamiento de primeros auxilios, uso de los dispositivos de salvamento en condiciones meteorológicas y estado de la mar adversos. A intervalos que no excedan de cuatro meses se impartirá formación en la utilización de balsas salvavidas de pescante a bordo de los buques provistos de tales dispositivos.

<sup>15</sup> o 950 GT y superior si la Parte se acoge a la utilización del arqueo bruto (GT) en lugar de la eslora (L) – véase equivalentes de arqueo/eslora en la sección 3.

Administraciones podrán no aplicar el Acuerdo –y por lo tanto, este capítulo– a los buques de arqueo bruto inferior a 950 (reglas I/1 2) y 3)).

- .2 Si una Parte ha llegado a la conclusión de que no puede implantar con carácter inmediato todas las medidas dispuestas en el capítulo IX en los buques existentes, la Parte podrá, siguiendo un plan, implantar progresivamente estas disposiciones durante un periodo de no más de 10 años (reglas I/1 4) y 5)).
- .3 Todo buque irá provisto de instalaciones radioeléctricas que puedan satisfacer las prescripciones funcionales estipuladas durante el viaje proyectado y deberá cumplir lo prescrito para la zona o zonas marítimas por las que vaya a pasar durante el viaje proyectado, según proceda (regla IX/5 1)).

## **CAPÍTULO IX – RESUMEN**

4.3.2 Este capítulo trata de las radiocomunicaciones y consta de dos partes. La parte A contiene disposiciones sobre:

- .1 ámbito de aplicación (regla 1);
- .2 definiciones adicionales (regla 2);
- .3 exenciones (regla 3); y
- .4 prescripciones funcionales que deben cumplirse (regla 4).

4.3.3 La parte B regula las prescripciones relativas al buque y contiene disposiciones específicas sobre:

- .1 prescripciones sobre radiocomunicaciones (regla 5);
- .2 prescripciones para el equipo radioeléctrico en las distintas zonas marítimas (reglas 6 a 10);
- .3 detalles sobre el mantenimiento de una escucha de radio continua en el mar (regla 11);
- .4 detalles sobre las fuentes de energía mientras el buque está en el mar (regla 12);
- .5 homologación y normas de funcionamiento de los equipos (regla 13);
- .6 prescripciones de mantenimiento de los equipos (regla 14);
- .7 deber de los buques de llevar personal capacitado para mantener radiocomunicaciones de socorro y seguridad (regla 15); y
- .8 mantenimiento de registros radioeléctricos (regla 16).

## **ORIENTACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN**

### ***Aplicación: arqueo/eslora e implantación progresiva***

4.3.4 Como se menciona en la regla I/1 (sección 3 de estas Orientaciones provisionales), la Administración de abanderamiento puede utilizar el arqueo bruto (GT) del buque en lugar de la eslora (L). Si una Parte en el Acuerdo ha llegado a la conclusión de que no puede implantar con carácter inmediato todas las medidas dispuestas en el capítulo IX en los buques existentes, la Parte podrá implantar progresivamente las disposiciones de este capítulo durante un periodo de no más de 10 años.



4.3.5 Este capítulo se aplicará a los buques nuevos y existentes de eslora igual o superior a 45 metros.

***Aplicación – sistema de radiocomunicaciones existente a bordo de los buques pesqueros existentes y exenciones***

4.3.6 La Administración podrá permitir que se siga utilizando el sistema de radiocomunicaciones existente a bordo de los buques pesqueros existentes, siempre que la Administración considere que es equivalente a las prescripciones del presente capítulo, de conformidad con lo establecido en la regla IX/1 2).

4.3.7 Las Administraciones pueden conceder a determinados buques, nuevos o existentes, exenciones de carácter parcial o condicional respecto de las prescripciones relativas a los equipos radioeléctricos según proceda para las zonas marítimas (reglas IX/6 a IX/10) y de las prescripciones de mantenimiento de los buques que realicen travesías en las zonas marítimas A3 y A4 (regla IX/14 7)), de conformidad con lo dispuesto en la regla IX/3. Se presentará a la Organización un informe en el que figuren todas las exenciones concedidas, indicando los motivos de su concesión.

***Prescripciones funcionales del SMSSM***

4.3.8 Los principios básicos sobre las prescripciones del SMSSM se estipulan en la regla IX/4. En el párrafo 3 se presentan más detalles al respecto.

4.3.9 Es esencial para la seguridad del buque que se cumplan todas las prescripciones estipuladas. La prescripción más importante es que "Todo buque, mientras esté en la mar, mantendrá una escucha continua y podrá transmitir los alertas de socorro buque-costera a través de dos medios separados e independientes por lo menos, utilizando cada uno de ellos un servicio de radiocomunicaciones diferente". Deberían poder iniciarse tales alertas desde el puesto habitual de gobierno del buque.

***Equipo radioeléctrico***

4.3.10 Todo buque irá provisto de instalaciones radioeléctricas que puedan satisfacer las prescripciones funcionales estipuladas en la regla IX/4 durante el viaje proyectado. Asimismo, todos los buques deberán cumplir lo prescrito en la regla IX/6 y en las reglas VII/13 y 14. Los buques también deberán ajustarse a lo prescrito en las reglas IX/7, 8, 9 o 10, según proceda, para la zona o zonas marítimas por las que vaya a pasar durante el viaje proyectado.<sup>16</sup>

4.3.11 Mientras el buque esté en la mar, se dispondrá en todo momento de un suministro eléctrico suficiente para hacer funcionar las instalaciones radioeléctricas y para cargar todas las baterías utilizadas como fuente o fuentes eléctricas de reserva de las instalaciones radioeléctricas. La fuente o fuentes eléctricas de reserva deberán garantizar el funcionamiento del equipo básico y del equipo duplicado, si este fuera necesario.

4.3.12 Todo equipo náutico o de otro tipo que proporcione a la instalación radioeléctrica una entrada de información para garantizar su funcionamiento adecuado, debería estar conectado a la línea principal de suministro eléctrico del buque, y a la de la fuente de reserva, de manera de asegurar que la entrada de información no pueda interrumpirse.

---

<sup>16</sup> La circular COMSAR.1/Circ.32/Rev.2 (Armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS) y la resolución MSC.131(75) (Servicio de escucha continua en el canal 16 de ondas métricas en buques regidos por el Convenio SOLAS mientras estén en el mar e instalación de medios para la LSD por ondas métricas en buques no regidos por el Convenio SOLAS), podrían ser útiles para los Estados de abanderamiento.

### **Personal de radiocomunicaciones (regla IX/15)**

4.3.13 Las Administraciones velarán por que el personal de cada buque esté debidamente cualificado y certificado para permitir el funcionamiento eficaz de la estación radioeléctrica y tomarán medidas para garantizar la disponibilidad operacional y el mantenimiento del equipo para las comunicaciones de socorro y seguridad.

4.3.14 El Convenio de formación para pescadores<sup>17</sup> también prescribe que todos los patrones y oficiales posean un certificado adecuado relacionado con el SMSSM.

4.3.15 El siguiente cuadro contiene un resumen del certificado de operador del SMSSM especificado en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT<sup>18</sup>:

#### **TÍTULOS DE LOS OPERADORES DEL SMSSM – RESUMEN**

Categoría de los títulos de los operadores del SMSSM	Competencia		Zonas marítimas	
	Mantenimiento	Operacional	A1, A2, A3, A4	A1
Título de radioelectrónico de primera clase	✓ (completo)	✓	✓	
Título de radioelectrónico de segunda clase	✓ (limitado)	✓	✓	
Título de operador general (GOC)		✓	✓	
Título de operador restringido (ROC)		✓		✓

<sup>17</sup> Capítulo II/Anexo/Convenio de formación para pescadores de 1995 y resolución 1/Convenio de formación para pescadores de 1995.

<sup>18</sup> Considerando los artículos 47 y 48 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT y la sección B-IV/2 /parte B del Código de formación/Enmiendas de Manila de 2010.

**Cuadro sinóptico de ayuda a la implantación**

Reglas a implantar	Contenido	Código III (resolución A.1070(28))		Herramientas de apoyo
		Función	Referencia de implantación	
Regla 1 reglas 3 - 10; 11 1) - 14; 16	Aplicación; sistema existente de radiocomunicaciones; exenciones. Prescripciones funcionales; instalaciones radioeléctricas; equipo radioeléctrico; fuentes eléctricas; normas de funcionamiento; prescripciones relativas al mantenimiento; registros radioeléctricos	Estados de abanderamiento	Parte 2 – Implantación por los Estados de abanderamiento Párrafos 15 y 16  Cumplimiento párrafos 22 y 24	Artículo 3 4) del Protocolo de Torremolinos de 1993.  Sección B-IV/2/Código de formación, parte B/ Enmiendas de Manila de 2010.
		Estados rectores de puertos	Parte 4 – Implantación por los Estados rectores de puertos Párrafos 52 a 56  Cumplimiento Párrafo 57	COMSAR/Circ.32/Rev.1  Resolución MSC.131(75)  Normas de funcionamiento de la OMI
Regla 15	Personal de radiocomunicaciones	Estados de abanderamiento	Parte 2 – Implantación por los Estados de abanderamiento Véase el párrafo 17.	Capítulo II/anexo/ Convenio de formación para pescadores de 1995 y resolución 1/Convenio de formación para pescadores de 1995.  Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, artículo 47 y cuadro 47-1 (CMR-2019).

**4.4 Aparatos y medios náuticos de a bordo (capítulo X)**

4.4.1 Aplicación: buques nuevos y existentes de eslora igual o superior a 24 metros<sup>19</sup>, excepto la regla X/6 1), que solamente se aplica a los buques nuevos de eslora igual o superior a 45 metros<sup>20</sup>.

**Notas:**

- .1 Las Administraciones pueden decidir utilizar como base de medida para todos los capítulos los valores de arqueo bruto en vez de los valores de eslora (L). En tal caso, se utiliza para este capítulo un arqueo bruto de 300 o 950, respectivamente, en lugar de la referencia a los 24 m o 45 m de eslora (L). Esas Administraciones podrán no aplicar el Acuerdo, y por lo tanto, este capítulo, a los buques de arqueo bruto inferior a 300 (al igual que las disposiciones específicas del capítulo X para los buques de arqueo bruto inferior a 950) (reglas I/1 2) y 3)).
- .2 Si una Parte ha llegado a la conclusión de que no puede implantar con carácter inmediato todas las medidas dispuestas en el capítulo X en los buques existentes, la Parte podrá, siguiendo un plan, implantar progresivamente estas disposiciones durante un periodo máximo de cinco años (reglas I/1 4)-5)).

<sup>19</sup> o 300 GT y superior si la Parte se acoge a la utilización del arqueo bruto (GT) en lugar de la eslora (L) - véase equivalentes de arqueo/eslora en la sección 3.

<sup>20</sup> o 950 GT y superior si la Parte se acoge a la utilización del arqueo bruto (GT) en lugar de la eslora (L) - véase equivalentes de arqueo/eslora en la sección 3.

## **CAPÍTULO X – RESUMEN**

4.4.2 El capítulo X trata de los aparatos y medios náuticos de a bordo, e incluye disposiciones sobre:

- .1 ámbito de aplicación (regla 1);
- .2 exención a cualquier buque del cumplimiento de cualquiera de las prescripciones del capítulo X cuando la Administración considere que la naturaleza del viaje o la proximidad del buque a tierra no justifican la aplicación de tales prescripciones (regla 2);
- .3 diversos equipos náuticos que deben llevar a bordo los buques de distintas esloras (regla 3);
- .4 instrumentos náuticos apropiados y publicaciones náuticas necesarias para el viaje proyectado, con arreglo a criterios que la Administración juzgue satisfactorios (regla 4);
- .5 lámparas de señales (regla 5); y
- .6 prescripciones relativas a la visibilidad desde el puente de navegación que deben cumplir los buques nuevos de eslora igual o superior a 45 metros, y prescripciones para los buques existentes y los buques de proyecto no tradicional (regla 6).

### **ORIENTACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN**

#### ***Aplicación a los buques existentes (reglas X/1 y 6 1) a) y b))***

4.4.3 Si bien todas las reglas del capítulo X se aplican a los buques nuevos, solamente las reglas X/1 a 5 se aplican a los buques existentes. No obstante, los buques existentes de eslora igual o superior a 45 m<sup>21</sup> deberán cumplir, cuando sea factible, las prescripciones de las reglas X/6 1) a) y b). No obstante, no se prescriben modificaciones estructurales ni equipo adicional para los buques existentes.

#### ***Implantación progresiva de las medidas a los buques existentes (reglas I/1 4) a 5))***

4.4.4 Una Parte que haya llegado a la conclusión de que no es posible implantar inmediatamente todas las medidas previstas en los buques existentes, podrá implantar progresivamente las disposiciones del capítulo X a lo largo de un periodo no superior a cinco años, siguiendo un plan. El periodo de cinco años comienza en la fecha de entrada en vigor del Acuerdo o de la fecha en que la Parte deposite el instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, según proceda, del Acuerdo, si esta es posterior. La Parte, en su primera comunicación a la Organización, proporcionará la información especificada en la regla I/1 5). (Véase también la sección 3).

#### ***Exenciones (regla X/2)***

4.4.5 La Administración de abanderamiento podrá eximir a cualquier buque del cumplimiento de cualquiera de las prescripciones del capítulo X cuando considere que la

---

<sup>21</sup> o 950 GT y superior si la Parte se acoge a la utilización del arqueo bruto (GT) en lugar de la eslora (L) – véase equivalentes de arqueo/eslora en la sección 3.

naturaleza del viaje o la proximidad del buque a tierra no justifican la aplicación de tales prescripciones.

**Relación con el capítulo V del Convenio SOLAS**

4.4.6 Una parte del Convenio SOLAS que también se esté preparando para la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, según proceda, y la implantación del Acuerdo, debería asegurarse de que no haya conflictos entre las disposiciones de la legislación nacional y los instrumentos internacionales jurídicamente vinculantes relativos a los equipos y dispositivos náuticos a bordo de los buques.

**Cuadro sinóptico de ayuda a la implantación**

Reglas a implantar	Contenido	Código III (resolución A.1070(28))		Herramientas de apoyo
		Función	Referencia de implantación	
Regla X/1	Ámbito de aplicación	Estado de abanderamiento	Parte 1 – Aspectos comunes 6.1	Las normas nacionales elaboradas para la implantación del capítulo V del Convenio SOLAS 1974 pueden ser útiles para estos puntos
Regla X/2	Exenciones		Parte 2 – Implantación 15.1, 16.1	
Regla X/3	Aparatos náuticos de a bordo	Estado de abanderamiento	Parte 1 – Aspectos comunes 6.1 Parte 2 – Implantación 15.1, 16.1, 22.1 a .2	
Regla X/4	Instrumentos y publicaciones náuticas	Estado de abanderamiento	Parte 1 – Aspectos comunes 6.1, 6.6	
Regla X/5	Lámparas de señales		Parte 2. Implantación 15.1, 16.1, 22.1 a .2	
Regla X/6	Visibilidad desde el puente de navegación	Estado de abanderamiento	Parte 1 – Aspectos comunes 6.1 Parte 2 – Implantación 15.1, 16.1	

**VISIÓN GENERAL DE LAS PRESCRIPCIONES TÉCNICAS DEL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012 PARA LOS BUQUES EXISTENTES**

Capítulos	Reglas del Acuerdo de Ciudad del Cabo	Prescripciones		Implantación progresiva	
		Eslora (L) ≥ 24 m (300 GT) pero < 45 m (950 GT)	Eslora (L) ≥ 45 m (950 GT)	Eslora (L) ≥ 24 m (300 GT) pero < 45 m (950 GT)	Eslora (L) ≥ 45 m (950 GT)
Construcción, integridad de estanquidad y equipo (capítulo II)	Ninguna	✗	✗	✗	✗
Estabilidad y navegabilidad (capítulo III)	Ninguna	✗	✗	✗	✗
Instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente (capítulo IV)	Ninguna	✗	✗	✗	✗
Prevención, detección y extinción de incendios y equipo contra incendios (capítulo V)	Ninguna	✗	✗	✗	✗
Protección de la tripulación (capítulo VI)	Ninguna	✗	✗	✗	✗
Dispositivos y medios de salvamento (capítulo VII)	VII/13 y 14	✗	✓	✗	✓ No más de 5 años
Consignas para casos de emergencia, llamadas y ejercicios periódicos (capítulo VIII)	VIII/1-4	✓	✓	✓ No más de 5 años	✓ No más de 5 años
Radiocomunicaciones (capítulo IX)	IX/1-16	✗	✓	✗	✓ No más de 10 años
Aparatos y medios náuticos de a bordo (capítulo X)	X/1-5 (no obstante, algunas prescripciones solamente se aplican a buques ≥ 35 m; buques ≥ 45 m (950 GT); o buques ≥ 75 m (criterio de 3 000 GT)	✓	✓	✓ No más de 5 años	✓ No más de 5 años
	X/6 1) a) y b) cuando sea factible (criterios de eslora y arqueado bruto)	✗	✓	✗	✓ No más de 5 años

## SECCIÓN 5 PRESCRIPCIONES TÉCNICAS SOLAMENTE PARA BUQUES NUEVOS

### 5.1 Construcción, integridad de estanquidad y equipo (capítulo II)

#### 5.1.1 Aplicación: buques nuevos de eslora igual o superior a 24 metros.<sup>22</sup>

**Notas:**

- .1 Las Administraciones podrán decidir utilizar el arqueo bruto (GT) en lugar de la eslora (L) como base de medición (regla I/1 2)-3)).
- .2 El Acuerdo ofrece varias posibilidades a las Administraciones para eximir a los buques de sus prescripciones. Además de las exenciones previstas en la regla I/3, este capítulo permite varias disposiciones alternativas, siempre que la Administración esté convencida de que no se menoscabará la seguridad del buque.

### CAPÍTULO II – RESUMEN

5.1.2 El capítulo II contiene disposiciones detalladas relativas a la construcción, la integridad de la estanquidad y el equipo. Esto incluye disposiciones sobre construcción que prescriben que las estructuras y el equipo sean adecuados para soportar todas las condiciones previsibles del servicio previsto, incluida la navegación en hielo, de manera satisfactoria a juicio de la Administración. Este capítulo está estrechamente relacionado con el capítulo III sobre estabilidad. El capítulo incluye disposiciones sobre:

- .1 la resistencia del casco, las superestructuras y otras estructuras y equipos (regla 1);
- .2 puertas estancas (regla 2);
- .3 integridad del casco (regla 3);
- .4 puertas estancas a la intemperie (regla 4);
- .5 escotillas cerradas por tapas de madera y las tapas que no sean de madera (reglas 5 y 6);
- .6 las aberturas del espacio de máquinas (regla 7);
- .7 otras aberturas de la cubierta (regla 8);
- .8 altura mínima de los manguerotes (regla 9);
- .9 tubos de aireación y los dispositivos de sondeo (reglas 10 y 11);
- .10 disposiciones relativas a los portillos y las ventanas (regla 12);
- .11 tomas y descargas y portas de desagüe con el fin de evitar que el agua atraviese la estructura y ponga en peligro la seguridad general del buque (reglas 13 y 14); y
- .12 equipo adecuado de fondeo y amarre que sea satisfactorio a juicio de la Administración (regla 15).

<sup>22</sup> o 300 GT y superior si la Parte se acoge a la utilización del arqueo bruto (GT) en lugar de la eslora (L) – véase equivalentes de arqueo/eslora en la sección 3.

## ORIENTACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN

### Construcción

5.1.3 Las Administraciones podrán prescribir que los buques pesqueros se proyecten, construyan y mantengan con arreglo a prescripciones adicionales a las reglas del Acuerdo. En especial, las Administraciones podrán exigir el cumplimiento de prescripciones sobre aspectos estructurales, mecánicos y eléctricos de una sociedad de clasificación que haya sido reconocida por la Administración de abanderamiento o de conformidad con las normas nacionales aplicables de la Administración que ofrezcan un grado de seguridad equivalente. Todos los aspectos relacionados con la construcción deberán ser satisfactorios a juicio de la Administración.

### Delegación de autoridad a los inspectores y organizaciones reconocidas designados

5.1.4 La Administración<sup>23</sup> podrá encomendar las inspecciones y los reconocimientos, incluidos los relacionados con los puntos del presente capítulo, bien a inspectores designados al efecto, bien a organizaciones reconocidas por ella<sup>24</sup>.

### Cuadro sinóptico de ayuda a la implantación

Reglas a implantar	Contenido	Código III (resolución A.1070(28))		Herramientas de apoyo
		Función	Referencia de implantación	
Regla II/1-15	Construcción; puertas estancas; integridad del casco; puertas estancas a la intemperie; escotillas cerradas por tapas de madera; escotillas cerradas con tapas que no sean de madera; aberturas de los espacios de maquinaria; otras aberturas de cubierta; ventiladores; tubos de aireación; dispositivos de sondeo; portillos y ventanas; tomas y descargas; portas de desagüe; y equipo de fondeo y amarre	Estado de abanderamiento	Parte 1 – Aspectos comunes 6.1 Parte 2 – Implantación 15.1, 16.1 Cumplimiento 22.1	Los siguientes instrumentos pueden ser útiles para la implantación de este capítulo:  Notas a pie de página del capítulo II del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012  Anexo II de la parte B del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros de 2005.  Las normas nacionales elaboradas para la implantación del Convenio de líneas de carga de 1966 también pueden ser útiles.
		Estado rector del puerto	Parte 4 – Implantación Párrafos 52 a 56 Cumplimiento Párrafo 57	

## 5.2 Estabilidad y navegabilidad (capítulo III)

### 5.2.1 Aplicación: buques nuevos de eslora igual o superior a 24 metros.<sup>25</sup>

<sup>23</sup> Las normas nacionales elaboradas para la implantación del Convenio de líneas de carga de 1966 pueden ser útiles para los Estados de abanderamiento.

<sup>24</sup> Véase la sección 3, Inspección y reconocimiento (regla I/6).

<sup>25</sup> o 300 GT y superior si la Parte se acoge a la utilización del arqueado bruto (GT) en lugar de la eslora (L) - véase equivalentes de arqueado/eslora en la sección 3.



**Nota:**

- .1 Se aplicarán los criterios mínimos de estabilidad de este capítulo a menos que, a juicio de la Administración, la experiencia de orden operacional justifique que se prescindiera de ellos.

**CAPÍTULO III – RESUMEN**

5.2.2 En este capítulo se establecen los criterios de estabilidad que los buques deben cumplir en todas las condiciones operacionales reales, e incluye disposiciones sobre:

- .1 que los buques se construyan con arreglo a las prescripciones del capítulo III (regla 1);
- .2 criterios de estabilidad (regla 2);
- .3 inundación de las bodegas de pescado (regla 3);
- .4 disposiciones de estabilidad para métodos especiales de pesca (regla 4);
- .5 viento y balance intensos (regla 5);
- .6 que los buques deberán poder resistir el agua en cubierta (regla 6);
- .7 que las condiciones operacionales previstas que haya que tomar en consideración serán las que la Administración juzgue satisfactorias (regla 7);
- .8 cálculos para la acumulación de hielo (regla 8);
- .9 pruebas de estabilidad (regla 9);
- .10 que el patrón disponga en todo momento de información sobre la estabilidad y de cálculos revisados cuando se hayan hecho reformas (regla 10);
- .11 escantillones de las subdivisiones de las bodegas de pescado con tabloneros amovibles (regla 11);
- .12 prescripciones sobre la altura de la amura y el calado máximo de servicio admisible (reglas 12 y 13); y
- .13 compartimentado y la estabilidad con avería para buques de eslora igual o superior a 100 m (regla 14).

**ORIENTACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN**

***Determinación del desplazamiento con el buque en rosca y los centros de gravedad***

5.2.3 La Administración<sup>26</sup> podrá exigir que los cálculos de estabilidad se presenten lo antes posible durante el proceso de proyecto, junto con otra documentación pertinente. Los criterios de estabilidad de la regla III/2 deberán cumplirse en todas las condiciones operativas reales (regla III/7). Cuando el buque tenga una eslora igual o superior a 100 m y el número total de personas transportadas sea igual o superior a 100, también se presentarán los cálculos de compartimentado y estabilidad con avería para que estos se aprueben.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> Las normas nacionales elaboradas para la implantación del Convenio de líneas de carga de 1966 pueden ser útiles para los Estados de abanderamiento.

<sup>27</sup> Véanse las Directrices sobre los cálculos de compartimentado y estabilidad con avería, que figuran en la recomendación 5 del Documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993.

### **Otras consideraciones a tener en cuenta**

5.2.4 Los buques deberán poder resistir los elementos teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas periódicas, los estados de la mar en los que el buque haya de faenar, el tipo de buque y su modo de operar.<sup>28</sup>

### **Acumulación de hielo**

5.2.5 Si el buque está destinado a operar en zonas en las que se sabe que se produce acumulación de hielo, en los cálculos de estabilidad se tendrán en cuenta los márgenes para la formación de hielo especificados en la regla III/8.<sup>29</sup>

### **Prueba de estabilidad**

5.2.6 Una vez construido el buque, se determinarán su desplazamiento en rosca y sus centros de gravedad mediante una prueba de estabilidad (regla III/9) y con cálculos de estabilidad.<sup>30</sup> Cuando haya sido objeto de reformas que afecten a su condición en rosca y a la posición del centro de gravedad, el buque será sometido a una nueva prueba de estabilidad, si la Administración lo considera necesario, y se revisará la información sobre estabilidad.

### **Información sobre estabilidad**

5.2.7 Se facilitará información sobre estabilidad adecuada para que el patrón pueda determinar con facilidad y certidumbre la estabilidad del buque en diversas condiciones operativas.<sup>31</sup> Se presentará una copia de dicha información a la Administración para que esta la apruebe.<sup>32</sup>

### **Delegación de autoridad a los inspectores y organizaciones reconocidas designados**

5.2.8 La Administración podrá encomendar las inspecciones y los reconocimientos, incluidos los relacionados con la estabilidad del buque, bien a inspectores designados al efecto, bien a organizaciones reconocidas por ella.<sup>33</sup>

---

<sup>28</sup> Véanse las orientaciones sobre el Criterio de viento y balance intensos (criterio meteorológico), contenidas en la parte B, capítulo 2, párrafo 2.1.4 del Código internacional de estabilidad sin avería, 2008, las "Directrices sobre un método de cálculo de los efectos del agua embarcada en cubierta", que figuran en la recomendación 1 del Documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993, y la "Práctica recomendada para subdividir las bodegas de pescado con divisiones amovibles", que figura en el anexo III de la parte B del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, 2005.

<sup>29</sup> Con respecto a las zonas marítimas en que es probable la formación de hielo y para las que se sugieren modificaciones de los márgenes de compensación, véanse las Directrices relativas a la acumulación de hielo, que figuran en la recomendación 2 del Documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993 y en la parte B (capítulo 6, sección 6.3) y el anexo 2 del Código internacional sobre estabilidad sin avería, 2008.

<sup>30</sup> Véase la "Determinación de los parámetros de desplazamiento en rosca" y la "Orientación detallada para realizar una prueba de estabilidad", que figuran en el capítulo 8 y en el anexo 1 del Código internacional de estabilidad sin avería, 2008.

<sup>31</sup> Véanse las "Directrices relativas a la información sobre estabilidad", que figuran en la recomendación 3 del Documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993.

<sup>32</sup> Véase la parte B, capítulo 3 del Código internacional de estabilidad sin avería, 2008, y el Modelo de manual de carga y estabilidad, que figura en la circular MSC/Circ.920.

<sup>33</sup> Véase la sección 3, Inspección y reconocimiento (regla I/6).

### Cuadro sinóptico de ayuda a la implantación

Reglas a implantar	Contenido	Código III (resolución A.1070(28))		Herramientas de apoyo
		Función	Referencia de implantación	
Reglas III/1-14	Generalidades, criterios de estabilidad; inundación de las bodegas de pescado; métodos especiales de pesca; viento y balance intensos; agua en cubierta; condiciones operacionales; acumulación de hielo; prueba de estabilidad; información sobre estabilidad; subdivisión de las bodegas de pescado con tabloneros amovibles; altura de la amura; calado máximo de servicio admisible; y compartimentado y estabilidad con avería	Estado de abanderamiento	Parte 1 – Aspectos comunes 6.1 Parte 2 – Implantación 15.1, 16.1, 22.1	Los siguientes instrumentos pueden ser útiles para la implantación de este capítulo:  Parte B y anexos 1 y 2 del Código internacional de estabilidad sin avería, 2008  Notas a pie de página del capítulo III del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012  Recomendaciones 1-5 de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993, reproducidas en el Documento adjunto 4 de la edición refundida de 2018 del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.  Las normas nacionales elaboradas para la implantación del Convenio de líneas de carga de 1966 también pueden ser útiles.

### 5.3 Instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente (capítulo IV)<sup>34</sup>

#### 5.3.1 Aplicación: buques nuevos de eslora igual o superior a 45 metros.

**Notas:**

- .1 Las Administraciones podrán decidir utilizar el arqueo bruto (GT) en lugar de la eslora (L) como base de medición en todos los capítulos. Para esas Administraciones, es posible que este capítulo no se aplique a los buques de menos de 950 GT (regla I/1 2)-3)).
- .2 El Acuerdo ofrece varias posibilidades a las Administraciones para eximir a los buques de sus prescripciones. Aquí se destacan las dispensas o exenciones permitidas por las disposiciones de este capítulo, como la dispensa de la prescripción de plena capacidad cuando un auxiliar esencial queda inoperativo y la aceptación de una reducción parcial del pleno funcionamiento normal.

### CAPÍTULO IV – RESUMEN

5.3.2 Este capítulo se ocupa de las instalaciones de máquinas, las instalaciones eléctricas y los espacios de máquinas sin dotación permanente de los buques de eslora igual o superior a 45 m. El capítulo consta de cuatro partes. La parte A (Generalidades) aborda los siguientes aspectos:

<sup>34</sup> o 950 GT y superior si la Parte se acoge a la utilización del arqueo bruto (GT) en lugar de la eslora (L) – véase equivalentes de arqueo/eslora en la sección 3. Algunas reglas solamente se aplican a una eslora igual o superior a 75 metros (o un arqueo bruto  $\geq$  3 000 equivalente a dicha eslora).

- .1 ámbito de aplicación (regla 1);
- .2 definiciones (regla 2); y
- .3 instalaciones de máquinas, instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente satisfactorios a juicio de la Administración (regla 3).

5.3.3 La regla 3 incluye disposiciones específicas sobre el proyecto, la construcción, las pruebas, la instalación y el mantenimiento de las máquinas y el equipo, así como de los equipos de izada, los chigres y el equipo de manipulación y elaboración del pescado. También se incluyen datos específicos sobre el proyecto y la construcción de instalaciones eléctricas.

5.3.4 La parte B incluye más especificaciones sobre las instalaciones de máquinas, entre ellas, las siguientes:

- .1 maquinaria adecuada para una propulsión adecuada y los medios para dar marcha atrás (reglas 4 y 5);
- .2 calderas de vapor, los sistemas de alimentación y la disposición de las tuberías de vapor (regla 6);
- .3 comunicación entre la caseta de gobierno y el espacio de máquinas (regla 7);
- .4 control de la maquinaria propulsora desde la caseta de gobierno (regla 8);
- .5 sistemas de aire comprimido (regla 9);
- .6 disposiciones para el sistema de combustible, el aceite lubricante y otros aceites inflamables (regla 10);
- .7 medios de bombeo de sentinas (regla 11);
- .8 protección contra el ruido (regla 12);
- .9 aparato de gobierno y medios auxiliares (regla 13);
- .10 alarmas para los maquinistas en los buques de eslora igual o superior a 75 m (regla 14); y
- .11 sistemas de refrigeración para la conservación de las capturas (regla 15).

5.3.5 En la parte C se incluyen más detalles sobre las instalaciones eléctricas, y la parte D regula los espacios de máquinas sin dotación permanente.

## ORIENTACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN

### *Instalaciones de máquinas*

5.3.6 Las instalaciones de máquinas deberán ser, en todos los aspectos, satisfactorias a juicio de la Administración.<sup>35</sup>

5.3.7 Se proveerán medios que permitan mantener o restablecer la capacidad de funcionamiento de las máquinas propulsoras aun cuando falle una de las máquinas auxiliares esenciales.<sup>36</sup>

5.3.8 La Administración debería asegurarse de que se preste especial atención al funcionamiento de los dispositivos y sistemas esenciales enumerados en el Acuerdo (regla IV/3.3).<sup>37</sup> Las fugas deberían reducirse al mínimo en el caso de los sistemas que suministran presión de fueloil para la maquinaria propulsora principal.<sup>38</sup> Las fugas de combustible son una de las principales causas de incendios en los espacios de máquinas, por lo que se debe prestar especial atención al montaje del sistema, a los efectos de la alta frecuencia de los inyectores de combustible que se transmiten al sistema de alimentación de combustible y a las vibraciones.

5.3.9 Con subordinación a las necesarias consideraciones generales de seguridad, la Administración podrá aceptar una reducción de la capacidad requerida para el funcionamiento normal. Deberían tenerse en cuenta las condiciones de seguridad a la hora de permitir dicha capacidad parcial: las condiciones meteorológicas estacionales, la zona de navegación del buque, etc. En cuanto a la capacidad de potencia de propulsión (es decir, cuando se dispone de varios motores/un solo eje de hélice), podrá aceptarse una potencia reducida. Debería fijarse como mínimo un porcentaje de la potencia nominal total de propulsión.

### *Instalaciones eléctricas*

5.3.10 Las Administraciones podrán prescribir que los buques pesqueros se proyecten, construyan y mantengan con arreglo a prescripciones adicionales a las reglas del Acuerdo. En especial, las Administraciones podrán exigir el cumplimiento de prescripciones sobre aspectos estructurales, mecánicos y eléctricos de una sociedad de clasificación que haya sido reconocida por la Administración de abanderamiento o de conformidad con las normas nacionales aplicables de la Administración que ofrezcan un grado de seguridad equivalente. Todos los aspectos relacionados con las instalaciones eléctricas deberán ser satisfactorios a juicio de la Administración.

---

<sup>35</sup> La referencia se incluye en el Convenio SOLAS, pero la circular MSC/Circ.834 (Directrices relativas a la configuración, el proyecto y la disposición de la cámara de máquinas) también puede ser de ayuda para los buques pesqueros. Las Administraciones podrán prescribir que los buques pesqueros se proyecten, construyan y mantengan con arreglo a prescripciones adicionales a las reglas del Acuerdo. En especial, las Administraciones podrán exigir el cumplimiento de prescripciones sobre aspectos estructurales, mecánicos y eléctricos de una sociedad de clasificación que haya sido reconocida por la Administración de abanderamiento o de conformidad con las normas nacionales aplicables de la Administración que ofrezcan un grado de seguridad equivalente. Todos los aspectos relacionados con la construcción deberán ser satisfactorios a juicio de la Administración.

<sup>36</sup> Los servicios auxiliares esenciales son aquellos que deben estar en funcionamiento continuo para mantener la maniobrabilidad del buque en lo que respecta a la propulsión y el gobierno.

<sup>37</sup> Referencia al Convenio SOLAS, pero puede ser de ayuda la circular MSC.1/Circ.1467 (Interpretación unificada de la regla II-1/26.3 del Convenio SOLAS), de 24 junio de 2013.

<sup>38</sup> MSC/Circ.647 (Directrices para reducir al mínimo las fugas de los sistemas de líquidos inflamables).

5.3.11 Su proyecto y construcción deberán garantizar el "funcionamiento normal y las condiciones de habitabilidad".<sup>39</sup> Los siguientes sistemas y funciones deberían mantenerse normalmente: maquinaria de propulsión, aparato de gobierno, seguridad de la navegación, seguridad contra incendios e inundaciones, comunicaciones y señales internas y externas, medios de evacuación, chigres de los botes de emergencia, chigres de fondeo y alumbrado necesario para el funcionamiento normal y para realizar el mantenimiento del buque. Además, deberían proyectarse condiciones confortables para la habitabilidad, incluyendo cocina, calefacción, refrigeración doméstica, ventilación mecánica, saneamiento y agua dulce. Deberían incluirse todos los sistemas de servicios públicos para las funciones enumeradas.

5.3.12 Se instalará una fuente eléctrica de emergencia que sea satisfactoria a juicio de la Administración. Dicha fuente suministrará los servicios esenciales para la seguridad en caso de emergencia.

#### ***Espacios de máquinas sin dotación permanente***

5.3.13 En esta parte D se hace referencia al capítulo V, relativo a la prevención de incendios y seguridad contra incendios. Se dispondrá de un sistema fijo de extinción de incendios que sea satisfactorio a juicio de la Administración, que cumpla lo prescrito en las reglas V/22 y V/40.

5.3.14 Junto a estas prescripciones, para el proyecto del sistema de alarma, los medios de bombeo de sentinas para evitar inundaciones, los sistemas de seguridad asociados a la propulsión, las comunicaciones o el control automático de las calderas, las máquinas y las instalaciones eléctricas deberán disponerse de manera que se cumpla la condición de "espacios de máquinas sin dotación permanente" (UMS).

5.3.15 Todos los buques pesqueros que tengan previsto faenar con estos espacios de máquinas sin dotación permanente deberán poseer pruebas documentales. Los documentos deberán satisfacer a la Administración como prueba de aptitud para operar en modo UMS. El certificado UMS podrá expedirse y complementarse con un informe sobre el nivel de cumplimiento de las prescripciones complementarias (parte D del presente capítulo), tras el reconocimiento inicial.

#### ***Buques de eslora igual o superior a 75 m***

5.3.16 Si bien este capítulo se aplica a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 45 metros, las reglas que solamente se aplican a esta eslora ( $\geq 75$  metros) están dispersas dentro del capítulo:

- .1 (Parte B – Instalaciones de máquinas, regla 13, Aparato de gobierno) – el aparato de gobierno eléctrico o electrohidráulico estará servido al menos por dos circuitos alimentados desde el cuadro principal;
- .2 (Parte B – Instalaciones de máquinas, regla 14, Alarma para maquinistas) – se proveerá un dispositivo de alarma para los maquinistas;
- .3 Parte C – Instalaciones eléctricas, regla 18, Precauciones) – no se hará uso del sistema de distribución con retorno por el casco para la conducción de fuerza ni para los servicios de calefacción o alumbrado;

---

<sup>39</sup> Véanse las definiciones que figuran en la regla 2 del presente capítulo.

- .4 Parte D, UMS, regla 19 – Seguridad contra incendios) – suministro inmediato de agua del colector contra incendios,
- .5 Parte D, UMS, regla 19 – Seguridad contra incendios) – medios separados de comunicación entre la caseta de gobierno y los espacios de máquinas y, adicionalmente, a los alojamientos de los maquinistas; y
- .6 Parte D, UMS, regla 23 – Prescripciones especiales para las máquinas, calderas e instalaciones eléctricas) – se establecen medios para alimentar la principal fuente eléctrica para cubrir con seguridad el caso de pérdida del generador en funcionamiento.

### Cuadro sinóptico de ayuda a la implantación

Reglas a implantar	Contenido	Código III (resolución A.1070(28))		Herramientas de apoyo
		Función	Referencia de implantación	
Parte A. Reglas IV/1-3	Ámbito de aplicación, definiciones, generalidades	Estados de abanderamiento	Parte 2 – Implantación Párrafos 15, 16.1, 16.2, 16.5	MSC/Circ.834 (Directrices relativas a la configuración, el proyecto y la disposición de la cámara de máquinas)
Parte B. Reglas IV/4-15 Parte C. Reglas IV/16-18 Parte D. Reglas IV/19-24	Más detalles sobre instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas.	Estados de abanderamiento	Parte 2 – Implantación Párrafos 15, 16.1, 16.5. Parte 2 – Cumplimiento Párrafo 22.1	Circular MSC.1/Circ.1467 (Interpretación unificada de la regla II-1/26.3 del Convenio SOLAS) de 24 de junio de 2013
	Espacios de máquinas sin dotación permanente	Estados rectores de puertos	Parte 1 – Mejora (párrafo 13) Parte 4 – Cumplimiento Párrafo 57	Circular MSC.1/Circ.1467 (Interpretación unificada de la regla II-1/26.3 del Convenio SOLAS) de 24 de junio de 2013

## 5.4 Prevención, detección y extinción de incendios y equipo contra incendios (capítulo V)

5.4.1 Aplicación: buques nuevos de eslora igual o superior a 45 metros<sup>40</sup> salvo disposición expresa en sentido contrario, y debería leerse junto con la regla IV/19.

### Notas:

- .1 Las Administraciones podrán decidir utilizar el arqueo bruto (GT) en lugar de la eslora (L) como base de medición (regla I/1 2)-3)).
- .2 El Acuerdo ofrece varias posibilidades a las Administraciones para eximir a los buques de sus prescripciones o para adoptar criterios similares. Podrá autorizarse cualquier otra medida de seguridad contra incendios distinta de las especificadas, siempre que la Administración considere que no es menos eficaz.

<sup>40</sup> o 950 GT y superior si la Parte se acoge a la utilización del arqueo bruto (GT) en lugar de la eslora (L) – véase equivalentes de arqueo/eslora en la sección 3.

## **CAPÍTULO V – RESUMEN**

5.4.2 Este capítulo se aplica a los buques nuevos de eslora igual o superior a 45 metros. Consta de tres partes. La parte A trata de las disposiciones generales y proporciona definiciones adicionales:

- .1 generalidades (regla 1); y
- .2 definiciones (regla 2).

5.4.3 La parte B estipula las medidas de seguridad contra incendios en buques de eslora igual o superior a 60 metros, con disposiciones detalladas sobre:

- .1 estructura (regla 3);
- .2 mamparos situados dentro de los espacios de alojamiento y de servicio (regla 4);
- .3 protección de troncos de escalera y de ascensor en los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control (regla 5);
- .4 puertas en divisiones piroresistentes (regla 6);
- .5 integridad al fuego de los mamparos y cubiertas (regla 7);
- .6 detalles sobre la construcción (regla 8);
- .7 sistemas de ventilación (regla 9);
- .8 instalaciones de calefacción (regla 10);
- .9 cuestiones diversas (regla 11);
- .10 almacenamiento de botellas de gas y otras materias peligrosas (regla 12);
- .11 medios de evacuación (regla 13);
- .12 sistemas automáticos de rociadores, alarma y detección de incendios (Método IIF) (regla 14);
- .13 sistemas automáticos de alarma y detección de incendios (Método IIIF) (regla 15);
- .14 dispositivos fijos de extinción de incendios en espacios de carga con elevado riesgo de incendio (regla 16);
- .15 bombas contra incendios (regla 17);
- .16 colectores contra incendios (regla 18);
- .17 bocas, mangueras y lanzas contra incendios (regla 19);
- .18 extintores de incendios (regla 20);
- .19 extintores portátiles en los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio (regla 21);



- .20 dispositivos de extinción de incendios en espacios de máquinas (regla 22);
- .21 conexión internacional a tierra (regla 23);
- .22 equipos de bombero (regla 24);
- .23 plan de lucha contra incendios (regla 25);
- .24 disponibilidad inmediata de los dispositivos extintores de incendios (regla 26); y
- .25 aceptación de equipo distinto del especificado (regla 27).

5.4.4 La parte C establece las medidas de seguridad contra incendios en los buques de eslora igual o superior a 45 metros pero inferior a 60 metros, con prescripciones detalladas en relación con todos los aspectos de la seguridad contra incendios en las reglas:

- .1 protección estructural contra incendios (regla 28);
- .2 sistemas de ventilación (regla 29);
- .3 instalaciones de calefacción (regla 30);
- .4 cuestiones diversas (regla 31);
- .5 almacenamiento de botellas de gas y otras materias peligrosas (regla 32);
- .6 medios de evacuación (regla 33);
- .7 sistemas automáticos de alarma y detección de incendios (regla 34);
- .8 bombas contra incendios (regla 35);
- .9 colectores contra incendios (regla 36);
- .10 bocas, mangueras y lanzas contra incendios (regla 37);
- .11 extintores de incendios (regla 38);
- .12 extintores portátiles en los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio (regla 39);
- .13 dispositivos de extinción de incendios en espacios de máquinas (regla 40);
- .14 equipos de bombero (regla 41);
- .15 plano de lucha contra incendios (regla 42);
- .16 disponibilidad inmediata de los dispositivos extintores de incendios (regla 43); y
- .17 aceptación de equipo distinto del especificado (regla 44).

**ORIENTACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN**

**Método de protección**

5.4.5 Para la protección de los espacios de alojamiento y servicios puede utilizarse uno de los tres métodos: IF, IIF o IIIF. La elección entre las tres opciones implica una solución intermedia entre medidas pasivas y activas de protección contra incendios. Se debería prestar especial atención a la división por clases a fin de determinar los procedimientos de prueba y las prescripciones aplicables a los materiales.

**Medidas de seguridad contra incendios: prescripciones, tipos, número y disponibilidad**

5.4.6 Las medidas de seguridad contra incendios se establecen en función de la eslora (L) de los buques y las Administraciones deberían tener en cuenta las prescripciones tanto de la parte B, que se aplica a los buques de eslora igual o superior a 60 m, como de la parte C, que se aplica a los buques de eslora igual o superior a 45 m pero inferior a 60 m. Cada vez que en esta parte se especifique un tipo determinado de dispositivo, aparato, agente extintor o instalación, se podrá utilizar cualquier otro tipo de dispositivo, aparato, etc., que la Administración no juzgue menos eficaz.

**Protección estructural contra incendios**

5.4.7 Los materiales, la integridad al fuego en la división de clase específica y otras normas deberían depender de la eslora (L). Las Administraciones pueden utilizar diferentes normas.

**Cuadro sinóptico de ayuda a la implantación**

Reglas a implantar	Contenido	Código III (resolución A.1070(28))		Herramientas de apoyo
		Función	Referencia de implantación	
Reglas 1-44	Generalidades; Definiciones; Medidas de seguridad contra incendios;	Estados de abanderamiento	Parte 2. Implantación por el Estado de abanderamiento Párrafos 15 y 16  Cumplimiento párrafos 22 y 24	Notas a pie de página del capítulo V del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012  Procedimientos de prueba según la OMI.  Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego (Código PEF), adoptado mediante la resolución MSC.91(67), y enmendado por las resoluciones MSC.101(73) y MSC.173(79).
		Estados rectores de puertos	Parte 4 Implantación por el Estado rector del puerto Párrafos 52 a 56  Cumplimiento Párrafo 57	Código PEF 2010, adoptado mediante la resolución MSC.307(88), y enmendado por la resolución por MSC.437(99).  Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI), adoptado mediante la resolución MSC.98(73), y enmendado por la resolución MSC.457(101).

## 5.5 Protección de la tripulación (capítulo VI)

### 5.5.1 Aplicación: buques nuevos y existentes de eslora igual o superior a 24 m.<sup>41</sup>

#### Notas:

- .1 Es necesario proporcionar cables de seguridad, brazolas o falcas, medios para evitar resbalones en cubierta, las escaleras y las zonas de trabajo.
- .2 Debido al gran peso de las puertas y escotillas metálicas, debe haber medios para evitar que se cierren accidentalmente y para poder cerrarlas con facilidad.
- .3 Es necesario evitar caídas accidentales por la borda, por lo que hay que disponer de amuradas, pasamanos, barandillas y pasamanos de tormenta.
- .4 Además, prescribe establecer una distancia mínima desde la línea de flotación más profunda hasta el punto más bajo de la parte superior de la amurada para evitar el embarque de agua en cubierta, de modo que sea satisfactorio a juicio de la Administración.

## CAPÍTULO VI – RESUMEN

### 5.5.2 Este capítulo trata de la protección de la tripulación, e incluye disposiciones sobre:

- .1 medidas generales de protección (regla 1);
- .2 aberturas de cubierta (regla 2);
- .3 amuradas, barandillas y otros medios de protección (regla 3); y
- .4 provisión, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio para garantizar la seguridad de la tripulación, de escaleras y escalas de tamaño y resistencia adecuados, con barandillas y peldaños antirresbaladizos (regla 4).

## ORIENTACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN

5.5.3 Los buques pesqueros están sujetos a grandes movimientos y aceleraciones, y tienen personal trabajando en cubierta la mayor parte del tiempo, la que puede resultar bañada por el agua de mar. Es esencial evitar resbalones disponiendo superficies rugosas para caminar.

5.5.4 Uno de los tipos de accidentes laborales más típicos en los buques pesqueros, que provocan víctimas mortales en el sector, son los casos de hombre al agua.

5.5.5 Al examinar este capítulo, el Estado de abanderamiento puede establecer un paralelismo con las reglas del Convenio de líneas de carga de 1966, como la regla 25, que trata de la protección de la tripulación, o la regla 17, que estipula las alturas de los umbrales.

5.5.6 Se deben tener especialmente en cuenta las zonas en las que no es fácil cumplir las reglas, como las de los pesqueros de arrastre por popa. En caso de que no se puedan cumplir las reglas, se deberían expedir exenciones y se deberían proporcionar otros medios para la protección de la tripulación, como cabos salvavidas y/o chalecos salvavidas de trabajo.

---

<sup>41</sup> O 300 GT y superior si la Parte se acoge a la utilización del arqueo bruto (GT) en lugar de la eslora (L) - véase equivalentes de arqueo/eslora en la sección 3.

5.5.7 Al considerar los medios de protección para la tripulación, también deberían tenerse en cuenta otros aspectos, como la evacuación en caso de incendio o, en caso de accidente, del personal herido.

### **Cuadro sinóptico de ayuda a la implantación**

Reglas a implantar	Contenido	Código III (resolución A.1070(28))		Herramientas de apoyo
		Función	Referencia de implantación	
Regla VI/1	Medidas generales de protección	Estado de abanderamiento	Parte 1. Aspectos comunes 6.1, 6.4 Parte 2. Implantación 15.1, 16.1, 22.1 a .3	Las normas nacionales elaboradas para la implantación del Convenio de líneas de carga de 1966 pueden ser útiles para esta cuestión
Regla VI/2	Aberturas de cubierta	Estado de abanderamiento	Parte 1. Aspectos comunes 6.1, 6.4	Las normas nacionales elaboradas para la implantación del Convenio de líneas de carga de 1966 pueden ser útiles para esta cuestión
Regla VI/3	Amuradas, barandillas y dispositivos protectores	Estado de abanderamiento	Parte 2. Implantación 15.1, 16.1, 22.1 a .3	Recomendación 8 del Documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993. Directrices sobre un método de cálculo de la distancia mínima comprendida entre la máxima flotación de servicio y el punto más bajo del galón de las amuradas o el borde de la cubierta de trabajo
Regla VI/4	Escaleras y escalas	Estado de abanderamiento	Parte 1. Aspectos comunes 6.1, 6.4	Las normas nacionales/internacionales del sector que se hayan elaborado pueden ser útiles para esta cuestión

## **5.6 Dispositivos y medios de salvamento (capítulo VII)**

5.6.1 Aplicación: buques nuevos de eslora igual o superior a 45 m,<sup>42</sup> excepto las reglas VII/13 y 14, que también se aplican a los buques existentes de eslora igual o superior a 45 m<sup>12</sup>.

#### **Notas:**

- .1 Las Administraciones podrán decidir utilizar el arqueo bruto (GT) en lugar de la eslora (L) como base de medición (regla I/1 2)-3)).
- .2 Si una Parte en el Acuerdo ha llegado a la conclusión de que no puede implantar con carácter inmediato todas las medidas dispuestas en el capítulo VII en los buques existentes, la Parte podrá implantar progresivamente las disposiciones de este capítulo durante un periodo de no más de cinco años (regla I/1 4)).

<sup>42</sup> O 950 GT y superior si la Parte se acoge a la utilización del arqueo bruto (GT) en lugar de la eslora (L) – véase equivalentes de arqueo/eslora en la sección 3.

## CAPÍTULO VII – RESUMEN

5.6.2 El presente capítulo se aplica a los dispositivos y medios de salvamento y consta de tres partes. La parte A consta de disposiciones de carácter general:

- .1 ámbito de aplicación (regla 1);
- .2 definiciones adicionales (regla 2);
- .3 evaluación, prueba y aprobación de los dispositivos y medios de salvamento (regla 3); y
- .4 pruebas necesarias (regla 4).

5.6.3 La parte B contiene prescripciones relativas a los buques e incluye las siguientes reglas:

- .1 número y tipos de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (regla 5);
- .2 disponibilidad y estiba de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate (regla 6);
- .3 embarco en las embarcaciones de supervivencia (regla 7);
- .4 chalecos salvavidas (regla 8);
- .5 trajes de inmersión y ayudas térmicas (regla 9);
- .6 aros salvavidas (regla 10);
- .7 aparatos lanzacabos (regla 11);
- .8 señales de socorro (regla 12);
- .9 dispositivos radioeléctricos de salvamento (regla 13);
- .10 respondedores de radar (regla 14);
- .11 materiales retrorreflectantes para los dispositivos de salvamento (regla 15); y
- .12 disponibilidad operacional, mantenimiento e inspección (regla 16).

5.6.4 Por último, en la parte C se establecen las prescripciones relativas a los dispositivos de salvamento, incluyendo disposiciones sobre:

- .1 prescripciones generales aplicables a los botes salvavidas (regla 17);
- .2 botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables (regla 18);
- .3 botes salvavidas totalmente cerrados (regla 19);
- .4 prescripciones generales aplicables a las balsas salvavidas (regla 20);
- .5 balsas salvavidas inflables (regla 21);

- .6 balsas salvavidas rígidas (regla 22);
- .7 botes de rescate (regla 23);
- .8 chalecos salvavidas (regla 24);
- .9 trajes de inmersión (regla 25);
- .10 ayudas térmicas (regla 26);
- .11 aros salvavidas (regla 27);
- .12 aparatos lanzacabos (regla 28);
- .13 bengalas (reglas 29 y 30);
- .14 señales fumígenas flotantes (regla 31); y
- .15 dispositivos de puesta a flote y de embarco (regla 32).

## **ORIENTACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN**

### ***Evaluación, prueba y aprobación***

5.6.5 La Administración prescribirá que los dispositivos de salvamento sean sometidos durante su fabricación a las pruebas necesarias para que respondan a la misma norma que el prototipo aprobado.

5.6.6 La Administración aprobará los dispositivos y medios de salvamento y confirmará que se han sometido a las pruebas y que cumplen lo prescrito en el capítulo VII,<sup>43</sup> de conformidad con las recomendaciones de la Organización<sup>44</sup> o que han superado pruebas sustancialmente equivalentes a dichas recomendaciones.

5.6.7 Las Administraciones se asegurarán de que los dispositivos y medios de salvamento innovadores ofrezcan un nivel de seguridad equivalente, como mínimo, a las prescritas en el capítulo VII. Los dispositivos y medios de salvamento innovadores también deberían haber sido evaluados y sometidos a prueba de conformidad con las recomendaciones de la Organización<sup>45</sup> o haber superado satisfactoriamente pruebas sustancialmente equivalentes a dichas recomendaciones.

5.6.8 Los procedimientos adoptados por la Administración para la aprobación comprenderán asimismo las condiciones con arreglo a las cuales continuará o se retirará la aprobación.

5.6.9 No obstante lo señalado previamente, los dispositivos de salvamento prescritos en el presente capítulo acerca de los cuales no figuren especificaciones detalladas habrán de ser aceptables a juicio de la Administración.

---

<sup>43</sup> Las prescripciones relativas a los dispositivos de salvamento van desde la regla 17 hasta la regla 32.

<sup>44</sup> Recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento, adoptada mediante la resolución MSC.81(70), enmendada.

<sup>45</sup> Código de prácticas para la evaluación, la prueba y la aceptación de prototipos de dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador (resolución A.520(13)).

**Dispositivos de salvamento: prescripciones, tipos, número y disponibilidad**

5.6.10 Cada buque, de acuerdo con sus particularidades en la mayoría de los casos, deberá estar provisto del tipo y número apropiados de cada dispositivo de salvamento, y deberán cumplirse estas prescripciones.

5.6.11 La Administración<sup>46</sup> podrá eximir del transporte de trajes de inmersión y de ayudas térmicas a los buques que naveguen constantemente en climas cálidos. Todo buque irá provisto, de manera satisfactoria a juicio de la Administración, de medios para hacer señales de socorro eficaces tanto de día como de noche, incluidos como mínimo 12 cohetes lanzabengalas con paracaídas.

**Dispositivos radioeléctricos de salvamento: aparatos radiotelefónicos portátiles (bidireccionales) en ondas métricas (VHF) para el SMSSM y respondedores de radar**

5.6.12 Los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas obligatorios para el SMSSM, incluidas sus baterías de emergencia (las baterías primarias suelen ser de litio), deberían estar situados en una posición central del puente de navegación a la que sea fácil acceder.<sup>47</sup>

5.6.13 La Administración podrá permitir que los radios de VHF portátiles existentes sigan utilizándose a bordo de los buques pesqueros existentes. La Administración deberá cerciorarse de que las normas de funcionamiento de los radios portátiles de ondas métricas existentes son equivalentes a las prescripciones del capítulo VII del Acuerdo.

5.6.14 Todos los buques llevarán respondedores de radar<sup>48</sup> en cada banda del buque. Se recomienda estibarlos en una posición visible dentro del puente de navegación que quede cerca de las puertas exteriores.<sup>49</sup> Debería ser fácil colocar los respondedores rápidamente en cualquier embarcación de supervivencia o, de lo contrario, se estibará un respondedor de radar en cada embarcación de supervivencia.

**Cuadro sinóptico de ayuda a la implantación**

Reglas a implantar	Contenido	Código III (resolución A.1070(28))		Herramientas de apoyo
		Función	Referencia de implantación	
Regla 1 2) Reglas 3-32	Aplicación; Evaluación, prueba y aprobación de dispositivos y medios de salvamento; realización de pruebas durante la fabricación; prescripciones relativas al buque; prescripciones para los	Estados de abanderamiento	Parte 2. Implantación por los Estados de abanderamiento Párrafos 15 y 16  Cumplimiento párrafos 22 y 24	Artículo 3 4) del Protocolo de Torremolinos de 1993.  Notas a pie de página del capítulo VII del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.  COMSAR/Circ.32/Rev.1.  Manual para uso de los servicios móvil marítimo y móvil marítimo por satélite (artículo 20 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT).

<sup>46</sup> Las resoluciones A.760(18) (Signos relacionados con los dispositivos y medios de salvamento) y A.1116(30) (Señales de las vías de evacuación y marcas de ubicación del equipo) podrían ser útiles para los Estados de abanderamiento.

<sup>47</sup> Teniendo en cuenta las normas de funcionamiento pertinentes adoptadas por la Organización.

<sup>48</sup> Teniendo en cuenta las normas de rendimiento pertinentes para SART de radar y los AIS-SART adoptadas por la Organización.

<sup>49</sup> Uno de estos puede ser el respondedor de radar prescrito en la regla IX/6 1) c).

	dispositivos de salvamento.			<p>Normas de funcionamiento de la OMI</p> <p>Normas nacionales elaboradas para la aprobación y las pruebas.</p> <p>Resolución A.760(18) (Signos relacionados con los dispositivos y medios de salvamento).</p> <p>Resolución A.1116(30) (Señales de las vías de evacuación y marcas de ubicación del equipo)</p>
--	-----------------------------	--	--	--

## SECCIÓN 6 SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Todo buque que esté obligado a llevar un certificado de conformidad con lo dispuesto en las reglas estará sujeto, cuando se halle en un puerto de otra Parte, a la supervisión de funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno de la Parte, en la medida en que el objeto de dicha supervisión sea verificar que el certificado expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas pertinentes es válido. Para los buques que enarbolan el pabellón de un Estado no Parte, se aplican las disposiciones de "trato no más favorable", al ejercer la supervisión por el Estado rector del puerto (véase la sección 6.2 de las Orientaciones provisionales sobre los buques de los Estados no Partes y el trato no más favorable).

### Notas:

- .1 Si es válido, tal certificado será aceptado a menos que haya claros indicios para sospechar que la condición del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores de dicho certificado o que el buque y su equipo no cumplen lo dispuesto en las reglas pertinentes.

### RESUMEN DE LA SECCIÓN

En la actualidad, algunos Estados rectores del puerto llevan a cabo la supervisión de los buques pesqueros de conformidad con diversos instrumentos pertinentes, como el Convenio MARPOL. Si bien se entiende que en los Acuerdos de supervisión por el Estado rector del puerto no se prescribe la inspección de los buques pesqueros, podrán aplicarse las disposiciones de supervisión por el Estado rector del puerto del Acuerdo, de conformidad con el artículo 4 del Protocolo de Torremolinos de 1993, cuando la Parte lo considere apropiado.<sup>50</sup> La supervisión por el Estado rector del puerto es una poderosa herramienta para evitar los buques pesqueros deficientes, que será muy útil para todas las Partes, aun cuando no tengan una gran flota de buques pesqueros que enarbole su pabellón.

<sup>50</sup> Como Estado rector de puertos, la utilización de un sistema adecuado de registro y selección evita inspecciones innecesarias y hace más eficaz la supervisión de los buques pesqueros extranjeros.



## ORIENTACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN

### 6.1 Supervisión por el Estado rector del puerto prevista en el Acuerdo

6.1.1 La inspección de supervisión por el Estado rector del puerto debería comenzar con la revisión del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero<sup>51</sup> (IFVSC). Si se determina que el certificado es válido<sup>52</sup> y no hay motivos fundados para considerar que es posible que el buque no esté cumpliendo las disposiciones del Acuerdo,<sup>53</sup> se aceptará el certificado. Los oficiales deben prestar la debida atención a las prescripciones relativas a la edad y el tamaño de los buques y, por tanto, a las prescripciones aplicables a los buques existentes y a las posibles exenciones concedidas por el Estado de abanderamiento, así como a su implantación progresiva. En caso de duda, se debería consultar a la Administración de abanderamiento. En la supervisión por el Estado rector del puerto solo podrán informarse deficiencias cuando exista una clara referencia en el Acuerdo a un convenio en tal sentido. Para ser válidas, todas las deficiencias deberían ir acompañadas de dicha referencia.

6.1.2 Cuando no se cumplan las circunstancias descritas anteriormente, el Estado rector del puerto podrá imponer medidas correctivas e incluso proceder a la detención. En caso de detención, el Estado rector del puerto informará a la Administración del Estado de abanderamiento y, si procede, al inspector designado o a la organización reconocida que haya expedido el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero en su nombre. Podrán facilitarse los datos principales del buque, copias del informe, el tiempo de detención y, en su caso, copias de la orden de detención. En el momento de la liberación, puede hacerse la misma notificación, incluyendo en ese momento la hora y la fecha.

6.1.3 El Estado rector del puerto pondrá en conocimiento de la Organización los hechos que motivaron la detención.<sup>54</sup> Si el PSCO requiere que un oficial de la Administración de abanderamiento o un inspector designado acuda al buque, deberían preverse los mecanismos necesarios para facilitarlos. Se podrá autorizar a los buques pesqueros a dirigirse al siguiente puerto de escala siempre que se informe a la Administración de abanderamiento y a las autoridades del siguiente puerto de escala y se cumplan otras condiciones.

6.1.4 En caso de que el pabellón del buque pesquero no sea Parte en el Acuerdo, no se aplicará un trato más favorable (véase la siguiente sección 6.2).

6.1.5 Podrán utilizarse temporalmente, con la debida precaución, orientaciones como las proporcionadas en la resolución A.1185(33): "Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2023", como guía para la supervisión de los buques pesqueros por el Estado rector del puerto. Se recomienda utilizar estas orientaciones con precaución hasta

---

<sup>51</sup> Los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto (PSCO) deberían tener en cuenta que los certificados pueden presentarse en papel o en formato electrónico.

<sup>52</sup> El PSCO puede consultar la sección 3 de las Orientaciones provisionales, "Reconocimientos y certificados" (reglas I/6-17), que puede ayudar a determinar si el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero, si se encuentra a bordo, es válido o no.

<sup>53</sup> El PSCO debería tener en cuenta el tipo de buque pesquero, el año de construcción y el tamaño del buque a efectos de determinar qué disposiciones del Acuerdo son aplicables, considerando la eslora o el arqueo bruto, si se trata de un buque nuevo o existente, la posible implantación progresiva, etc. (Podría consultarse el cuadro 1 que se incluye en la sección 3: Aplicación - Resumen).

<sup>54</sup> Solamente es necesario que el Estado rector del puerto y/o un régimen regional de supervisión por el Estado rector del puerto notifiquen las detenciones donde el Acuerdo se incluya como instrumento pertinente.

que la Organización elabore procedimientos específicos, a nivel regional, incluidos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, o a nivel nacional.<sup>55</sup>

## **6.2 Buques de Estados no Partes, no se les dará un trato más favorable**

6.2.1 Las Partes aplicarán las prescripciones del Acuerdo en la medida necesaria para garantizar que no se dé un trato más favorable a los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de un país que no sea Parte en el Acuerdo.

6.2.2 Como los buques de los Estados no Partes no son titulares del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto (PSCO), considerando establecido este principio, debería tener la certeza de que el buque no representa un peligro o una amenaza irrazonable de daño para las personas. Si el buque cuenta con algún tipo de certificado distinto de los prescritos en el Acuerdo, el PSCO podrá tener en cuenta el tipo y contenido de esa documentación a la hora de evaluar el buque. Las condiciones de dicho buque y su equipo deberían ser compatibles con los objetivos de las disposiciones del Acuerdo; en caso contrario, el buque debería ser objeto de las restricciones necesarias para conseguir un nivel comparable de seguridad.

## **6.3 Identificación de buques deficientes**

6.3.1 En el Acuerdo no existe una definición de "buque pesquero deficiente", pero la resolución A.1185(32) (Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2023), como pueda enmendarse, puede ser útil para identificar este tipo de buques; por ejemplo los buques, "cuyo casco, máquinas, equipo o seguridad operacional no cumplen en lo esencial las normas prescritas", como se prescribe en el Acuerdo.<sup>56</sup>

6.3.2 Independientemente de estar en posesión de un certificado internacional de seguridad para buque pesquero válido, un buque puede encontrarse por debajo de las normas estipuladas en el Acuerdo por los siguientes motivos, entre otros:

- .1 no se encuentran a bordo los medios o el equipo primordial o se incumplen las prescripciones de las reglas pertinentes;<sup>57</sup>
- .2 aunque se disponga del equipo y los medios, estos han sufrido un deterioro que se considera inadmisibile; y
- .3 una profunda falta de familiarización de la tripulación con los procedimientos de emergencia.<sup>58</sup>

---

<sup>55</sup> Para obtener orientación sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, 2007 (nº 188) de la OIT, se remite a las Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado rector del puerto que realizan inspecciones con arreglo al Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, 2007 (nº 188) de la OIT.

<sup>57</sup> El PSCO debería saber que existen diferencias significativas entre las prescripciones del Acuerdo para los buques pesqueros existentes y los buques nuevos. Además, el Acuerdo ofrece a las Administraciones diversas posibilidades de eximir a los buques del cumplimiento de determinadas prescripciones, permitir equivalencias y aprobar proyectos y disposiciones alternativos. Véase la sección 3 de estas Orientaciones provisionales.

<sup>58</sup> Por lo que respecta a la tripulación, la certificación y la dotación no entran en el alcance del Acuerdo, pero al ejercer la supervisión por el Estado rector del puerto pueden comprobarse los procedimientos operacionales en caso de emergencia. Véase la sección 11 – Consignas para casos de emergencia, llamadas y ejercicios periódicos (capítulo VIII) de las Orientaciones. El capítulo VIII se aplica tanto a los buques nuevos como existentes de eslora igual o superior a 24 m.

6.3.3 Si estos factores evidentes en su conjunto o individualmente suponen un peligro para el buque pesquero o las personas a bordo si se le permitiera hacerse a la mar, entonces el buque pesquero correspondería a lo que el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto puede considerar un "buque pesquero deficiente".

#### 6.4 Ampliación de las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto

6.4.1 Las regiones podrán elaborar y aplicar normas uniformes, incluidos regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto, a los buques pesqueros que operen en una región, haciendo extensiva su aplicación a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m de conformidad con lo señalado en los párrafos 4) y 5) del artículo 3 del Protocolo de Torremolinos de 1993. Los armadores de buques pesqueros deben ser conscientes de las posibles prescripciones que se aplicarán a los buques pesqueros que deben ser titulares de un certificado de conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo en caso de que el buque sea objeto de inspección en una región que haya elaborado y aplique normas uniformes.

#### Cuadro sinóptico de ayuda a la implantación

Reglas a implantar	Contenido	Código III (resolución A.1070(28))		Herramientas de apoyo
		Función	Referencia de implantación	
Artículo 4 del Protocolo de Torremolinos de 1993	Supervisión por el Estado rector del puerto	Estado rector del puerto	Parte 4 Estados rectores de puertos Implantación Párrafos 52 a 56  Cumplimiento Párrafos 57 a 62  Evaluación y examen (párrafo 63)	Resolución A.1155(32)
		Estados de abanderamiento	Parte 2. Estados de abanderamiento Cumplimiento Párrafo 25	
Capítulo I. Regla 6	Estado del buque	Estado de abanderamiento, a petición del Estado rector del puerto	Parte 2. Estados de abanderamiento Cumplimiento párrafos 22 y 24	

## SECCIÓN 7 SINIESTROS SUFRIDOS POR BUQUES PESQUEROS

1 El artículo 7 del Protocolo de Torremolinos de 1993<sup>59</sup> es aplicable a todos los buques pesqueros en virtud del Acuerdo.<sup>60</sup>

#### Notas:

- .1 Cada Parte dispondrá la investigación de todo siniestro sufrido por cualquier buque cuyo sujeto a las disposiciones del presente Protocolo cuando considere que tal investigación puede contribuir a determinar las modificaciones que convendría introducir en el presente Protocolo.
- .2 Cada Parte facilitará a la Organización la información pertinente en relación con las conclusiones a que se llegue en esas investigaciones para distribuirla a todas las Partes. Ningún informe o recomendación de la Organización basados en esa información revelará la

<sup>59</sup> El Acuerdo y el Protocolo de Torremolinos de 1993 se considerarán un único instrumento.

<sup>60</sup> El Acuerdo y el Protocolo de Torremolinos de 1993 se considerarán un único instrumento.

identidad ni la nacionalidad de los buques afectados, ni atribuirá expresa o implícitamente responsabilidad alguna a ningún buque o personas.

### RESUMEN DE LA SECCIÓN

2 La pesca comercial se ha considerado tradicionalmente una de las ocupaciones más peligrosas, con una gran incidencia de resultados adversos (por ejemplo, sucesos, accidentes y víctimas) estrechamente relacionados con la seguridad. Sin embargo, la pesca se ha considerado una cuestión nacional o regional y la respuesta a la necesidad de desarrollar la capacidad de investigar accidentes ha variado de un país a otro. El Acuerdo prescribe que se investiguen los siniestros para mejorar la seguridad en el mar.

3 Más de la mitad de los accidentes de los buques de pesca se producen en ruta, principalmente en mar abierto y en aguas territoriales. El subtipo de buque pesquero en el que se producen más accidentes son los pesqueros de arrastre. La inundación y la pérdida de estabilidad son dos de los eventos más comunes durante los accidentes de los buques de pesca industrial, especialmente los buques de entre 24 m y 45 m de eslora; los abordajes, las varadas y los incendios/explosiones son los otros incidentes más comunes.

### ORIENTACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN

4 El artículo 7 es similar a la regla 21 del capítulo I del Convenio SOLAS y, por lo tanto, tras la entrada en vigor del Acuerdo, las Partes deberán seguir el mismo planteamiento que el aplicado para el transporte marítimo internacional. A este respecto, puede seguirse el Código de investigación de siniestros,<sup>61</sup> aunque no es obligatorio para los buques pesqueros incluidos en el alcance del Acuerdo y sus directrices.

5 El órgano responsable de la Administración encargado de investigar los accidentes debería ser independiente de la autoridad delegada para la seguridad de los buques pesqueros. Sin embargo, es necesario desarrollar mecanismos para cooperar con el "organismo de investigación de los accidentes marítimos" a nivel estatal.

6 Puede ocurrir que la investigación de siniestros de buques pesqueros esté separada de la de los buques mercantes debido a la división de competencias a nivel de la Administración. Si es así, las metodologías y los procedimientos deberían ser los mismos y deberían proporcionarse los recursos adecuados, y debería reducirse a un mínimo el número de accidentes que no se investigan.

7 Es importante conocer a fondo los siniestros y los sucesos y sus causas a nivel de la Administración marítima o del organismo encargado de investigar los accidentes para poder desarrollar modelos adecuados (por ejemplo, compuestos o simples) y/o metodologías de investigación.

8 Con la información recopilada se deberían poder identificar fácilmente los peligros (por ejemplo, condiciones meteorológicas adversas), el tipo de accidente (por ejemplo, incendio o explosión) y las consecuencias (por ejemplo, pérdida del buque).

9 Los resultados de las investigaciones deberían ser independientes de los procedimientos penales y deberían ponerse en conocimiento del público.

---

<sup>61</sup> Las resoluciones MSC.255(84) y A.1075(28) podrían ser útiles para los Estados de abanderamiento.

10 La pesca sigue siendo, con diferencia, la actividad en la que se registra el mayor número de siniestros en el mar. Además, una de las consecuencias más comunes de los siniestros de buques pesqueros es la pérdida del buque, que supera con creces el índice en comparación con los buques mercantes. Esto puede limitar la posible investigación, pero no debería impedirla.

11 Debería evitarse la simplificación excesiva de considerar el "error humano" como causa de los siniestros. Sin embargo, se deben tener muy en cuenta las acciones humanas a bordo, incluso:

- .1 en las operaciones de a bordo (por ejemplo, personal y dotación, recursos de la tripulación, entorno social, condiciones laborales, herramientas y equipos, mantenimiento o estrés);
- .2 en la gestión en tierra (por ejemplo, gestión de las operaciones, gestión de la seguridad y el entorno, actividades reglamentarias, proyecto, preparación para emergencias, organización y gestión, gestión del personal, salud ocupacional, políticas de mantenimiento); o
- .3 debido al entorno externo (por ejemplo, las condiciones meteorológicas).

12 Es importante que la investigación de siniestros ayude al personal de los buques pesqueros a tener una comprensión clara de cómo gestionar la seguridad para reducir la incidencia de accidentes. Debería ayudarles a elaborar enfoques constructivos que también tengan en cuenta lo que funciona bien a bordo, en contraposición al pensamiento de lo que es posible que no funcione, para que se sientan parte del sistema de seguridad.

13 Desarrollar una cultura de la seguridad e invitar a todas las partes interesadas del sector a contribuir a la disminución de los accidentes aportará transparencia para alcanzar el objetivo de reducir el número de siniestros y sucesos.

14 Las Partes en el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 deberían facilitar datos al Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) de la Organización para mitigar la notificación deficiente.

### **Cuadro sinóptico de ayuda a la implantación**

Reglas a implantar	Contenido	Código III (resolución A.1070(28))		Herramientas de apoyo
		Función	Referencia de implantación	
Artículo 7 del Protocolo de Torremolinos de 1993	Cada Parte dispondrá la investigación de todo siniestro sufrido por cualquier buque suyo sujeto a las disposiciones del presente protocolo cuando considere que tal investigación puede contribuir a determinar las modificaciones que convendría introducir en el presente protocolo.  Cada Parte facilitará a la Organización la información pertinente en relación con las	Estado de abanderamiento	Parte 2. Estados de abanderamiento. Investigación del Estado de abanderamiento. Párrafos 38 a 41	Resolución A.1070(28)
		Estado de abanderamiento /Organismos de investigación de accidentes	Código de investigación de siniestros	Resolución MSC.255(84)
		Estado de abanderamiento/ Organismos de investigación de accidentes	Directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros	Resolución A.1075(28)

	conclusiones a que se llegue en esas investigaciones para distribuirla a todas las Partes. Ningún informe o recomendación de la Organización basados en esa información revelará la identidad ni la nacionalidad de los buques afectados, ni atribuirá expresa o implícitamente responsabilidad alguna a ningún buque o personas.			
--	---	--	--	--

## PARTE B INFORMACIÓN ADICIONAL

### SECCIÓN 8 EL PRINCIPIO DEL FACTOR HUMANO Y LA SEGURIDAD DEL PERSONAL DE LOS BUQUES PESQUEROS

**Nota:**

- .1 Las normas de formación sobre buques pesqueros están previstas en el Convenio de formación para pescadores, enmendado, y su Código para los buques pesqueros de eslora superior a 24 m.

#### RESUMEN DE LA SECCIÓN

1 El Acuerdo contiene disposiciones técnicas importantes relacionadas con el proyecto, la construcción, el sistema y el equipo de los buques pesqueros para garantizar que el buque permanezca intacto y seguro en todo momento. Un buque aprobado en virtud del Acuerdo es la plataforma en la que el personal del buque pesquero operará el buque, desarrollará actividades de pesca industrial y, posiblemente, vivirá.

2 El principio del factor humano tiene su origen en la noción de reconocer una estrecha interconexión entre todos los macro y microelementos que pueden contribuir a mejorar la seguridad o crear una amenaza para la seguridad. Al abordar el factor humano, deben tenerse en cuenta las dimensiones organizativa, ambiental, cultural, económica, sistémica, tecnológica y social. En esta sección se aborda la aplicación del principio del factor humano y la seguridad del personal de los buques pesqueros en el proceso de implantación del Acuerdo.

3 La implantación del Acuerdo, cuando el proceso global consagre el principio del factor humano, podría producir un movimiento significativo en el sector pesquero nacional y regional y más allá. La aplicación del principio podría servir para mejorar la seguridad del personal de los buques pesqueros, empezando por la comprensión de esa dinámica de la seguridad, la evaluación del *statu quo*, la identificación de los aspectos que deben mejorarse y la implantación y el cumplimiento de resoluciones adecuadas.

#### ORIENTACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN

4 El proceso global podría iniciarse a partir de la inclusión del enfoque centrado en el personal de los buques pesqueros. Cuando se lleve a cabo la evaluación del *statu quo*, esta podría abarcar los siguientes aspectos y ajustarse, según proceda:

- .1 el proyecto y la construcción de un buque;
- .2 el sistema de seguridad y el equipo del buque, incluidos los artes de pesca y el espacio de almacenamiento;
- .3 los sistemas de gestión del buque y de gestión en tierra;
- .4 la disponibilidad de infraestructuras nacionales, regionales e internacionales para prestar asistencia en caso de emergencia (por ejemplo, médica, operacional, ambiental, etc.);
- .5 un nivel adecuado de dotación operativa;
- .6 la disponibilidad de instalaciones para la educación, formación y familiarización de la tripulación, tanto a bordo como en tierra;

- .7 todos los aspectos ambientales que afectan a las actividades pesqueras, el funcionamiento del buque y la vida del personal; y
- .8 garantizar que la tripulación de los buques pesqueros conozca los indicadores del trabajo forzoso y cómo presentar reclamaciones con referencia a cualquier posible explotación o abuso laboral.

5 La identificación de las áreas en que se debería mejorar la seguridad del personal podría incluir el examen de la participación de las partes interesadas pertinentes del sector a partir de la evaluación de dichas áreas con el fin de elaborar resoluciones y planes de trabajo significativos para la implantación y el cumplimiento efectivos del Acuerdo.

6 Es deseable que el Convenio de formación para pescadores también sea ratificado por las Partes del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 y por los países que están en el proceso para su ratificación.

7 Los instrumentos jurídicos internacionales pertinentes figuran en el siguiente cuadro titulado "Cuadro sinóptico de ayuda a la implantación".

**Cuadro sinóptico de ayuda a la implantación**

Instrumentos jurídicos internacionales que deben implantarse	Contenido	Código III (resolución A.1070(28))		Herramientas de apoyo
		Función	Referencia de implantación	
Directrices FAO/OIT/OMI para la implantación de la parte B del Código, Directrices de aplicación voluntaria y Recomendaciones de seguridad	Las Orientaciones para la implantación abarcan ámbitos como: la elaboración de una estrategia de seguridad; las repercusiones jurídicas; las prescripciones administrativas; la creación de capacidad; la formación de miembros de la tripulación; el cumplimiento de las reglas; y la seguridad operacional.	Aspectos comunes	Parte 1. Párrafos 6.2, 12.1	Convenio de formación para pescadores
		Estado de abanderamiento	Parte 2. Párrafo 16.3	Convenio de formación para pescadores



## **SECCIÓN 9 IMPLANTACIÓN DEL ACUERDO EN COLABORACIÓN CON LAS PARTES INTERESADAS**

### **RESUMEN DE LA SECCIÓN**

1 El mejor modo de garantizar la seguridad es que la implantación del Acuerdo se plantee en colaboración con todas las partes interesadas del sector. En esta sección se orienta a los reguladores para que introduzcan y mejoren el nivel de seguridad cuando las medidas que se conciben para los buques mercantes no sean aplicables a los buques pesqueros.

### **ORIENTACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN**

2 La implantación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 es diferente de la de otros instrumentos de la OMI que son muy utilizados en el sector del transporte marítimo. Por lo tanto, los Gobiernos de los Estados Miembros deben establecer una estrecha coordinación y cooperación entre los ministerios y organismos nacionales competentes, en particular las administraciones marítimas y pesqueras.<sup>62</sup>

3 Como el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 contiene medidas aplicables a los buques existentes, es importante e imprescindible que la Administración se comunique con todas las partes interesadas del sector en relación con todos los aspectos antes de determinar las medidas necesarias para implantar las disposiciones de los instrumentos.

4 En ocasiones, la responsabilidad de la seguridad de los buques pesqueros puede no recaer en el Ministerio de transporte, sino en otro ministerio, por ejemplo el de pesca, que también podría ser responsable de la formación del personal de los buques pesqueros y de las condiciones sanitarias y laborales a bordo, además de ocuparse de la pesca como recurso económico.

5 Es vital crear una base de datos fiable con las características de los buques pesqueros a fin de saber para qué se han proyectado y, en particular, respecto de la necesidad de que todas las autoridades marítimas se unan para salvaguardar las poblaciones de peces y la vida humana.

6 Conectar las licencias con la competencia, los certificados de seguridad y la navegabilidad de los buques puede proporcionar un buen sistema de controles y equilibrios para un problema de larga data. La incorporación de medidas orientadas a la seguridad en otros procedimientos de gestión, como la autorización de variaciones en las asociaciones y la asignación de cuotas, podría introducir valiosas prácticas de seguridad que hagan más práctica la pesca en buques pequeños. Se recomienda solicitar a los buques pesqueros que faenan en una ZEE de un Estado Miembro que cumplan las disposiciones de seguridad y el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.

---

<sup>62</sup> En el 31º periodo de sesiones del Comité de Pesca de la FAO en 2014, muchos Miembros subrayaron el vínculo existente entre la seguridad en el mar y el trabajo forzoso y las actividades de pesca INDNR. Se refirieron, en este contexto, al Convenio nº 188 de la OIT y al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993.

## **SECCIÓN 10 FOMENTO DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA Y PRESTACIÓN DE ASISTENCIA TÉCNICA**

### **RESUMEN DE LA SECCIÓN**

En esta sección se trata la necesidad de que los Estados Miembros proporcionen cooperación técnica, en particular los que ya son Gobiernos Contratantes del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012. La prestación de cooperación técnica puede realizarse a través del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) de la OMI, ya que es posible que algunos Estados Miembros de la OMI carezcan de los conocimientos técnicos suficientes para ratificar o implantar el Acuerdo.

#### **Notas:**

- .1 La Asamblea adoptó la resolución A.998(25): "Necesidad de creación de capacidad para elaborar e implantar nuevos instrumentos y enmendar los existentes".
- .2 La cooperación a escala mundial es importante para fomentar la implantación eficaz del Acuerdo por tantos Estados como sea posible, en especial países en desarrollo.

### **ORIENTACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN**

#### **10.1 Cooperación y asistencia técnica**

10.1.1 Las Partes y los Estados Miembros deberían facilitar, o disponer que se facilite, en colaboración con la Organización, asistencia a aquellos Estados que tengan dificultades para dar cumplimiento a las prescripciones del Acuerdo y que soliciten tal asistencia.

10.1.2 La Organización ha redoblado sus esfuerzos para facilitar a los Estados Miembros la asistencia que puedan necesitar para implantar el Acuerdo y adoptar las disposiciones adecuadas a tal efecto en el marco del PICT.

10.1.3 La prestación de asistencia técnica ha resultado clave para aumentar las ratificaciones por parte de los Estados Miembros. No es infrecuente encontrar falta de capacidad, de centros de formación, de mano de obra y de conocimientos especializados debido a los reducidos recursos a nivel nacional y también a la falta de conocimientos técnicos sobre el Acuerdo por parte de los propietarios de buques y otras partes interesadas del sector.

10.1.4 A la hora de prestar cooperación técnica, los Estados Miembros deben ser conscientes de que pueden darse algunas de las siguientes circunstancias:

- .1 los procesos parlamentarios estrictos que deben seguirse para ratificar el Acuerdo y, en ocasiones, falta de voluntad política para ratificarlo;
- .2 una grave escasez de abogados especializados en derecho marítimo dotados de conocimientos de redacción legislativa marítima, para redactar leyes/reglas nacionales con miras a dar efecto al Acuerdo y, de este modo, lograr la armonización del régimen jurídico marítimo en el país y, posiblemente, en la región;
- .3 la necesidad de un marco jurídico coherente; una escasez de recursos, capacidad y mano de obra para aplicar las responsabilidades del Estado de abanderamiento; de ahí la obligación adicional de implantar las responsabilidades del Acuerdo;
- .4 los retos para obtener y mantener el interés a nivel nacional para concienciar sobre los beneficios que conllevaría la ratificación del Acuerdo; y

- .5 la posible voluntad de tratar de descarrilar la ratificación del Acuerdo debido a la carga de trabajo y a las cargas financieras y administrativas que el Acuerdo puede imponer a algunas partes interesadas.

10.1.5 Es importante que los Estados Miembros interesados que deseen ratificar el Acuerdo pongan este instrumento en conocimiento de los propietarios de buques y otras partes interesadas del sector pesquero de la región.

10.1.6 A fin de proporcionar cooperación técnica, también es importante colaborar con las organizaciones regionales que puedan tener los conocimientos técnicos adecuados en la región para ayudar a los países con capacidad limitada. Estos organismos pueden ofrecer asesoramiento/orientación y asistencia para la redacción de leyes/reglas nacionales para posibilitar la armonización en el régimen jurídico marítimo regional dentro de un marco razonable.

10.1.7 El tamaño de una flota pesquera y los tipos y tamaños de sus buques tienen una influencia considerable en el desarrollo de los recursos humanos en cada una de las secciones, como el sector pesquero y el de construcción de buques y botes, y que pueden rebasar el ámbito de competencia de las administraciones marítimas y de pesca. También se debería tener en cuenta el número de buques pesqueros matriculados en el extranjero que utilizan los puertos del Estado ribereño, ya que podrían estar sujetos a su régimen de supervisión por el Estado rector del puerto.

10.1.8 En la prestación de cooperación técnica para la ratificación del Acuerdo, es importante reconocer que la ratificación del Convenio de formación para pescadores y del Convenio sobre el Trabajo en la Pesca de la OIT (nº 188) puede hacerse al mismo tiempo para facilitar su implantación, ya que se complementan entre sí.

10.1.9 A nivel regional, como el artículo 3 5) del Protocolo de Torremolinos de 1993 permite elaborar normas regionales para los buques pesqueros de eslora inferior a un límite prescrito en un capítulo, de conformidad únicamente con los parámetros del artículo 3 4), resulta importante estudiar cómo van a considerar la ratificación del Acuerdo los Estados Miembros vecinos con grandes intereses pesqueros para posibilitar un enfoque regional coherente.

## **10.2 Medidas para promover la ratificación del Acuerdo**

10.2.2 A continuación se exponen las últimas medidas adoptadas por la Organización para promover la ratificación del Acuerdo.

10.2.2 En la resolución A.1107(29) (Entrada en vigor e implantación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012), se instó a los Gobiernos a que consideraran la posibilidad de aceptar el Acuerdo a la mayor brevedad posible; y se invitó a los Gobiernos que experimenten dificultades para constituirse en Partes en el Acuerdo a que informaran a la Organización, para que pudiera estudiarse la posibilidad de tomar medidas al respecto, incluida la provisión de la asistencia técnica necesaria.

## **10.3 Herramientas de apoyo para facilitar la entrada en vigor**

10.3.1 Existen diversas herramientas que pueden utilizarse a la hora de implantar el Acuerdo. En la elaboración de las Orientaciones provisionales se ha seguido una metodología basada en los principios rectores del Código III. Se recomienda a las Partes y los Estados Miembros que implanten el Acuerdo que identifiquen la norma de dicho Acuerdo que han de aplicar junto con su correspondiente regla de implantación en el Código III. Otras herramientas de apoyo para facilitar el proceso de implantación comprenden resoluciones de la OMI o reglas nacionales.

## APÉNDICE 1

### DIRECTRICES PARA LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO

#### Implantación del Acuerdo

1 Las disposiciones del Acuerdo deben transponerse en la legislación nacional según el proceso establecido en cada Estado de abanderamiento. Teniendo en cuenta el amplio abanico de flexibilidad para su implantación y aplicación (implantación progresiva, equivalencias, exenciones, etc.), las autoridades competentes que se ocupan de la seguridad de los buques pesqueros deberían tener en cuenta las disposiciones.

2 La autoridad competente debería desarrollar un proceso de revisión o enmienda de las leyes existentes o de elaboración de nuevas leyes basándose en las disposiciones del Acuerdo, y se deberían celebrar consultas con las administraciones o entes que corresponda. El reparto de responsabilidades para la implantación debería llevarse a cabo entre la autoridad competente y las Administraciones u organismos apropiados. Debería seguirse un enfoque coordinado para establecer normas y políticas y la implantación del Acuerdo, que se promulgará basándose en las leyes nacionales.

3 Las responsabilidades que asumen los Estados de abanderamiento comienzan con la tarea de desarrollar una estrategia general para garantizar el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades derivadas del Acuerdo. La estrategia debería supervisarse y evaluarse periódicamente con el objetivo de mantener una mejora continua de la capacidad organizativa del Estado de abanderamiento.

4 Así pues, la implantación del Acuerdo requiere que los Estados de abanderamiento desarrollen políticas, promulgando leyes que ayuden a implantar y hacer cumplir las disposiciones del Acuerdo, y asignando responsabilidades dentro de sus Administraciones. También deberían desarrollarse recursos, como instrucciones administrativas, documentación u orientaciones, sobre las reglas nacionales y las prescripciones del Acuerdo.

5 Debería realizarse una evaluación de todos los aspectos de la flota para determinar el alcance de las prescripciones que requiere la Administración para implantar las disposiciones. En particular, debería realizarse un censo de la flota y su distribución a lo largo de la costa, teniendo también en cuenta el punto de vista de los servicios de seguridad.

6 Es importante tener en cuenta las disposiciones del Acuerdo relativas a la construcción de buques pesqueros y abordar las condiciones de integridad de estanquidad y los sectores de la construcción naval; las instituciones de formación; los servicios de extensión existentes; y el papel que desempeñan los servicios de búsqueda y salvamento marítimo.

7 Por último, es importante e imprescindible que la Administración se comunique con todas las partes interesadas del sector en relación con todas las cuestiones antes de que se introduzcan medidas destinadas a implantar el Acuerdo. Las partes interesadas son las personas o entidades que intervienen en el sector pesquero, tales como representantes de los empleadores y de los empleados, los constructores de buques, los proveedores de equipo, los aseguradores, las instituciones de formación, las cooperativas de pescadores, el personal de los buques pesqueros, los propietarios de buques, las federaciones de pescadores, etc. Es muy importante que las Partes y los Estados Miembros que ya cuentan con normas más estrictas que las que figuran en el Acuerdo no tomen medidas destinadas a atenuarlas. Las Partes y los Estados Miembros también deberían garantizar que no haya conflicto de leyes y que no tomarán medida alguna que pueda socavar o potencialmente menoscabar el mayor grado de exigencia de las normas de las que ya se hubiese dotado.

## Registro e identificación de los buques pesqueros

8 La finalidad de un régimen sobre el registro de buques pesqueros es, entre otras cuestiones, mejorar la seguridad marítima proporcionando a las autoridades competentes un registro de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón y a los que se aplica el Acuerdo. Debería incorporarse a una legislación principal como prescripción y combinarse o vincularse con una base de datos de las licencias de pesca de los buques.

9 Las Administraciones de cada Parte deberían asegurarse de que existen las disposiciones adecuadas para registrar buques pesqueros utilizando las fórmulas internacionales para la medición de las dimensiones y el arqueo del buque, como se definen en la regla I/2 (Definiciones) del Acuerdo.

10 Asimismo, las Administraciones deberían considerar la identificación y el marcado de los buques pesqueros durante el régimen de registro en el marco de los instrumentos jurídicos disponibles. El Sistema de asignación de un número IMO de identificación de los buques, adoptado mediante la resolución A.1117(30), permite utilizar el número IMO como identificador único del buque en el Registro Mundial de buques pesqueros de la FAO.<sup>64</sup>

## Sistema de gestión de la calidad

11 Resulta útil que los Estados de abanderamiento mantengan un sistema de gestión de la calidad para los procesos de inspección, reconocimiento y certificación, teniendo en cuenta las disposiciones sobre reconocimientos y certificación del Acuerdo. De este modo, se normalizan los procesos relacionados con las obligaciones del Acuerdo y se permite su seguimiento a través de las distintas etapas que puedan existir en la vida de los buques.

12 También sería beneficioso implantar un sistema de gestión de la calidad para la cualificación y formación de los inspectores del Estado de abanderamiento y la actualización continua de sus conocimientos. Ello dependería de las tareas que estén autorizados a realizar.

13 Los Estados de abanderamiento deberían evaluar periódicamente sus resultados en cuanto a la implantación de los procesos administrativos y la utilización de los procedimientos y recursos necesarios para cumplir sus obligaciones en virtud del Acuerdo.<sup>65</sup>

14 Las disposiciones y enfoques previstos por el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), adoptado mediante la resolución A.1070(28), pueden servir de herramienta de orientación para uso de los Estados de abanderamiento.

---

<sup>64</sup> Registro Mundial de Buques de Pesca, Transporte Refrigerado y Suministro de la FAO:

<sup>65</sup> Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS). Si bien todavía no existe una regla al respecto derivada del Acuerdo, se han enmendado los instrumentos internacionales de la OMI para poder evaluar a cada Estado Parte y comprobar el pleno cumplimiento de las responsabilidades y obligaciones asumidas.

## APÉNDICE 2

### DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN DEL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012

Al elaborar las presentes Directrices para efectuar reconocimientos, se han utilizado como guía las "Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2023", publicadas mediante la resolución A.1186(33).

#### Índice

#### GENERALIDADES

- 1 INTRODUCCIÓN
  - 1.1 Descripción del sistema de reconocimientos y certificación utilizado en las Directrices
  - 1.2 Aplicación de las Directrices a los buques existentes
- 2 TIPOS DE RECONOCIMIENTOS
- 3 APLICACIÓN Y ORGANIZACIÓN DE LAS DIRECTRICES
- 4 DESCRIPCIÓN DE LOS DISTINTOS TIPOS DE RECONOCIMIENTO
  - (I) 4.1 Reconocimientos iniciales
  - (A) 4.2 Reconocimientos anuales
  - (In) 4.3 Reconocimientos intermedios
  - (P) 4.4 Reconocimientos periódicos
  - (R) 4.5 Reconocimientos de renovación
  - (V) 4.6 Inspecciones del exterior de la obra viva de los buques pesqueros
  - (Ad) 4.7 Reconocimientos adicionales
  - 4.8 Conclusión de los reconocimientos
- 5 AMPLIACIÓN DE PLAZOS Y CONDICIONES
  - 5.1 Definiciones de expresiones relacionadas
  - 5.2 Ampliación a cinco años de la validez de un certificado expedido para un periodo inferior
  - 5.3 Ampliación del intervalo entre inspecciones del exterior de la obra viva del buque
  - 5.4 Validez de los certificados en "circunstancias especiales"
  - 5.5 Revalidación de los certificados
  - 5.6 Significado de la expresión "cualquier periodo de cinco años"
  - 5.7 Reconocimientos necesarios cuando el buque cambia de pabellón
  - 5.8 Condiciones recomendadas para ampliar el periodo de validez de un certificado
  - 5.9 Reconocimiento de las instalaciones radioeléctricas
- 6 DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS
  - Anexo del apéndice 2 Disposición esquemática de los dos sistemas de reconocimientos y certificación previstos en el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012

## GENERALIDADES

### 1 INTRODUCCIÓN

#### 1.1 Descripción del sistema de reconocimientos y certificación utilizado en las Directrices

1.1.1 El Sistema de reconocimientos y certificación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 (en adelante, el "Acuerdo") es comparable en algunos aspectos con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC) del Convenio SOLAS 74/88 para los buques de carga, pero con flexibilidad adicional. El certificado que se expide en virtud del Acuerdo es el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero, que es un equivalente del Certificado de seguridad para buques de carga prescrito en el Convenio SOLAS 74/88.<sup>66</sup>

#### 1.1.2 El sistema especificado en el Acuerdo prevé:

- .1 un intervalo uniforme de un año entre los reconocimientos, basado, según proceda, en los reconocimientos iniciales, anuales, intermedios, periódicos y de renovación;
- .2 un plan que ofrece la flexibilidad necesaria para efectuar cada reconocimiento y que prevé:
  - .1 que el reconocimiento de renovación podrá ultimarse dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente sin que ello afecte a su periodo de validez; y
  - .2 un "intervalo de gestión" de seis meses, o sea, desde tres meses antes a tres meses después de la fecha de vencimiento anual del certificado, para los reconocimientos anuales, intermedios y periódicos;
- .3 un periodo máximo de validez de cinco años para el certificado;
- .4 un sistema de prórroga del certificado limitado a tres meses, que permite al buque concluir su viaje;
- .5 cuando se haya concedido una prórroga, que el periodo de validez del nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera dicha prórroga;
- .6 un sistema flexible para la inspección del exterior de la obra viva del buque con las condiciones siguientes:
  - .1 serán necesarias como mínimo dos inspecciones de este tipo durante cualquier periodo de cinco años de validez del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero; y
  - .2 el intervalo entre estas inspecciones no debería exceder de 36 meses; y

---

<sup>66</sup> El Certificado de seguridad para buque de carga previsto en el Convenio SOLAS 74/88 es una alternativa para el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga.

- .7 un sistema flexible en cuanto a la periodicidad y plazo de validez de los certificados, siempre que se observen las pautas mínimas de los reconocimientos.

1.1.3 El Acuerdo permite también un sistema alternativo, según el cual la Administración utiliza el SARC pero puede eximir al buque de los reconocimientos anuales y ampliar el "intervalo de gestión" de los reconocimientos periódicos e intermedios de 6 a 18 meses (véanse las reglas I/1 6), 7 1) c), 8 1) c) y 9 1) c)).

1.1.4 En el anexo de este apéndice figura un diagrama de estos dos sistemas.

1.1.5 Los elementos de los reconocimientos relacionados con la aplicación de estas reglas a los buques existentes aparecen **resaltados en gris** en la sección 6.

## **2 TIPOS DE RECONOCIMIENTOS**

2.1 Los reconocimientos que se efectúan en el Sistema armonizado son los siguientes:

- (I) 2.1.1 Reconocimiento inicial: inspección completa, antes de que un buque entre en servicio, de todos los componentes relacionados con el certificado, con objeto de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes y que dichos componentes se hallan en estado satisfactorio para el servicio a que esté destinado el buque.
- (P) 2.1.2 Reconocimiento periódico: inspección de los componentes relacionados con el certificado, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.
- (R) 2.1.3 Reconocimiento de renovación: equivale a un reconocimiento periódico, pero lleva también a la expedición de un nuevo certificado.
- (In) 2.1.4 Reconocimiento intermedio: inspección de determinados componentes relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.
- (A) 2.1.5 Reconocimiento anual: inspección general de los componentes relacionados con el certificado, con objeto de garantizar que han sido objeto de mantenimiento y continúan siendo satisfactorios para el servicio a que esté destinado el buque.
- (V) 2.1.6 Inspección del exterior de la obra viva del buque: examen de la parte sumergida del buque y de los correspondientes componentes, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.
- (Ad) 2.1.7 Reconocimiento adicional: inspección, general o parcial según dicten las circunstancias, que habrá de efectuarse después de toda reparación a que den lugar las investigaciones, o siempre que se efectúen reparaciones o renovaciones importantes.



- 2.2 Lista de los tipos de reconocimiento del Acuerdo
- (I) 2.2.1 Reconocimientos iniciales  
Reglas I/7 1) a) y 7 2) a)  
Reglas I/8 1) a) y 8 2) a)  
Reglas I/9 1) a) y 9 2) a)
  - (P) 2.2.2 Reconocimientos periódicos  
Reglas I/7 1) c)<sup>67</sup> y 7 2) b)  
Reglas I/8 1) c)<sup>68</sup> y 8 2) b)
  - (R) 2.2.3 Reconocimientos de renovación  
Reglas I/7 1) b) y 7 2) b)  
Reglas I/8 1) b) y 8 2) b)  
Reglas I/9 1) b) y 9 2) b)
  - (In) 2.2.4 Reconocimientos intermedios  
Reglas I/9 1) c)<sup>69</sup> y 9 2) c)
  - (A) 2.2.5 Reconocimientos anuales  
Regla I/1 6)<sup>70</sup>  
Reglas I/7 1) d), 7 2) c), y 9 1) d) y 9 2) d)
  - (V) 2.2.6 Inspección del exterior de la obra viva del buque  
Reglas I/9 1) e) y 9 2) e)
  - (Ad) 2.2.7 Reconocimientos adicionales  
Regla I/7 1) e)  
Regla I/8 1) d)  
Regla I/9 1) f)

### 3 APLICACIÓN Y ORGANIZACIÓN DE LAS DIRECTRICES

3.1 Las Directrices dan una pauta general a las Administraciones para establecer los métodos con arreglo a los cuales habrá que efectuar los reconocimientos. No obstante, se reconoce que las disposiciones de las presentes Directrices no son necesariamente aplicables a todos los tamaños de buque.

3.2 En la sección 4 figura una descripción de los distintos tipos de reconocimiento a los que siguen, como se indica en el índice, unas prescripciones detalladas de los distintos reconocimientos previstos para el certificado.

3.3 Aunque se incluyen referencias al Acuerdo, siempre que ha sido posible, cabe señalar que, en general, no ha sido posible indicar si existen prescripciones diferentes en función de si el buque es nuevo o existente o dependiendo de su eslora (L) (o arqueo bruto (GT)). Por consiguiente, es necesario ser cuidadoso al aplicar prescripciones específicas.

---

<sup>67</sup> Cabe señalar que las reglas I/7 1) c), I/8 1) c) y I/9 1) c), en combinación con la regla I/1 6), prevén una mayor flexibilidad en relación con los reconocimientos (véanse los puntos 1.1.3 y 1.1.4).

<sup>68</sup> *Ibid.*

<sup>69</sup> *Ibid.*

<sup>70</sup> *Ibid.*

3.4 Aunque forma parte de las prescripciones relativas al Certificado internacional de seguridad para buque pesquero, esto es, para la estructura, las máquinas y el equipo, se ha incluido por separado una sección sobre la inspección del exterior de la obra viva del buque.

3.5 A la izquierda de cada componente que debe ser objeto de reconocimiento se han puesto grupos de dos o tres letras entre paréntesis; la primera letra indica el asunto a que hace referencia el reconocimiento, a saber:

- (E) a los dispositivos de salvamento y otro equipo;
- (C) a la estructura, las máquinas y el equipo;
- (R) a las instalaciones radioeléctricas;

y la segunda o la segunda y tercera letras indican el tipo de reconocimiento, a saber:

- (I) reconocimiento inicial;
- (A) reconocimiento anual;
- (In) reconocimiento intermedio;
- (P) reconocimiento periódico;
- (R) reconocimiento de renovación;
- (V) inspección del exterior de la obra viva del buque;
- (Ad) reconocimiento adicional.

De esta manera, "(CI)", "(EP)" y "(RR)", por ejemplo, indican el reconocimiento inicial de la estructura, la maquinaria y el equipo; el reconocimiento periódico de los dispositivos de salvamento y otro equipo; y el reconocimiento de renovación de las instalaciones radioeléctricas, respectivamente.

3.6 A los efectos de la aplicación de las presentes directrices, se facilita la siguiente orientación sobre los términos utilizados en las prescripciones para efectuar los reconocimientos:

- .1 por "examinar", excepto cuando se utilice en las expresiones "examinar los planos" o "examinar el proyecto", debería entenderse un examen mediante las técnicas pertinentes, de los componentes, el sistema o el dispositivo de que se trate, a fin de garantizar su provisión, instalación y estado satisfactorios y de detectar cualquier indicio de defectos, deterioro o daños. El inspector debería adaptar el alcance de este examen teniendo en cuenta el tipo de reconocimiento que se está realizando (p. ej., reconocimiento inicial/anual/de renovación) y el estado de mantenimiento en el que se encuentre el buque y su equipo; y
- .2 por "someter a prueba" debería entenderse una prueba funcional del sistema o dispositivo de que se trate, a fin de confirmar que su funcionamiento y rendimiento son satisfactorios para el uso que esté previsto darle.

3.7 En la sección 5 se presenta la ampliación de términos y condiciones.

3.8 Aplicación de las Directrices a los buques nuevos en comparación con los buques existentes

3.8.1 Todos los capítulos del Acuerdo se aplican a los buques nuevos de eslora igual o superior a 45 m. Además, los capítulos II, III, VI, VIII y X también se aplican a los buques nuevos de menos de 45 m de eslora. Por otra parte, salvo disposición expresa en otro sentido, las siguientes reglas se aplican a los buques nuevos de eslora igual o superior a 45 m.

- |                |   |
|----------------|---|
| VII/13 y 14    | Dispositivos radioeléctricos de salvamento y respondedores de radar;  |
| VIII/1 a 4     | Consignas para casos de emergencia, llamadas y ejercicios periódicos (se aplican a los buques de eslora igual o superior a 24 m);                             |
| IX/1 a 16      | Radiocomunicaciones;  |
| X/1 a 5        | Equipos de navegación, instrumentos náuticos y publicaciones de a bordo; y lámparas de señales (se aplican a los buques de eslora igual o superior a 24 m); y |
| X/6 1) a) y b) | Visibilidad desde el puente de navegación (cuando proceda).   |

3.8.2 Los elementos de reconocimiento relacionados con la aplicación de estas reglas a los buques existentes aparecen **resaltados en gris** en la sección 6.

## 4 DESCRIPCIÓN DE LOS DISTINTOS TIPOS DE RECONOCIMIENTO

### (I) 4.1 Reconocimientos iniciales

#### 4.1.1 *Periodicidad*

4.1.1.1 El reconocimiento inicial, según se estipula en las reglas pertinentes (véase 2.8.1), debería efectuarse antes de que el buque entre en servicio, o cuando el Acuerdo se aplique a un buque existente y se expida por primera vez el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero.

#### 4.1.2 *Generalidades*

4.1.2.1 El reconocimiento inicial de un buque nuevo debería consistir en una inspección completa, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo a fin de asegurarse de que cumplen las prescripciones y de que la estructura, las máquinas y el equipo son idóneos para el servicio a que está destinado el buque. El reconocimiento inicial de un buque existente debería consistir en una inspección, acompañada de pruebas cuando sea necesario, del equipo prescrito a bordo de los buques existentes, para garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes y que el equipo es idóneo para el servicio a que está destinado el buque.

4.1.2.2 El reconocimiento inicial debería consistir en:

- .1 un examen de los planos, diagramas, especificaciones, cálculos y demás documentación técnica para verificar que la estructura, las máquinas y el equipo cumplen las prescripciones pertinentes;

- .2 una inspección de la estructura, las máquinas y el equipo para asegurarse de que los materiales, los escantillones, la construcción y los medios, según proceda, se ajustan a los planos aprobados, diagramas, especificaciones, cálculos y demás documentación técnica, y que tanto la calidad del trabajo como de la instalación son satisfactorias en todos sus aspectos; y
- .3 comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación prescrita.

#### 4.1.3 *Examen de planos y proyectos*

4.1.3.1 Toda solicitud de reconocimiento inicial debería ir acompañada de los planos y proyectos a que se hace referencia en las subsecciones 1, 2 y 4 de la sección 6, según proceda, junto con:

- .1 los pormenores del buque;
- .2 las exenciones solicitadas; y
- .3 cualquier otra condición especial.

### **(A) 4.2 Reconocimientos anuales**

#### 4.2.1 *Periodicidad*

4.2.1.1 El reconocimiento anual, según se estipula en las reglas pertinentes (véase 2.8.5) y se muestra en el diagrama del anexo de este apéndice, debería efectuarse dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de aniversario del certificado.

4.2.1.2 Cuando la Administración decida utilizar el sistema alternativo de reconocimientos y certificación en lugar del SARC (ambos figuran en el anexo de este apéndice), podrá eximir a un buque de los reconocimientos anuales, según lo especificado en las reglas 7 1) d) y 9 1) d), si considera que la aplicación no sería razonable ni factible habida cuenta de la zona de operaciones del buque y el tipo de buque (véase la regla I/1 6).

#### 4.2.2 *Generalidades*

4.2.2.1 El reconocimiento anual debería permitir a la Administración comprobar que el estado del buque, sus máquinas y equipo se mantiene de conformidad con las prescripciones pertinentes.

4.2.2.2 En general, el alcance del reconocimiento anual debería ser el siguiente:

- .1 debería consistir en un examen del certificado, un examen visual suficientemente amplio del buque y de su equipo y ciertas pruebas que confirmen que el estado de estos se mantiene adecuadamente;
- .2 debería comprender también un examen visual para confirmar que ni el buque ni su equipo han sido objeto de modificaciones no autorizadas;
- .3 el contenido de cada reconocimiento anual figura en las directrices respectivas. El reconocimiento debería ser tan minucioso o riguroso como exija el estado del buque y de su equipo; y

- .4 si surge duda alguna en cuanto al mantenimiento del estado del buque o de su equipo, se deberían efectuar los exámenes y las pruebas adicionales que se estimen necesarias.

4.2.2.3 Cuando el reconocimiento anual no se haya efectuado en las fechas previstas, habría que remitirse a lo dispuesto en 5.5.

### **(In) 4.3 Reconocimientos intermedios**

#### *4.3.1 Periodicidad*

4.3.1.1 El reconocimiento intermedio, según se estipula en las reglas pertinentes (véase 2.8.4) y se muestra en el diagrama del anexo de este apéndice, debería realizarse dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o tercera fecha de vencimiento anual del certificado y debería sustituir a uno de los reconocimientos anuales.

4.3.1.2 Si la Administración decide utilizar el sistema alternativo de reconocimientos y certificación en lugar del SARC (ambos figuran en el anexo del presente apéndice), el reconocimiento intermedio debería llevarse a cabo dentro de los tres meses anteriores a la segunda fecha de vencimiento anual y los tres meses posteriores a la tercera fecha de vencimiento anual del certificado (véase la regla I/9 1) c)).

#### *4.3.2 Generalidades*

4.3.2.1 El reconocimiento intermedio debería consistir en una inspección de componentes específicos a fin de garantizar que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque.

4.3.2.2 Al especificar los componentes del casco y las máquinas que vayan a ser objeto de examen detallado, se deberían tener en cuenta los planes de reconocimientos regulares que puedan aplicar las sociedades de clasificación.

4.3.2.3 Cuando el reconocimiento intermedio no se haya efectuado en las fechas previstas, habría que remitirse a lo dispuesto en 5.5.

### **(P) 4.4 Reconocimientos periódicos**

#### *4.4.1 Periodicidad*

4.4.1.1 El reconocimiento periódico, según se estipula en las reglas pertinentes (véase 2.8.2) y se muestra en el diagrama del anexo de este apéndice, debería realizarse dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o tercera fecha de aniversario del certificado y debería sustituir a uno de los reconocimientos anuales, o dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de aniversario.

4.4.1.2 Si la Administración decide utilizar el sistema alternativo de reconocimientos y certificación en lugar del SARC (ambos figuran en el anexo del presente apéndice), el reconocimiento periódico debería llevarse a cabo dentro de los tres meses anteriores a la segunda fecha de vencimiento anual y los tres meses posteriores a la tercera fecha de vencimiento anual del certificado (véanse las reglas I/7 1) c) y I/8 1) c)).

#### 4.4.2 *Generalidades*

4.4.2.1 El reconocimiento periódico debería consistir en una inspección del equipo, acompañada de pruebas cuando sea necesario, a fin de asegurarse de que se cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado y de que el estado del equipo es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque.

4.4.2.2 El reconocimiento periódico debería consistir asimismo en comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado.

4.4.2.3 Cuando el reconocimiento periódico no se haya efectuado en las fechas previstas, habría que remitirse a lo dispuesto en 5.5.

### **(R) 4.5 Reconocimientos de renovación**

#### 4.5.1 *Periodicidad*

4.5.1.1 El reconocimiento de renovación, según se estipula en las reglas pertinentes (véase 2.8.3) y se muestra en el diagrama del anexo de este apéndice, debería realizarse antes de proceder a la renovación del certificado. El reconocimiento de renovación puede iniciarse en el cuarto reconocimiento anual y puede continuarse durante el año subsiguiente con miras a ultimarlos en la quinta fecha de aniversario. Los elementos de reconocimiento del cuarto reconocimiento anual no deberían atribuirse a la ultimación del reconocimiento de renovación.

#### 4.5.2 *Generalidades*

4.5.2.1 El reconocimiento de renovación debería consistir en una inspección, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo, a fin de asegurarse de que se cumplen las prescripciones pertinentes y de que el estado de la estructura, las máquinas y el equipo es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque.

4.5.2.2 El reconocimiento de renovación debería consistir asimismo en comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación prescrita.

4.5.2.3 No debería ser aceptable la asignación coincidente a los reconocimientos de construcción de seguridad intermedio y de renovación para los reconocimientos de los espacios.

### **(V) 4.6 Inspecciones del exterior de la obra viva del buque**

#### 4.6.1 *Periodicidad*

4.6.1.1 Se deberían efectuar como mínimo dos inspecciones del exterior de la obra viva del buque durante cualquier periodo de cinco años (véase 5.6), salvo cuando sea aplicable la regla I/13.5). Una de estas inspecciones debería realizarse en la fecha del cuarto reconocimiento anual, o posteriormente, y al mismo tiempo que la renovación del certificado. Cuando el certificado se haya prorrogado en virtud de la regla I/13.5), este periodo de cinco años podrá ampliarse para que coincida con la validez del certificado. En todos los casos, los intervalos entre estas inspecciones no deberían exceder de 36 meses.

#### 4.6.2 *Generalidades*

4.6.2.1 La inspección del exterior de la obra viva del buque y el reconocimiento de los correspondientes componentes (véase 5.1) debería consistir en un examen que permita asegurarse de que el estado de estos es satisfactorio e idóneo para el servicio a que está destinado el buque.<sup>71</sup>

4.6.2.2 Las inspecciones del exterior de la obra viva del buque deberían realizarse normalmente con el buque en dique seco. No obstante, se podrá prever la posibilidad de efectuar inspecciones alternas con el buque a flote. Las inspecciones con el buque a flote solo se efectuarán cuando las condiciones sean satisfactorias y se disponga del equipo apropiado y de personal con la formación adecuada.

4.6.3 Cuando la inspección de la obra viva del buque no se haya efectuado en las fechas previstas, habría que remitirse a lo dispuesto en 5.5.

### **(Ad) 4.7 Reconocimientos adicionales**

#### 4.7.1 *Periodicidad*

4.7.1.1 El reconocimiento adicional estipulado en las reglas pertinentes (véase el párrafo 2.8.7) debería realizarse:

- .1 cuando se prescriba tras una investigación; o
- .2 cuando se hayan efectuado reparaciones o renovaciones importantes.

#### 4.7.2 *Generalidades*

4.7.2.1 Siempre que el buque sufra un accidente o se descubra un defecto que afecte a la seguridad o integridad del buque o a la eficacia o integridad de su equipo, el patrón o el propietario debería remitir a la primera oportunidad un informe a la Administración, al inspector nombrado o a la organización reconocida encargada de expedir el certificado pertinente. Entonces, la Administración, el inspector nombrado, o la organización reconocida encargada de expedir el certificado debería iniciar una investigación con objeto de determinar si es necesario efectuar el reconocimiento que estipulen las reglas. Ese reconocimiento adicional, que podrá ser general o parcial según las circunstancias, debería realizarse de manera que garantice que las reparaciones o renovaciones se han llevado a cabo adecuadamente y que el buque y su equipo continúan siendo idóneos para el servicio a que está destinado el buque.

### **4.8 Conclusión de los reconocimientos**

4.8.1 El funcionario de la Administración, el inspector nombrado o la organización reconocida deberían atenerse a lo prescrito en la regla I/6 3), que estipula que las medidas correctivas se deben tomar inmediatamente y que se debe notificar a la Administración oportunamente si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo:

- .1 no se corresponde sustancialmente con lo estipulado en el certificado; o
- .2 si no está en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para el buque, las personas a bordo o el medio ambiente,

---

<sup>71</sup> Las "Directrices para la planificación previa de los reconocimientos en dique seco de los buques no sujetos al programa mejorado de inspecciones" (MSC.1/Circ.1223) pueden ser útiles si se prescribe un dique seco.

4.8.2 En los casos en que no se hayan tomado dichas medidas correctivas, se retirará el certificado y se informará inmediatamente a la Administración. Si el buque se encuentra en un puerto de otra Parte, también se debería informar inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

4.8.3 Un reconocimiento puede revelar que la condición del buque y su equipo se corresponde considerablemente con la información que figura en el certificado, y que el buque está en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para el buque, las personas a bordo o el medio ambiente, pero que existen deficiencias. Si las deficiencias no pueden rectificarse en el momento del reconocimiento, deberían facilitarse las siguientes orientaciones:

- .1 se debería expedir una condición, en la que se detallan todas las prescripciones o condiciones pertinentes con una fecha asignada para el plazo necesario para corregir la deficiencia. La información pertinente debería estar disponible a bordo; los certificados pertinentes deberían expedirse con las fechas de vencimiento apropiadas, si así lo requiere la Administración; y
- .2 se debería notificar a la Administración, según proceda, con arreglo al acuerdo concertado con el inspector nombrado o la organización reconocida.

## **5 AMPLIACIÓN DE TÉRMINOS Y CONDICIONES**

### **5.1 Definición de la expresión "correspondientes componentes"**

5.1.1 Referencia: regla I/9 2) e).

5.1.2 Por "correspondientes componentes" se entienden aquellos componentes que solo pueden inspeccionarse cuando el buque se encuentra en dique seco o cuando se está examinando su obra viva en el agua.

### **5.2 Ampliación a cinco años de la validez de un certificado expedido para un periodo inferior**

5.2.1 Referencia: regla I/13 3).

5.2.2 Cuando se ha expedido un certificado válido para menos de cinco años, está permitido en virtud de las reglas conceder una prórroga de modo que el periodo máximo de validez del certificado sea de cinco años, a condición de que se efectúen los reconocimientos propios de un certificado cuyo periodo de validez sea de cinco años (véase el anexo de este apéndice). Esto quiere decir que, por ejemplo, si se solicita la ampliación a cinco años de un certificado de dos años de validez, habrá que realizar un reconocimiento periódico y los otros dos reconocimientos anuales que se especifican en la regla I/7. Asimismo, si lo que se desea es, por ejemplo, ampliar a cinco años un certificado de cuatro años de validez, sería necesario realizar otro reconocimiento anual, como se especifica en la regla I/9. Cuando se haya ampliado el periodo de validez de un certificado, se podrá conceder además otra prórroga en virtud de lo dispuesto en la regla I/13 5), en cuyo caso no sería necesario realizar ningún reconocimiento adicional, si bien es evidente que el nuevo certificado expedido tras el reconocimiento de renovación tendría validez a partir de la fecha en que expirase el certificado existente ampliado a cinco años, de conformidad con lo dispuesto en la regla I/13 2) b).



### **5.3 Ampliación del intervalo entre inspecciones del exterior de la obra viva del buque**

5.3.1 Referencia: regla I/9 1) e).

5.3.2 Se permite ampliar el periodo de cinco años durante el cual deben efectuarse como mínimo dos inspecciones de la obra viva del buque si el certificado es objeto de prórroga en virtud de la regla I/13 5). No obstante, el intervalo de 36 meses que medie entre dos de estas inspecciones no puede prorrogarse. Si la primera inspección de la obra viva del buque se realiza entre los 24 y 27 meses, la limitación reglamentaria de 36 meses podrá impedir que se prorrogue el certificado por los periodos previstos en la regla I/13 5).

### **5.4 Validez de los certificados en "circunstancias especiales"**

5.4.1 Referencia: regla I/13 6).

5.4.2 Estas reglas tienen por finalidad que las Administraciones puedan eximir del cumplimiento de la prescripción según la cual la validez de un certificado expedido tras un reconocimiento de renovación que se realice después de haber expirado el certificado anterior debería surtir efecto a partir de la fecha de expiración de este último. Las circunstancias especiales en que esto podría permitirse son cuando el buque ha estado amarrado o fuera de servicio por un largo periodo a causa de modificaciones o reparaciones importantes. Aunque el reconocimiento de renovación será tan completo como si el buque hubiese permanecido en servicio, la Administración debería considerar si son o no necesarios otros reconocimientos o exámenes en función del tiempo que el buque haya estado retirado del servicio y de las medidas que se hayan tomado para proteger el casco y las máquinas durante ese tiempo. En los casos en que se invoque esta regla, es razonable esperar que al mismo tiempo que se realiza el reconocimiento de renovación se inspeccione el exterior de la obra viva del buque, con lo cual no sería necesario incluir ninguna prescripción especial respecto de los buques para que siga aplicándoseles la regla I/9 1) e).

### **5.5 Revalidación de los certificados**

5.5.1 Referencia: regla I/13 8) a).

5.5.2 Un certificado pierde su validez si el reconocimiento periódico, intermedio o anual, según sea el caso, o la inspección del exterior de la obra viva del buque, no se han efectuado dentro de los plazos estipulados en la regla pertinente. Para devolver la validez al certificado debería realizarse el reconocimiento correspondiente, que, en tales circunstancias, habría de reunir todos los requisitos del reconocimiento que no se llevó a cabo y debería ser tan completo y estricto como lo exija el tiempo transcurrido desde el momento en que debió haberse realizado. La Administración, por su parte, debería determinar las razones por las cuales no se realizó el reconocimiento en el momento oportuno y estudiar otras medidas.

### **5.6 Significado de la expresión "cualquier periodo de cinco años"**

5.6.1 Referencia: regla I/9 1) e).

5.6.2 Por "cualquier periodo de cinco años" se entiende el periodo de validez de cinco años del certificado.

## **5.7 Reconocimientos necesarios cuando el buque cambia de pabellón**

5.7.1 El certificado deja de ser válido cuando el buque cambia de pabellón. El Gobierno del Estado cuyo pabellón vaya a enarbolar el buque no debería expedir certificados nuevos hasta que esté plenamente satisfecho de que el buque es objeto del mantenimiento adecuado y de que no ha habido ningún cambio no autorizado en la estructura, las máquinas y el equipo. Cuando se le haga la petición oportuna, el Gobierno del Estado cuyo pabellón tenía derecho a enarbolar previamente el buque tendrá la obligación de remitir a la nueva Administración, tan pronto como sea posible, copias de los certificados que llevaba el buque antes de cambiar de pabellón y, si se dispone de ellos, copias de los informes de los reconocimientos y de documentos tales como el Inventario del equipo. La nueva Administración ~~debe~~ debería estar plenamente satisfecha tras la pertinente inspección, de que el buque es objeto del mantenimiento adecuado y de que no ha habido cambio alguno sin autorización. Una vez satisfecha, y con objeto de mantener la armonía de los reconocimientos, la nueva Administración podrá admitir la validez del reconocimiento inicial y siguientes efectuados por la Administración anterior, o en su nombre, y expedir un nuevo certificado que tenga la misma fecha de expiración que el certificado que dejó de ser válido a causa del cambio de pabellón.

## **5.8 Condiciones recomendadas para ampliar el periodo de validez de un certificado**

5.8.1 Referencia: regla I/13 5).

5.8.2 La siguiente disposición se aplica en el Acuerdo: si en la fecha de vencimiento de un certificado el buque no se encuentra en el puerto en el que deba someterse a reconocimiento, la Administración podría ampliar el periodo de validez del certificado, si bien esa ampliación se debería conceder únicamente con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en el que se vaya a someter a reconocimiento y aun así, solo en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se ampliará la validez de ningún certificado por un periodo superior a tres meses y al llegar al puerto en el que se deba someter a reconocimiento, el buque al que se haya concedido tal ampliación no debería estar autorizado en virtud de este a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado.

5.8.3 Si el buque se encuentra en un puerto en el que no es posible llevar a cabo el reconocimiento prescrito, y en el caso de que el Acuerdo permita a la Administración ampliar la validez del certificado cuando estime oportuno y razonable hacerlo, la Administración debería guiarse por lo siguiente:

- .1 debería efectuarse un reconocimiento adicional de un alcance equivalente, como mínimo, al del reconocimiento anual prescrito por el certificado;
- .2 debería realizarse la mayor parte posible del reconocimiento de renovación;
- .3 en los casos en que la entrada en dique seco sea necesaria, pero no pueda llevarse a cabo, debería efectuarse una inspección a flote de la obra viva del buque;
- .4 en los casos en que no sea posible realizar una inspección bajo el agua (por ejemplo, debido a una visibilidad escasa, a restricciones de calado, corriente excesiva o denegación de permiso por parte de la autoridad portuaria) se debería efectuar una inspección interna de la estructura del fondo del buque, lo más completa posible;

- .5 se debería permitir que el buque se dirija directamente a un puerto específico de descarga final convenido y, de dicho puerto, directamente al puerto acordado, que se especifique, para completar el reconocimiento y/o efectuar la entrada en dique seco;
- .6 el periodo de ampliación debería ser el mínimo necesario para la finalización del reconocimiento y/o la entrada del buque en dique seco, con arreglo al certificado;
- .7 basándose en los reconocimientos anteriormente mencionados, debería tenerse en cuenta el estado del buque para determinar la duración, distancia y limitaciones operacionales, si las hubiere, del viaje necesario para concluir el reconocimiento y/o la entrada del buque en dique seco; y
- .8 el periodo de ampliación del certificado que pueda expedirse para documentar el cumplimiento de las prescripciones estructurales, mecánicas y eléctricas de la sociedad de clasificación reconocida no debería ser superior a tres meses.

## 5.9 Reconocimiento de las instalaciones radioeléctricas

5.9.1 El reconocimiento de las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, lo debería llevar siempre a cabo un inspector de radiocomunicaciones competente y que tenga el conocimiento necesario de las prescripciones del Acuerdo, del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y de las normas de funcionamiento conexas del equipo radioeléctrico. El reconocimiento radioeléctrico se debería llevar a cabo utilizando un equipo de pruebas adecuado que pueda efectuar todas las mediciones prescritas en las presentes directrices. Al concluir satisfactoriamente el reconocimiento, el inspector de radiocomunicaciones debería enviar a las autoridades responsables de la expedición del certificado un informe sobre dicho reconocimiento, en el que también se debería indicar la organización a la que representa.

## 6 DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS

### (E) 1 DIRECTRICES PARA LOS RECONOCIMIENTOS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO Y OTROS EQUIPOS

(EI) 1.1 **Reconocimientos iniciales** – véase "Generalidades", sección 4.1

(EI) 1.1.1 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo, el examen de los planos y proyectos debería consistir en:

(EI) 1.1.1.1 examinar los planos de las bombas contra incendios, incluida la bomba de emergencia contra incendios si procede, los colectores, bocas, mangueras y lanzas contra incendios y la conexión internacional a tierra (reglas V/17 a 19, 23 y 35 a 37);

(EI) 1.1.1.2 comprobar la disponibilidad, especificaciones y distribución de los extintores de incendios, excepto en los espacios de máquinas (reglas V/20, 21, 38 y 39);

(EI) 1.1.1.3 comprobar la disponibilidad, especificaciones y distribución de los equipos de bombero (reglas V/24 y 41);

- 
- |      |          |   |
|------|----------|---|
| (EI) | 1.1.1.4  | examinar los planos de los medios de extinción de incendios en los espacios de máquinas (reglas V/22 y 40);   |
| (EI) | 1.1.1.5  | comprobar la disponibilidad de un sistema automático de rociadores y de alarma y/o un sistema automático de detección de incendios en los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control (reglas V/14, 15 y 34);         |
| (EI) | 1.1.1.6  | comprobar la disponibilidad de almacenamiento de botellas de gas y de materiales peligrosos (reglas V/12 y 32);   |
| (EI) | 1.1.1.7  | examinar las medidas relativas al cierre a distancia de las válvulas para el combustible líquido, el aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (regla IV/10);   |
| (EI) | 1.1.1.8  | comprobar la visibilidad desde el puente de navegación (regla X/6);   |
| (EI) | 1.1.1.9  | examinar la disponibilidad y disposición de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate (reglas VII/3 y 5 a 7);   |
| (EI) | 1.1.1.10 | examinar el proyecto de las embarcaciones de supervivencia, incluidos su construcción, equipo, accesorios, mecanismos de suelta y dispositivos de recuperación y los medios de embarco y puesta a flote (reglas VII/3, 4, 7, 17 a 22 y 32); |
| (EI) | 1.1.1.11 | examinar el proyecto de los botes de rescate, incluidos su equipo y los medios y dispositivos de puesta a flote y recuperación (regla VII/23);  |
| (EI) | 1.1.1.12 | examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y de los respondedores de radar (reglas VII/13 y 14);   |
| (EI) | 1.1.1.13 | examinar la disponibilidad, las especificaciones y la estiba de las bengalas para señales de socorro y los aparatos lanzacabos (reglas VII/11 y 12);  |
| (EI) | 1.1.1.14 | examinar la disponibilidad, las especificaciones y la estiba de los aros salvavidas, los chalecos salvavidas, los trajes de inmersión y las ayudas térmicas (reglas VII/8 a 10, 24 a 27);   |
| (EI) | 1.1.1.15 | examinar los planos del sistema de alarma general de emergencia (regla VIII/2 1));  |
| (EI) | 1.1.1.16 | examinar los planos del emplazamiento y las especificaciones de las luces de navegación, las marcas y el equipo para señales acústicas (Reglamento de abordajes 1972, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33); y                                      |
| (EI) | 1.1.1.17 | comprobar, según proceda, la disponibilidad y especificaciones de los siguientes equipos de navegación: lámpara de señales diurnas, compás magnético, girocompás, repetidores de girocompás, instalación(es) de radar,                      |

instalaciones de punteo radar, dispositivo de ecosonda, aparato radiogoniométrico, dispositivo(s) de medición de la velocidad y la distancia, receptor del Sistema Mundial de Navegación por Satélite (GNSS), indicador de la posición del timón, indicador de la velocidad de giro de la hélice, indicador del paso de la hélice de paso variable y del modo de funcionamiento, medios de comunicación con el puesto de gobierno de emergencia, un dispositivo de marcación por taxímetro o compás, medios para corregir el rumbo y la marcación (reglas X/3 y 5);

- (EI) 1.1.2 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación debería consistir en:
- (EI) 1.1.2.1 examinar las bombas y colectores contraincendios, la disposición de las bocas, mangueras y lanzas contraincendios y la conexión internacional a tierra, y comprobar que cada una de las bombas contraincendios, incluidas la bomba contraincendios de emergencia, puede funcionar por separado de modo que en cualquier punto del buque puedan producirse simultáneamente dos chorros de agua procedentes de dos bocas distintas manteniéndose en el colector contraincendios la presión necesaria; y verificar que la bomba de emergencia contraincendios tenga la capacidad necesaria y, si la bomba de emergencia contraincendios es el principal suministro de agua a cualquier sistema fijo de extinción de incendios, comprobar que la bomba de emergencia contraincendios tiene capacidad suficiente para alimentar dicho sistema (reglas V/17 a 19, 23 y 35 a 37);
  - (EI) 1.1.2.2 examinar la disponibilidad y disposición de los extintores de incendios (reglas V/20 a 22 y 38 a 40);
  - (EI) 1.1.2.3 examinar los trajes de bombero (reglas V/24 y 41);
  - (EI) 1.1.2.4 comprobar la disponibilidad operacional y el mantenimiento de los dispositivos de extinción de incendios (reglas V/22, 26, 40 y 43);
  - (EI) 1.1.2.5 examinar los sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contraincendios, y todos los sistemas automáticos de rociadores, de detección de incendios y de alarma contraincendios, y confirmar que se han realizado satisfactoriamente las pruebas de la instalación (reglas V/14, 15 y 34);
  - (EI) 1.1.2.6 comprobar la disponibilidad de almacenamiento de botellas de gas y de materiales peligrosos (reglas V/12 y 32);
  - (EI) 1.1.2.7 comprobar los materiales retrorreflectantes y que los dispositivos de salvamento sean de un color fácilmente

- visible en todas las partes en que ello pueda contribuir a su detección en el mar (reglas VII/15, 18 2) f) v) y 19 2) viii));
- (EI) 1.1.2.8 examinar cada una de las embarcaciones de supervivencia y su equipo (reglas VII/5, 17 a 22);
- (EI) 1.1.2.9 examinar los medios para efectuar el embarco en cada embarcación de supervivencia y someter a prueba cada dispositivo de puesta a flote, incluidas las pruebas de sobrecarga y las pruebas para establecer la velocidad de arriado y la puesta a flote de cada embarcación de supervivencia con el buque en la condición de calado mínimo de navegación marítima (reglas VII/7 y 32);
- (EI) 1.1.2.10 examinar cada uno de los botes de rescate y su equipo; en el caso de los botes de rescate inflables, confirmar que se han estibado completamente inflados (regla VII/23);
- (EI) 1.1.2.11 examinar los medios de embarco y recuperación de cada bote de rescate y someter a prueba todos los dispositivos de puesta a flote y recuperación (regla VII/32);
- (EI) 1.1.2.12 comprobar que el motor de los botes de rescate y de los botes salvavidas, si está instalado, arranca satisfactoriamente y funciona en marcha avante y atrás (reglas VII/16 5) b), 17, 18 4), 19 4) y 23 1) h));
- (EI) 1.1.2.13 examinar la disponibilidad y la estiba del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y de los respondedores de radar y comprobarlos (reglas VII/13 y 14);
- (EI) 1.1.2.14 examinar la estiba de las bengalas para señales de socorro y los aparatos lanzacabos (reglas VII/11 y 12);
- (EI) 1.1.2.15 examinar la disponibilidad y el emplazamiento, comprobando además el funcionamiento, según proceda, de las luces de navegación, las marcas y el equipo para señales acústicas (Reglamento de abordajes 1972, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);
- (EI) 1.1.2.16 comprobar, según proceda, la disponibilidad y el funcionamiento de los siguientes equipos de navegación, según proceda: lámpara de señales diurnas, compás magnético, girocompás, repetidores de girocompás, instalación(es) de radar, instalaciones de punteo radar, dispositivo de ecosonda, aparato radiogoniométrico, dispositivo(s) de medición de la velocidad y la distancia, receptor del Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), indicador del posición del timón, indicador de la velocidad de giro de la hélice, indicador del paso de la hélice de paso variable y del modo de funcionamiento, medios de comunicación con el puesto de gobierno de emergencia, un dispositivo de marcación por taxímetro o compás, medios para corregir el rumbo y la marcación, (reglas X/3 y 5);

- (EI) 1.1.2.17 comprobar la visibilidad desde el puente de navegación (regla X/6);
- (EI) 1.1.2.18 comprobar la disponibilidad y disposición de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate (reglas VII/3 y 5 a 7);
- (EI) 1.1.2.19 comprobar la disponibilidad y la estiba de los aros salvavidas, los chalecos salvavidas y los trajes de inmersión (reglas VII/8 a 10, 24, 25 y 27); y
- (EI) 1.1.2.20 comprobar el sistema de alarma general de emergencia (regla VIII/2 1));
- (EI) 1.1.3 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo, la comprobación de que se lleva a bordo la documentación prescrita debería consistir en:
  - (EI) 1.1.3.1 confirmar que los planos de lucha contra incendios están permanentemente expuestos (reglas V/25 y 42);
  - (EI) 1.1.3.2 confirmar que se dispone de los planes de mantenimiento (reglas V14 3) e) y 15 8) a));
  - (EI) 1.1.3.3 confirmar que se dispone de instrucciones para efectuar el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento (regla VII/16);
  - (EI) 1.1.3.4 confirmar que se dispone de instrucciones de emergencia para cada miembro de la tripulación y que se han colocado copias del cuadro de obligaciones, debidamente actualizado, en lugares bien visibles (regla VIII/2);
  - (EI) 1.1.3.5 confirmar que se dispone de una tablilla o curva de desvíos residuales para el compás magnético (regla X/3 1) b));
  - (EI) 1.1.3.6 comprobar que se llevan a bordo las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y que estas han sido actualizadas (regla X/4); y
  - (EI) 1.1.3.7 comprobar que se dispone del Código internacional de señales (regla X/5 2));
- (EI) 1.1.4 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo, la conclusión del reconocimiento inicial debería consistir en:
  - (EI) 1.1.4.1 la expedición del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero y su correspondiente Inventario del equipo, cuando se cumplan las prescripciones pertinentes.

- (EA) **1.2 Reconocimientos anuales** – véase "Generalidades", sección 4.2
- (EA) 1.2.1 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo, el examen de los certificados vigentes y demás registros debería consistir en:
- (EA) 1.2.1.1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero;
  - (EA) 1.2.1.2 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;
  - (EA) 1.2.1.3 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
  - (EA) 1.2.1.4 comprobar si después del último reconocimiento ha habido algún incendio a bordo que haya hecho necesario utilizar los sistemas fijos de extinción de incendios o los extintores portátiles;
  - (EA) 1.2.1.5 confirmar que los planos de lucha contra incendios están permanentemente expuestos (reglas V/25 y 42);
  - (EA) 1.2.1.6 confirmar que se dispone de los planes de mantenimiento (reglas V/14 3) e) y 15 8) a));
  - (EA) 1.2.1.7 confirmar que se han facilitado los manuales de formación (regla VIII/3 4));
  - (EA) 1.2.1.8 comprobar que se vienen haciendo anotaciones en el diario de navegación (regla VIII/3 3)) y, en particular:
    - (EA) 1.2.1.8.1 la fecha en que tuvo lugar la última reunión completa de la tripulación para realizar ejercicios con los botes y ejercicios de lucha contra incendios y la fecha en que tuvieron lugar los últimos ejercicios de salvamento;
    - (EA) 1.2.1.8.2 registros que indiquen que el equipo de los botes salvavidas fue inspeccionado en aquel momento, comprobándose que estaba completo;
    - (EA) 1.2.1.8.3 la última vez que los botes salvavidas fueron zallados y cuándo se arrió cada uno al agua;
    - (EA) 1.2.1.8.4 registros que indiquen que los miembros de la tripulación han recibido la debida formación a bordo;
    - (EA) 1.2.1.9 confirmar que se llevan a bordo el manual de formación y medios auxiliares para la formación sobre los dispositivos de salvamento (regla VIII/3 4));



- (EA) 1.2.1.10 confirmar que se llevan en el buque la lista de comprobaciones y las instrucciones para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento (regla VII/16);
- (EA) 1.2.1.11 confirmar que se dispone de una tablilla o curva de desvíos residuales para el compás magnético y que el cuadernillo de desvíos del compás contiene las anotaciones correctas (regla X/3 1) b));
- (EA) 1.2.1.12 comprobar que se llevan a bordo las cartas náuticas y las publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y que estas han sido actualizadas (regla X/4); y
- (EA) 1.2.1.13 comprobar que se dispone del Código internacional de señales (regla X/5 2));
- (EA) 1.2.2 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo, el reconocimiento anual debería consistir en:
- (EA) 1.2.2.1 examinar el sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios y el sistema automático de rociadores, de detección de incendios y de alarma contraincendios (reglas V/14, 15 y 34);
- (EA) 1.2.2.2 examinar las bombas, colectores, bocas, mangueras y lanzas contraincendios y la conexión internacional a tierra y comprobar que cada una de las bombas contraincendios, incluida la de emergencia, puede funcionar por separado, de modo que en cualquier punto del buque puedan producirse simultáneamente dos chorros de agua procedentes de dos bocas distintas, manteniéndose en el colector contraincendios la presión necesaria (reglas V/17 a 19, 23 y 35 a 37);
- (EA) 1.2.2.3 comprobar la disponibilidad de los extintores portátiles y fijos de incendios y examinar de manera aleatoria su estado (reglas V/20, 21, 38 y 39);
- (EA) 1.2.2.4 confirmar que los trajes de bombero están completos y en buen estado (reglas V/24 y 41);
- (EA) 1.2.2.5 comprobar la disponibilidad operacional y el mantenimiento de los dispositivos de extinción de incendios en los espacios de máquinas (regla V/43);
- (EA) 1.2.2.6 examinar, en la medida de lo posible, y someter a prueba, cuando sea factible, todos los sistemas de detección de incendios y de alarma contraincendios (reglas V/15 y 34);
- (EA) 1.2.2.7 comprobar la disponibilidad de almacenamiento de botellas de gas y de materiales peligrosos (reglas V/12 y 32);
- (EA) 1.2.2.8 examinar y someter a prueba el sistema de alarma general de emergencia (regla VIII/2 1));

(EA)	1.2.2.9	comprobar que se han colocado copias del cuadro de obligaciones, debidamente actualizado, en lugares bien visibles (regla VIII/2);
(EA)	1.2.2.10	comprobar los materiales retrorreflectantes y que los dispositivos de salvamento sean de un color fácilmente visible en todas las partes en que ello pueda contribuir a su detección en el mar (reglas VII/15, 18 2) f) v) y 19 2) viii));
(EA)	1.2.2.11	examinar cada una de las embarcaciones de supervivencia y su equipo; comprobar que las bengalas de mano no están vencidas (reglas VII/5 y 17 a 22);
(EA)	1.2.2.12	comprobar que las tiras utilizadas en los dispositivos de puesta a flote se han sometido a inspecciones periódicas y que se han renovado en caso necesario en los últimos cinco años (regla VII/16/3);
(EA)	1.2.2.13	examinar los medios de embarco y los dispositivos de puesta a flote de cada embarcación de supervivencia (regla VII/32);
(EA)	1.2.2.14	examinar cada uno de los botes de rescate y su equipo; en el caso de los botes de rescate inflables, confirmar que se han estibado completamente inflados (regla VII/23);
(EA)	1.2.2.15	examinar los medios de embarco y de recuperación de cada bote de rescate (regla VII/32);
(EA)	1.2.2.16	comprobar que el motor de los botes de rescate y de los botes salvavidas, si está instalado, arranca satisfactoriamente y funciona en marcha avante y atrás (regla VII/16 5) b), 18 4), 19 4) y 23 1) h));
(EA)	1.2.2.17	examinar y comprobar el funcionamiento del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y los respondedores de radar (reglas VII/13 y 14);
(EA)	1.2.2.18	examinar el aparato lanzacabos y comprobar que sus cohetes y las señales de socorro del buque no están vencidos (reglas VII/11 y 12);
(EA)	1.2.2.19	examinar la disponibilidad, la disposición, la estiba y el estado de los aros salvavidas, los chalecos salvavidas y los trajes de inmersión (reglas VII/8 a 10, 24, 25 y 27);
(EA)	1.2.2.20	comprobar que las luces de navegación, las marcas y el equipo para señales acústicas prescritos están en orden (Reglamento de abordajes 1972, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33); y
(EA)	1.2.2.21	comprobar, según proceda, que los siguientes equipos de navegación, están en buen estado de funcionamiento: lámpara de señales diurnas, compás magnético, girocompás, repetidores de girocompás, instalación(es) de radar,

instalaciones de punteo radar, dispositivo de ecosonda, aparato radiogoniométrico, dispositivo(s) de medición de la velocidad y la distancia, receptor del Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), indicador del posición del timón, indicador de la velocidad de giro de la hélice, indicador del paso de la hélice de paso variable y del modo de funcionamiento, medios de comunicación con el puesto de gobierno de emergencia, un dispositivo de marcación por taxímetro o compás, medios para corregir el rumbo y la marcación, (reglas X/3 y 5);

- (EA) 1.2.3 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo, la conclusión del reconocimiento anual debería consistir en:
- (EA) 1.2.3.1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, se debería refrendar el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero; y
  - (EA) 1.2.3.2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a la parte "Conclusión de los reconocimientos", sección 4.8.
- (EP) **1.3 Reconocimientos periódicos** – véase "Generalidades", sección 4.4
- (EP) 1.3.1 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo, el examen de los certificados vigentes y demás registros debería consistir en:
- (EP) 1.3.1.1 las disposiciones de (EA) 1.2.1.
- (EP) 1.3.2 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo, el examen periódico debería consistir en:
- (EP) 1.3.2.1 las disposiciones de (EA) 1.2.2;
  - (EP) 1.3.2.2 confirmar, durante el examen del sistema fijo de lucha contra incendios de los espacios de máquinas y los espacios de carga de alto riesgo de incendio, que se han comprobado, según proceda, los concentrados de espuma y la capacidad de CO<sub>2</sub> y que las tuberías de distribución están despejadas (reglas V/16, 22 y 40);
  - (EP) 1.3.2.3 comprobar el funcionamiento de los telemandos previstos para abrir y cerrar las lumbreras, cerrar las chimeneas y las aberturas de ventilación, cerrar las puertas de accionamiento a motor, parar los ventiladores, las máquinas, las calderas y los ventiladores (reglas V/7, 9, 28 y 29);
  - (EP) 1.3.2.4 someter a prueba todo sistema de detección de incendios y de alarma contra incendios (reglas V/14, 15 y 34); y
  - (EP) 1.3.2.5 comprobar el cierre a distancia de las válvulas para el combustible líquido, el aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables y el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las válvulas de los tanques que contengan

combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (regla IV/10);

(EP) 1.3.3 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo, la conclusión del reconocimiento periódico debería consistir en:

(EP) 1.3.3.1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, se debería refrendar el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero; y

(EP) 1.3.3.2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a la parte "Conclusión de los reconocimientos", sección 4.8.

(ER) **1.4 Reconocimientos de renovación** – véase "Generalidades", sección 4.5

(ER) 1.4.1 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo, el examen de los certificados vigentes y demás registros debería consistir en:

(ER) 1.4.1.1 las disposiciones de (EA) 1.2.1, salvo por lo que respecta a la validez del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero.

(ER) 1.4.2 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo, el reconocimiento de renovación debería consistir en:

(ER) 1.4.2.1 las disposiciones de (EP) 1.3.2.

(ER) 1.4.3 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo, la conclusión del reconocimiento de renovación debería consistir en:

(ER) 1.4.3.1 la expedición del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero y su correspondiente Inventario del equipo, cuando se cumplan las prescripciones pertinentes.

**(C) 2 DIRECTRICES PARA LOS RECONOCIMIENTOS DE LA ESTRUCTURA, LAS MÁQUINAS Y EL EQUIPO**

(CI) **2.1 Reconocimientos iniciales** – véase "Generalidades", sección 4.1

(CI) 2.1.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo, el examen de los planos y proyectos debería consistir en:

(CI) 2.1.1.1 examinar los planos del casco (reglas II/1 a 7);

(CI) 2.1.1.2 examinar los planos de los medios de bombeo y achique de sentina (regla IV/11);

(CI) 2.1.1.3 examinar los planos para las instalaciones de máquinas (reglas IV/3 a 15);

(CI) 2.1.1.4 examinar los planos para las instalaciones eléctricas (reglas IV/16 a 18);

- (CI) 2.1.1.5 examinar los planos de los espacios de máquinas sin dotación permanente (reglas IV/19 a 24);
- (CI) 2.1.1.6 examinar los planos de los medios estructurales de prevención de incendios (reglas V/3 a 11 y 28 a 31); y
- (CI) 2.1.1.7 examinar los planos de los medios de evacuación (regla V/13 y 33);
- (CI) 2.1.2 Por lo que respecta a la estabilidad y la navegabilidad, el examen de los planos y proyectos debería consistir en:
  - (CI) 2.1.2.1 examinar la resistencia estructural y el compartimentado correspondiente al calado operacional máximo permisible (reglas II/1 a 3 y III/13);
  - (CI) 2.1.2.2 examinar la integridad de estanquidad a la intemperie y la estanquidad del casco, las superestructuras cerradas y otras estructuras exteriores, a través de las cuales podría entrar agua y poner en peligro el buque, las portas de desagüe, las tuberías de aire y los dispositivos de cierre, las gateras y las cajas de cadenas (reglas II/4 a 15);
  - (CI) 2.1.2.4 examinar las aberturas de cubierta, las amuradas, las barandillas, las guardas, las escaleras, las escalas y otros medios previstos para la protección de la tripulación y los medios para el paso seguro de la tripulación (reglas VI/1 a 4);
  - (CI) 2.1.2.5 examinar los escantillones de las subdivisiones de las bodegas de pescado con tabloneras amovibles, si están instaladas (regla III/11); y
  - (CI) 2.1.2.6 examinar la información sobre estabilidad sin avería y, cuando proceda, con avería, y la información sobre estabilidad que se ha de proporcionar al patrón y, cuando no haya sido exento de ello por la Administración, los datos de la prueba de estabilidad (reglas III/2 a 10 y 12 a 14).
- (CI) 2.1.3 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo, el reconocimiento en la fase de la construcción y al finalizar la instalación debería consistir en:
  - (CI) 2.1.3.1 confirmar que los métodos de construcción y prueba de los mamparos, dispositivos de cierre y cierres de las aberturas practicadas en ellos se ajustan a las prescripciones de la Administración, y que el mamparo de colisión y los que limitan el espacio de máquinas principal son estancos hasta la cubierta de trabajo (o estancos en la medida de lo posible). Confirmar también que las válvulas instaladas en las tuberías que atraviesen el mamparo de colisión se pueden accionar por encima de la cubierta de trabajo y que no hay puertas, registros, conductos de ventilación ni aberturas de ningún otro tipo debajo de la cubierta de trabajo (reglas II/1 3) a 6));

- (CI) 2.1.3.2 confirmar que cada puerta estanca ha sido sometida a prueba (regla II/2);
- (CI) 2.1.3.3 confirmar que cada bomba de sentina y los medios de bombeo de sentina instalados en cada compartimiento estanco funcionan eficazmente (regla IV/11);
- (CI) 2.1.3.4 confirmar que las máquinas, las calderas y otros recipientes a presión, así como los correspondientes sistemas de tuberías y accesorios, están instalados y protegidos de modo que se reduzca al mínimo todo peligro para las personas a bordo, teniéndose debidamente en cuenta las piezas móviles, las superficies calientes y otros riesgos (reglas IV/3 a 15);
- (CI) 2.1.3.5 confirmar que los aparatos de gobierno principal y auxiliar están dispuestos de modo que el fallo de uno de ellos no inutilice el otro (reglas IV/13 1) a 2));
- (CI) 2.1.3.6 confirmar que el aparato de gobierno principal permite el gobierno del buque a la velocidad máxima de servicio en marcha adelante y el cambio del timón desde una posición de 35° a una banda hasta otra de 35° a la banda opuesta hallándose el buque navegando con su calado máximo en agua salada y a la velocidad máxima de servicio en marcha adelante y, dadas las mismas condiciones, desde una posición de 35° a cualquiera de ambas bandas hasta otra de 30° a la banda opuesta sin que ello lleve más de 28 segundos o, si es inviable demostrar cuál es el calado máximo en agua salada, en la condición de carga para prueba de mar alternativa admisible (regla IV/13 7));
- (CI) 2.1.3.7 confirmar que el aparato de gobierno auxiliar permite el gobierno del buque a la velocidad normal de navegación y puede entrar rápidamente en acción en caso de emergencia y que permite el cambio del timón desde una posición de 15° a una banda hasta otra de 15° a la banda opuesta sin que ello lleve más de 60 segundos hallándose el buque navegando con su calado máximo en agua salada y a la mitad de su velocidad máxima de servicio en marcha adelante, o a 7 nudos si esta velocidad fuera mayor o, si esto es inviable, en la condición de carga para prueba de mar alternativa admisible (regla IV/13 10));
- (CI) 2.1.3.8 confirmar que los aparatos de gobierno eléctricos o electrohidráulicos estén servidos por dos circuitos alimentados desde el cuadro principal y que entre estos circuitos haya la máxima separación posible (regla IV/13 11));
- (CI) 2.1.3.9 confirmar que, en caso de fallo del suministro de energía destinado a uno cualquiera de los servomotores del aparato de gobierno se produce una alarma acústica y visual en la caseta de gobierno (regla IV/13 4));

- 
- (CI) 2.1.3.10 confirmar que se dispone de medios de comunicación para transmitir la información sobre el rumbo y para repetir las lecturas del compás en los puestos de gobierno de emergencia (regla X/3 5));
- (CI) 2.1.3.11 confirmar que la posición angular del timón está indicada en la caseta de gobierno independientemente del sistema de mando del aparato de gobierno, si el aparato de gobierno principal es de accionamiento a motor (regla IV/13 3));
- (CI) 2.1.3.12 confirmar que las máquinas principales y auxiliares que son esenciales para la propulsión y la seguridad del buque están provistas de medios que permitan hacerlas funcionar y gobernarlas eficazmente (regla IV/4);
- (CI) 2.1.3.13 confirmar que se dispone de los medios adecuados cuando las máquinas propulsoras vayan a ser telemandadas desde la caseta de gobierno (regla IV/8 1));
- (CI) 2.1.3.14 confirmar que los medios para accionar las máquinas principales y otras máquinas desde una cámara de mando de máquinas son satisfactorios (regla IV/8 2));
- (CI) 2.1.3.15 confirmar que las calderas caldeadas con combustible líquido y gases de escape, los generadores de vapor no expuestos al fuego, los sistemas de tuberías de vapor y los sistemas de aire comprimido están provistos de los dispositivos de seguridad adecuados (regla IV/6);
- (CI) 2.1.3.16 confirmar el buen funcionamiento de la ventilación de los espacios de máquinas (regla IV/19 10));
- (CI) 2.1.3.17 cuando proceda, confirmar que las medidas para reducir el ruido en los espacios de máquinas son eficaces (regla IV/12);
- (CI) 2.1.3.18 confirmar que el telégrafo de la sala de máquinas y el segundo medio de comunicación entre la caseta de gobierno y el espacio de máquinas funcionan satisfactoriamente (regla IV/7);
- (CI) 2.1.3.19 confirmar que el dispositivo de alarma para maquinistas se oye claramente en los alojamientos de los maquinistas (regla IV/14);
- (CI) 2.1.3.20 confirmar que son eficaces las precauciones que se han tomado para impedir que el aceite que pueda escaparse a presión de alguna bomba, filtro o calentador entre en contacto con superficies calientes (regla IV/10 6));
- (CI) 2.1.3.21 confirmar que los medios para determinar la cantidad de combustible existente en los tanques se encuentran en buen estado (regla IV/10 2));

- (CI) 2.1.3.22 confirmar que los dispositivos provistos para evitar sobrepresiones en todo tanque o elemento del sistema de combustible, incluidas las tuberías de llenado, se encuentran en buen estado (regla IV/10 3));
- (CI) 2.1.3.23 confirmar que los piques de proa no están destinados al transporte de combustible líquido, aceite lubricante ni otros hidrocarburos inflamables (regla IV/10 12));
- (CI) 2.1.3.24 confirmar que las instalaciones eléctricas están instaladas de conformidad con los planos aprobados (reglas IV/3 6) y 16);
- (CI) 2.1.3.25 confirmar que se ha provisto una fuente eléctrica autónoma de emergencia y que los sistemas pertinentes están alimentados satisfactoriamente (regla IV/17);
- (CI) 2.1.3.26 confirmar que se han tomado precauciones contra descargas, incendios y otros riesgos de origen eléctrico (regla IV/18);
- (CI) 2.1.3.27 confirmar que las medidas adoptadas con respecto a los espacios de máquinas sin dotación permanente son satisfactorias (reglas IV/19 a 24);
- (CI) 2.1.3.28 confirmar que todos los elementos de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos los sistemas de ventilación en los espacios de alojamiento y de servicio, los puestos de control y los espacios de máquinas están instalados de conformidad con los planos aprobados, verificar el funcionamiento de las válvulas de mariposa contra incendios de los conductos de ventilación y los medios de cierre de las entradas y salidas principales de todos los sistemas de ventilación y demostrar que la ventilación mecánica se puede interrumpir desde el exterior del espacio a que dé servicio (reglas V/3 a 11 8), 11 10), 28, 29, 31 1) a 5), y 31 7);
- (CI) 2.1.3.29 confirmar que las escaleras y escalas están dispuestas de modo que proporcionen desde todos los puestos de alojamiento y desde los espacios en que normalmente trabaja la tripulación, excepto los de máquinas, medios rápidos de evacuación hacia la cubierta expuesta y desde esta hacia las embarcaciones de supervivencia (reglas V/13 1) y 4), 33 1) y 3)); y
- (CI) 2.1.3.30 confirmar que se han previsto dos medios de evacuación con una separación considerable entre sí desde cada espacio de máquinas de la categoría A (reglas V/13 2) y 4), 33 2) y 3));



- (CI) 2.1.4 Por lo que respecta a la estabilidad y la navegabilidad, el reconocimiento en la fase de la construcción y al finalizar la instalación debería consistir en:
- (CI) 2.1.4.1 comprobar que, por lo que se refiere a la resistencia y el compartimentado, el buque ha sido construido con arreglo a los planos aprobados (reglas II/1 a 3 y III/13);
  - (CI) 2.1.4.2 examinar los medios para asegurar la estanquidad a la intemperie de las puertas, escotillas y otras aberturas en los mamparos extremos de la superestructura y en las cubiertas de trabajo y de la superestructura (reglas II/4 a 8);
  - (CI) 2.1.4.3 examinar los ventiladores y tubos de aireación y de sonda, incluidas sus brazolas y dispositivos de cierre (reglas II/9 a 11);
  - (CI) 2.1.4.4 examinar las tomas y las descargas (regla II/13);
  - (CI) 2.1.4.5 examinar las gateras y las cajas de cadenas (regla II/15);
  - (CI) 2.1.4.6 examinar los portillos y las ventanas (regla II/12);
  - (CI) 2.1.4.7 examinar las amuradas y la disponibilidad de portas de desagüe, prestando especial atención a las portas de desagüe que lleven batientes abatibles (regla II/14);
  - (CI) 2.1.4.8 examinar las aberturas de cubierta, las amuradas, las barandillas, las guardas, las escaleras, las escalas y otros medios previstos para la protección de la tripulación y los medios para el paso seguro de la tripulación (reglas VI/1 a 4);
  - (CI) 2.1.4.9 examinar los escantillones de las subdivisiones de las bodegas de pescado con tablonés amovibles, si están instaladas (regla III/11); y
  - (CI) 2.1.4.10 presenciar la prueba de estabilidad o el reconocimiento en rosca (regla III/9).
- (CI) 2.1.5 Por lo que respecta a la estabilidad y la navegabilidad, la comprobación de que se llevan a bordo los certificados y demás documentos debería consistir en:
- (CI) 2.1.5.1 comprobar que se ha facilitado al patrón la información sobre estabilidad (regla III/10).
- (CI) 2.1.6 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo, la conclusión del reconocimiento inicial debería consistir en:
- (CI) 2.1.6.1 la expedición del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero y su correspondiente Inventario del equipo, cuando se cumplan las prescripciones pertinentes.

- (CA) **2.2 Reconocimientos anuales** – véase "Generalidades", sección 4.2
- (CA) 2.2.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo, el examen de los certificados vigentes y demás registros debería consistir en:
- (CA) 2.2.1.1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero;
  - (CA) 2.2.1.2 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
  - (CA) 2.2.1.3 comprobar, según proceda, que el casco y las máquinas se han presentado a reconocimiento con arreglo a un plan de reconocimientos continuos aprobado por la Administración o una sociedad de clasificación; y
  - (CA) 2.2.1.4 confirmar que las modificaciones estructurales que se puedan haber realizado han sido aprobadas por la sociedad de clasificación;
- (CA) 2.2.2 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo, el reconocimiento anual debería consistir en:
- (CA) 2.2.2.1 examinar, en sentido general y en la medida en que se puedan ver, el casco y sus dispositivos de cierre;
  - (CA) 2.2.2.2 examinar el equipo de fondeo y amarre en la medida en que se pueda ver (regla II/15);
  - (CA) 2.2.2.3 examinar el mamparo de colisión y demás mamparos estancos en la medida en que se puedan ver (reglas IV/1 3 a 6));
  - (CA) 2.2.2.4 examinar y someter a prueba (directamente y por telemando) todas las puertas estancas que haya en los mamparos estancos (regla II/2);
  - (CA) 2.2.2.5 examinar cada bomba de sentina y confirmar que el sistema de bombeo de sentina de cada compartimiento estanco es satisfactorio (regla IV/11);
  - (CA) 2.2.2.6 llevar a cabo un examen general de las máquinas, las calderas y otros recipientes a presión, todos los sistemas de vapor, hidráulicos, neumáticos y de otro tipo, así como de las tuberías y accesorios conexos, para comprobar si su mantenimiento es el adecuado a fin de reducir al mínimo cualquier peligro para las personas a bordo, prestando la debida atención a las piezas móviles, las superficies calientes y otros peligros (reglas IV/3 a 15);

- (CA) 2.2.2.7 examinar y someter a prueba el funcionamiento de los aparatos de gobierno principal y auxiliar, incluidos sus correspondientes equipos y sistemas de mando (regla IV/13);
- (CA) 2.2.2.8 confirmar, según proceda, que los medios de comunicación entre la caseta de gobierno y el puesto de gobierno de emergencia y los medios que indican la posición angular del timón funcionan satisfactoriamente (reglas X/3 5) y IV/13 3));
- (CA) 2.2.2.9 examinar los medios de funcionamiento de las máquinas principales y auxiliares que son esenciales para la propulsión y la seguridad del buque, incluidos, cuando proceda, los medios de telemando de las máquinas de propulsión desde la caseta de gobierno (incluidas las medidas de control, supervisión, notificación, alerta y seguridad) y los medios para accionar las máquinas principales y de otra índole desde una cámara de mando de máquinas (regla IV/8);
- (CA) 2.2.2.10 confirmar que el telégrafo de máquinas, el medio secundario de comunicación entre la caseta de gobierno y el espacio de máquinas, así como el medio de comunicación con cualquier otro puesto desde el cual se puedan gobernar las máquinas, funcionan satisfactoriamente (regla IV/7);
- (CA) 2.2.2.11 confirmar que el dispositivo de alarma para maquinistas se oye claramente en los alojamientos de los maquinistas (regla IV/14);
- (CA) 2.2.2.12 examinar visualmente y en funcionamiento, en la medida de lo posible, las instalaciones eléctricas, incluida la fuente eléctrica principal y los sistemas de alumbrado (regla IV/3 6) y 16);
- (CA) 2.2.2.13 confirmar, en la medida de lo posible, el buen funcionamiento de la fuente o fuentes eléctricas de emergencia, incluidos sus medios de arranque, los sistemas que alimentan y, cuando proceda, su funcionamiento automático (regla IV/17);
- (CA) 2.2.2.14 examinar, en general, que se mantienen las precauciones contra descargas, incendios y otros riesgos de origen eléctrico (regla IV/18);
- (CA) 2.2.2.15 examinar los medios para los espacios de máquinas sin dotación permanente (reglas IV/19 a 24) en particular, la realización de pruebas aleatorias de las funciones automática, de alarma, y de parada;
- (CA) 2.2.2.16 confirmar, en la medida de lo posible, que no se han introducido modificaciones en los medios de protección estructural contra incendios, examinar las puertas contraincendios manuales y automáticas y comprobar su funcionamiento, someter a prueba las válvulas de mariposa contraincendios de los conductos de ventilación, los medios de cierre de las entradas y salidas principales de todos los sistemas de ventilación y los medios de parada de los

- sistemas de ventilación mecánica desde el exterior de los espacios a que den servicio (reglas V/9 1) b) ii) y 2) a 5), 11 8), 29 1) y 31 7)); y
- (CA) 2.2.2.17 confirmar que los medios de evacuación de los espacios de alojamiento, de máquinas y de otra índole son satisfactorios (reglas V/13 1) a 2));
- (CA) 2.2.3 Por lo que respecta a la estabilidad y la navegabilidad, el examen de los certificados vigentes y demás registros debería consistir en:
- (CA) 2.2.3.1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero;
- (CA) 2.2.3.2 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar el correspondiente certificado;
- (CA) 2.2.3.3 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
- (CA) 2.2.3.4 comprobar que se dispone de la información sobre estabilidad (regla III/10);
- (CA) 2.2.4 Por lo que respecta a la estabilidad y la navegabilidad, el reconocimiento anual debería consistir en:
- (CA) 2.2.4.1 comprobar, en general, que no se ha deteriorado la resistencia del casco (reglas II/1 a 3);
- (CA) 2.2.4.2 comprobar que no se han introducido modificaciones en el casco, las superestructuras o los métodos de pesca que puedan afectar a los cálculos que determinan el calado máximo de servicio admisible y la estabilidad del buque (reglas III/4, 8, 10 y 13);
- (CA) 2.2.4.3 examinar los medios para asegurar la estanquidad a la intemperie de las puertas, escotillas y otras aberturas en los mamparos extremos de la superestructura y en las cubiertas de trabajo y de la superestructura (reglas II/4 a 8);
- (CA) 2.2.4.4 examinar los ventiladores y tubos de aireación y de sonda, incluidas sus brazolas y dispositivos de cierre (reglas II/9 a 11);
- (CA) 2.2.4.5 examinar las tomas y las descargas (regla II/13);
- (CA) 2.2.4.6 examinar las gateras y las cajas de cadenas (regla II/15);
- (CA) 2.2.4.7 examinar los portillos y las ventanas (regla II/12);

- (CA) 2.2.4.8 examinar las amuradas y la provisión de portas de desagüe, prestando especial atención a las portas de desagüe que lleven batientes abatibles (regla II/14);
- (CA) 2.2.4.9 examinar las aberturas de cubierta, las amuradas, las barandillas, las guardas, las escaleras, las escalas y otros medios previstos para la protección de la tripulación y los medios para el paso seguro de la tripulación (reglas VI/1 a 4);  
y
- (CA) 2.2.4.10 examinar los escantillones de las subdivisiones de las bodegas de pescado con tabloncillos amovibles, si están instaladas (regla III/11);
- (CA) 2.2.5 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo, la conclusión del reconocimiento anual debería consistir en:
  - (CA) 2.2.5.1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, se debería refrendar el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero; y
  - (CA) 2.2.5.2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a la parte "Conclusión de los reconocimientos", sección 4.8.

### **2.3 Reconocimientos intermedios – véase "Generalidades", sección 4.3**

- (CIn) 2.3.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo, el examen de los certificados vigentes y demás registros debería consistir en:
  - (CIn) 2.3.1.1 las disposiciones de (EA) 1.2.1.
- (CIn) 2.3.2 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo, el reconocimiento intermedio debería consistir en:
  - (CIn) 2.3.2.1 las disposiciones de (CA) 2.2.2;
- (CIn) 2.3.3 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo, la conclusión del reconocimiento intermedio debería consistir en:
  - (CIn) 2.3.3.1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, se debería refrendar el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero; y
  - (CIn) 2.3.3.2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a la parte "Conclusión de los reconocimientos", sección 4.8.

- (CR) **2.4 Reconocimientos de renovación** – véase "Generalidades", sección 4.5
- (CR) 2.4.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo, el examen de los certificados vigentes y demás registros debería consistir en:
- (CR) 2.4.1.1 las disposiciones de (CA) 2.2.1, salvo por lo que respecta a la validez del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero.
- (CR) 2.4.2 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo, el reconocimiento de renovación debería consistir en:
- (CR) 2.4.2.1 las disposiciones de (CIn) 2.3.2;
  - (CR) 2.4.2.2 examinar las válvulas de toma de mar y su acoplamiento al casco; y
  - (CR) 2.4.2.3 examinar el equipo de fondeo y amarre, para lo cual se deberían levar y soltar las anclas utilizando el molinete (regla II/15);
- (CR) 2.4.3 Por lo que respecta a la estabilidad y la navegabilidad, el examen de los certificados vigentes y demás registros debería consistir en:
- (CR) 2.4.3.1 las disposiciones de (CA) 2.2.3, salvo por lo que respecta a la validez del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero.
- (CR) 2.4.4 Por lo que respecta a la estabilidad y la navegabilidad, el reconocimiento de renovación debería consistir en:
- (CR) 2.4.4.1 las disposiciones de (CA) 2.2.4;
  - (CR) 2.4.4.2 examinar el casco para asegurarse de que su resistencia es suficiente para el calado máximo de servicio admisible (reglas II/1 a 3 y III/13); y
  - (CR) 2.4.4.3 la expedición del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero y su correspondiente Inventario del equipo, cuando se cumplan las prescripciones pertinentes.
- (V) 3 DIRECTRICES PARA LA INSPECCIÓN DEL EXTERIOR DE LA OBRA VIVA DEL BUQUE**
- (CV) 3.1 La inspección del exterior de la obra viva debería consistir en:
- (CV) 3.1.1 examinar el forro exterior, incluidas las planchas del fondo y de proa, la quilla, las quillas de balance, la roda, el codaste y el timón;
  - (CV) 3.1.2 tomar nota del huelgo de los cojinetes de apoyo del timón;
  - (CV) 3.1.3 examinar, en la medida de lo posible, los prensaestopas de la hélice y del eje de cola;

- (CV) 3.1.4 tomar nota, en la medida de lo posible, del huelgo de los ejes de la hélice;
- (CV) 3.1.5 examinar los cajones de toma de mar y coladores; y
- (CV) 3.1.6 efectuar el reconocimiento de los componentes correspondientes inspeccionados al mismo tiempo (véase "Generalidades", sección 5.1).
- (CV) 3.2 La conclusión de la inspección del exterior de la obra viva debería consistir en:
  - (CV) 3.2.1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, se debería refrendar el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero; y
  - (CV) 3.2.2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a la parte "Conclusión de los reconocimientos", sección 4.8.

**(R) 4 DIRECTRICES PARA LOS RECONOCIMIENTOS DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS**

- (RI) **4.1 Reconocimientos iniciales** – véase "Generalidades", sección 4.1
- (RI) 4.1.1 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, el examen de los planos y proyectos debería consistir en:
  - (RI) 4.1.1.1 establecer las zonas marítimas declaradas de operaciones, el equipo instalado para cumplir las prescripciones funcionales en tales zonas marítimas de operaciones, los métodos adoptados para asegurar la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales y las medidas para suministrar una fuente eléctrica de emergencia (si la hubiere) (reglas IV/17 y IX/1 a 14);
  - (RI) 4.1.1.2 establecer el equipo radioeléctrico que procede someter a reconocimiento y, si el equipo está duplicado con el fin de asegurar la disponibilidad de lo dispuesto en las prescripciones funcionales, establecer lo que constituye el "equipo básico" y el "equipo duplicado" (regla IX/14) (debería quedar constancia del equipo de radiocomunicaciones provisto además del exigido en cumplimiento de lo dispuesto en el Acuerdo);
  - (RI) 4.1.1.3 confirmar que todo el equipo prescrito en el Acuerdo se ajusta a unas normas de funcionamiento apropiadas que no sean inferiores a las aprobadas por la OMI (regla IX/13);
  - (RI) 4.1.1.4 examinar los planos sobre la provisión y ubicación de la instalación radioeléctrica, incluidas las fuentes eléctricas y las antenas (reglas IV/17, IX/5 y 13); y

- (RI) 4.1.1.5 examinar los planos sobre la provisión y colocación de los dispositivos radioeléctricos de salvamento (reglas VII/13 y 14);
  
- (RI) 4.1.2 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas, incluidos los dispositivos radioeléctricos de salvamento, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación debería consistir en:
  - (RI) 4.1.2.1 examinar la ubicación, la protección de naturaleza física y electromagnética y la iluminación de cada instalación radioeléctrica (regla IX/5);
  - (RI) 4.1.2.2 confirmar la disponibilidad de equipo para la instalación radioeléctrica teniendo debidamente en cuenta las zonas marítimas declaradas en que operará el buque y los medios declarados para mantener la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales (reglas VII/13 y 14, IX/6 a 10, 13 y 14);
  - (RI) 4.1.2.3 confirmar la capacidad para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera a través de dos medios separados e independientes como mínimo, utilizando cada uno de ellos un servicio de radiocomunicaciones diferente, desde el puesto habitual de gobierno del buque (reglas IX/3, 6 a 10);
  - (RI) 4.1.2.4 examinar todas las antenas, lo que incluye:
    - (RI) 4.1.2.4.1 comprobar visualmente que todas las antenas, incluidas las relacionadas con los servicios móviles por satélite reconocidos, y los alimentadores están colocados satisfactoriamente y no tienen defectos (regla IX/13);
    - (RI) 4.1.2.4.2 comprobar el aislamiento y la seguridad de todas las antenas;
  - (RI) 4.1.2.5 examinar la fuente eléctrica de reserva, lo que incluye:
    - (RI) 4.1.2.5.1 comprobar que hay capacidad suficiente para accionar el equipo básico o duplicado durante una o seis horas, según proceda (regla IX/12);
    - (RI) 4.1.2.5.2 y si la fuente eléctrica de reserva es una batería:
      - (RI) 4.1.2.5.2.1 comprobar su emplazamiento e instalación (regla IX/12);
      - (RI) 4.1.2.5.2.2 cuando proceda, comprobar su estado midiendo el peso específico o el voltaje;
      - (RI) 4.1.2.5.2.3 con la batería desconectada y la carga máxima de la instalación radioeléctrica prescrita conectada a la fuente eléctrica de reserva, comprobar el voltaje de la batería y la corriente de descarga;



(RI)	4.1.2.5.2.4	comprobar que el cargador o los cargadores son capaces de recargar la batería de reserva en un plazo de 10 horas (regla IX/12);
(RI)	4.1.2.6	examinar los transceptores de ondas métricas, lo que incluye:
(RI)	4.1.2.6.1	comprobar el funcionamiento en los canales 6, 13 y 16 (reglas IX/6 y 13);
(RI)	4.1.2.6.2	comprobar la tolerancia de frecuencia, la calidad de la línea de transmisión y la salida de potencia de radiofrecuencia (regla IX/13);
(RI)	4.1.2.6.3	comprobar el funcionamiento correcto de todos los mandos, incluido el grado de prioridad de las unidades de control (regla IX/13);
(RI)	4.1.2.6.4	comprobar que el equipo funciona con las fuentes eléctricas principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (regla IX/12);
(RI)	4.1.2.6.5	comprobar el funcionamiento de la unidad o unidades de control de ondas métricas o del equipo portátil de ondas métricas provisto para la seguridad de la navegación (regla IX/5);
(RI)	4.1.2.6.6	comprobar el funcionamiento correcto estableciendo contacto con una estación costera o con otro buque;
(RI)	4.1.2.7	examinar el controlador de llamada selectiva digital (LSD) en ondas métricas y el receptor de escucha de LSD en el canal 70, lo que incluye:
(RI)	4.1.2.7.1	realizar una comprobación sin transmitir para confirmar que el equipo está programado con la identidad correcta del servicio móvil marítimo (regla IX/13);
(RI)	4.1.2.7.2	comprobar que la transmisión es correcta por medio de una llamada rutinaria o de prueba a una estación costera, a otro buque, al equipo duplicado de a bordo o a un equipo de prueba especial;
(RI)	4.1.2.7.3	comprobar que la recepción es correcta por medio de una llamada rutinaria o de prueba desde una estación costera, otro buque, el equipo duplicado de a bordo o un equipo de prueba especial;
(RI)	4.1.2.7.4	comprobar la audibilidad de la alarma de LSD en ondas métricas;
(RI)	4.1.2.7.5	comprobar que el equipo funciona con las fuentes eléctricas principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (regla IX/12);

(RI)	4.1.2.8	examinar el equipo radiotelefónico de ondas hectométricas/decamétricas, lo que incluye:
(RI)	4.1.2.8.1	comprobar que el equipo funciona con las fuentes eléctricas principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (regla IX/12);
(RI)	4.1.2.8.2	comprobar que la antena está sintonizada a todas las bandas apropiadas;
(RI)	4.1.2.8.3	comprobar que el equipo se encuentra dentro de la tolerancia de frecuencia en todas las bandas apropiadas (regla IX/13);
(RI)	4.1.2.8.4	comprobar el funcionamiento correcto estableciendo contacto con una estación costera y/o medir la calidad de la línea de transmisión y la salida de potencia de radiofrecuencia;
(RI)	4.1.2.8.5	comprobar el funcionamiento del receptor escuchando estaciones conocidas en todas las bandas apropiadas;
(RI)	4.1.2.8.6	si se han provisto unidades de control fuera del puente de navegación, comprobar que la unidad de control del puente tiene el grado máximo de prioridad para iniciar la transmisión de alertas de socorro (reglas III/8, 9, 10 y 13);
(RI)	4.1.2.9	examinar el equipo de radiotélex de ondas decamétricas, lo que incluye:
(RI)	4.1.2.9.1	comprobar que el equipo funciona con las fuentes eléctricas principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (regla IX/12);
(RI)	4.1.2.9.2	confirmar que el equipo tiene programado el número de llamada selectiva correcto;
(RI)	4.1.2.9.3	comprobar el funcionamiento correcto mediante la inspección de una copia impresa reciente o mediante una prueba con una radioestación costera (reglas IX/9 y 10);
(RI)	4.1.2.10	examinar el controlador o controladores de LSD de ondas hectométricas/decamétricas, lo que incluye:
(RI)	4.1.2.10.1	comprobar que el equipo funciona con las fuentes eléctricas principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (regla IX/12);
(RI)	4.1.2.10.2	confirmar que el equipo está programado con la identidad correcta del servicio móvil marítimo;
(RI)	4.1.2.10.3	comprobar el programa de autoverificación sin transmisión;

(RI)	41.2.10.4	comprobar el funcionamiento por medio de una llamada de prueba a una radioestación costera en ondas hectométricas y/o decamétricas si las reglas del puesto de atraque permiten las transmisiones en dichas ondas (reglas IX/8, 9 y 10);
(RI)	4.1.2.10.5	comprobar que se oye la alarma de LSD de ondas hectométricas/ decamétricas;
(RI)	4.1.2.11	examinar el receptor o receptores de escucha de LSD de ondas hectométricas/decamétricas, lo que incluye:
(RI)	4.1.2.11.1	confirmar que solamente se está escuchando en las frecuencias de socorro y seguridad de LSD (reglas IX/8 a 11);
(RI)	4.1.2.11.2	comprobar que se mantiene una escucha continua mientras se manipulan radiotransmisores de ondas hectométricas/ decamétricas (regla IX/11);
(RI)	4.1.2.11.3	comprobar el funcionamiento correcto por medio de una llamada de prueba desde una estación costera o desde otro buque;
(RI)	4.1.2.12	examinar la estación o estaciones terrenas de buque de Inmarsat, lo que incluye:
(RI)	4.1.2.12.1	comprobar que el equipo funciona con las fuentes eléctricas principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva y, cuando se necesita un suministro ininterrumpido de información del equipo náutico u otro equipo del buque, asegurarse de que tal información continúa suministrándose aunque falle la fuente eléctrica principal o de emergencia del buque (reglas IX/12 y 13);
(RI)	4.1.2.12.2	comprobar la función de socorro por medio de un procedimiento de prueba aprobado, cuando sea posible (reglas IX/9, 11 y 13);
(RI)	4.1.2.12.3	comprobar el funcionamiento correcto mediante la inspección de una copia impresa reciente o mediante una llamada de prueba;
(RI)	4.1.2.13	si procede, examinar el equipo NAVTEX (reglas IX/6, 11 y 13), lo que incluye:
(RI)	4.1.2.13.1	comprobar el funcionamiento correcto observando los mensajes que se reciban o inspeccionando una copia impresa reciente;
(RI)	4.1.2.13.2	ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;
(RI)	4.1.2.14	examinar el equipo de llamada intensificada a grupos (reglas IX/6 y 13), lo que incluye:

(RI)	4.1.2.14.1	comprobar el funcionamiento y la zona correctos observando los mensajes que se reciban o inspeccionando una copia impresa reciente;
(RI)	4.1.2.14.2	ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;
(RI)	4.1.2.15	si procede, examinar el equipo radioeléctrico para comprobar que se recibe información sobre seguridad marítima mediante impresión directa de banda estrecha en ondas decamétricas (reglas IX/6, 11 y 13), lo que incluye:
(RI)	4.1.2.15.1	comprobar el funcionamiento correcto observando los mensajes que se reciban o inspeccionando una copia impresa reciente;
(RI)	4.1.2.15.2	ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;
(RI)	4.1.2.16	examinar la radiobaliza de localización de siniestros (RLS) de 406 MHz (reglas IX/6 y 13), lo que incluye:
(RI)	4.1.2.16.1	comprobar la posición e instalación para que pueda zafarse y flotar;
(RI)	4.1.2.16.2	efectuar una inspección visual para ver si hay defectos;
(RI)	4.1.2.16.3	efectuar las operaciones de autoverificación;
(RI)	4.1.2.16.4	comprobar que el código único de identificación de la radiobaliza está claramente marcado en el exterior del equipo y, cuando sea posible, decodificar el código único de identificación de la radiobaliza para confirmar que es correcto;
(RI)	4.1.2.16.5	comprobar que el código único de identificación de la radiobaliza programado en la RLS corresponde al código único de identificación de la radiobaliza asignado por la Administración o en su nombre;
(RI)	4.1.2.16.6	comprobar que el número ISMM, si está codificado en la radiobaliza, corresponde al número ISMM asignado al buque;
(RI)	4.1.2.16.7	comprobar la fecha de caducidad de la batería;
(RI)	4.1.2.16.8	si la hubiere, comprobar la suelta hidrostática y su fecha de caducidad;
(RI)	4.1.2.16.9	comprobar la emisión en las frecuencias operacionales, la codificación y el registro de la señal de 406 MHz sin transmitir una llamada de socorro al satélite;
(RI)	4.1.2.16.10	comprobar que la RLS ha sido objeto de mantenimiento a intervalos que no excedan de cinco años en una instalación aprobada de mantenimiento en tierra (regla IX/14);

- (RI) 4.1.2.16.11 si es posible, comprobar la emisión en las frecuencias operacionales, la codificación y el registro de la señal de radiorrecalada de 121,5 MHz sin transmitir una llamada de socorro al satélite;
  - (RI) 4.1.2.17 examinar el aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas (regla VII/13), lo que incluye:
    - (RI) 4.1.2.17.1 comprobar el funcionamiento correcto en el canal 16 y otro cualquiera haciendo una prueba con otra instalación fija o portátil de ondas métricas (regla IX/13);
    - (RI) 4.1.2.17.2 comprobar los medios de carga de las baterías cuando se utilicen baterías recargables;
    - (RI) 4.1.2.17.3 comprobar la fecha de caducidad de las baterías primarias, cuando se utilicen;
    - (RI) 4.1.2.17.4 cuando proceda, comprobar toda instalación fija provista en una embarcación de supervivencia;
  - (RI) 4.1.2.18 examinar los respondedores de radar (reglas VII/14, IX/6 y 13), lo que incluye:
    - (RI) 4.1.2.18.1 comprobar la posición e instalación;
    - (RI) 4.1.2.18.2 observar la respuesta en el radar de 9 GHz del buque;
    - (RI) 4.1.2.18.3 comprobar la fecha de caducidad de la batería; y
  - (RI) 4.1.2.19 examinar el equipo de prueba y las piezas de respeto que haya a bordo para asegurarse de que son adecuados para las zonas marítimas en que opere el buque, así como las opciones declaradas para mantener la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales (regla IX/14).
- (RI) 4.1.3 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, la comprobación de que se llevan a bordo los documentos pertinentes debería consistir en:
- (RI) 4.1.3.1 comprobar que hay una licencia radioeléctrica válida expedida por la Administración de abanderamiento (Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, artículo 18);
  - (RI) 4.1.3.2 comprobar los títulos de los radioperadores (regla IX/15 y artículo 47 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT);
  - (RI) 4.1.3.3 comprobar el registro radioeléctrico (regla IX/16 y apéndice 16 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT);
  - (RI) 4.1.3.4 comprobar que se llevan publicaciones actualizadas de la UIT (Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, apéndice 16);

	(RI)	4.1.3.5	comprobar que se llevan manuales de instrucciones para todo el equipo (regla IX/14); y
	(RI)	4.1.3.6	comprobar que se llevan manuales de servicio para todo el equipo cuando el mantenimiento en la mar sea la opción declarada (regla IX/14).
(RI)	4.1.4	Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, la conclusión del reconocimiento inicial debería consistir en:	
	(RI)	4.1.4.1	un informe sobre el reconocimiento en el que consten los pormenores del mismo, así como las omisiones y deficiencias, que el inspector, indicando claramente la organización que representa, debe elaborar y remitir a las autoridades pertinentes; si quedan satisfechas, las autoridades pertinentes deberían expedir el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero y el correspondiente Inventario del equipo.
(RP)	<b>4.2</b>	<b>Reconocimientos periódicos</b> – véase "Generalidades", sección 4.4	
(RP)	4.2.1	Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, el examen de los certificados vigentes y demás registros debería consistir en:	
	(RP)	4.2.1.1	comprobar la validez, según proceda, del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero;
	(RP)	4.2.1.2	si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;
	(RP)	4.2.1.3	comprobar que se dispone a bordo de información adecuada para el manejo y mantenimiento apropiados del equipo;
	(RP)	4.2.1.4	confirmar que todo nuevo equipo ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que no se han hecho modificaciones que afecten la validez de los certificados;
	(RP)	4.2.1.5	confirmar que se ha mantenido un registro durante el plazo transcurrido desde el último reconocimiento de manera satisfactoria a juicio de la Administración y de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones (regla IX/16);
	(RP)	4.2.1.6	comprobar las pruebas documentales de que la capacidad real de la batería ha sido demostrada en puerto en el curso de los 12 últimos meses (regla IX/12);
	(RP)	4.2.1.7	confirmar que se han cumplido las disposiciones de (RI) 4.1.3; y
	(RP)	4.2.1.8	comprobar que se ha efectuado la prueba anual de la RLS y, si procede, que se ha llevado a cabo el mantenimiento en tierra a intervalos que no exceden de cinco años (regla IX/14).

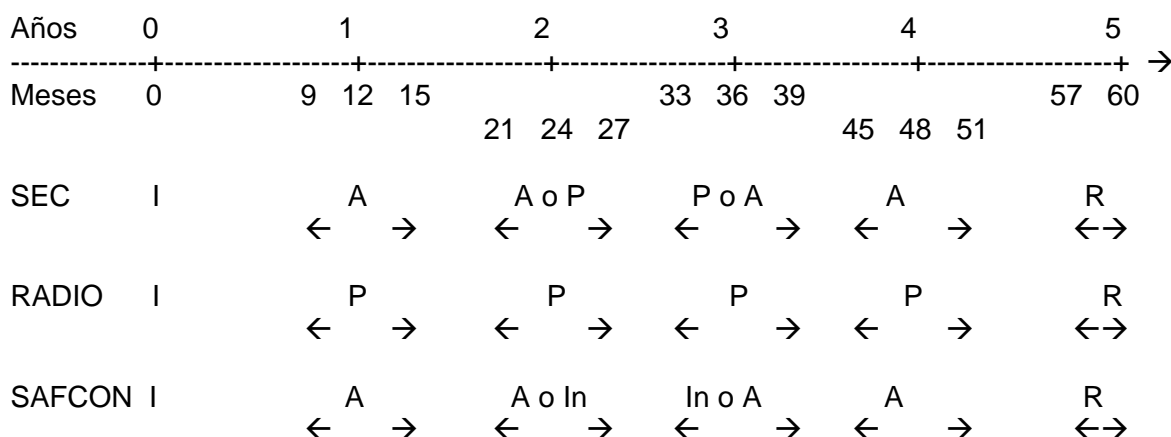
- (RP) 4.2.2 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, el reconocimiento periódico debería consistir en:
- (RP) 4.2.2.1 las disposiciones de (RI) 4.1.2.
- (RP) 4.2.3 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, la conclusión del reconocimiento periódico debería consistir en:
- (RP) 4.2.3.1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero; y
- (RP) 4.2.3.2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a la parte "Conclusión de los reconocimientos", sección 4.8.
- (RR) **4.3 Reconocimientos de renovación** – véase "Generalidades", sección 4.5
- (RR) 4.3.1 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, el examen de los certificados vigentes y demás registros debería consistir en:
- (RR) 4.3.1.1 las disposiciones de (RP) 4.2.1, salvo en lo que se refiere a la validez del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero.
- (RR) 4.3.2 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, el reconocimiento de renovación debería consistir en:
- (RR) 4.3.2.1 las disposiciones de (RI) 4.1.2.
- (RR) 4.3.3 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, la conclusión del reconocimiento de renovación debería consistir en:
- (RR) 4.3.3.1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, se debería expedir el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero, con arreglo a lo dispuesto en (RI) 4.1.4.

ANEXO

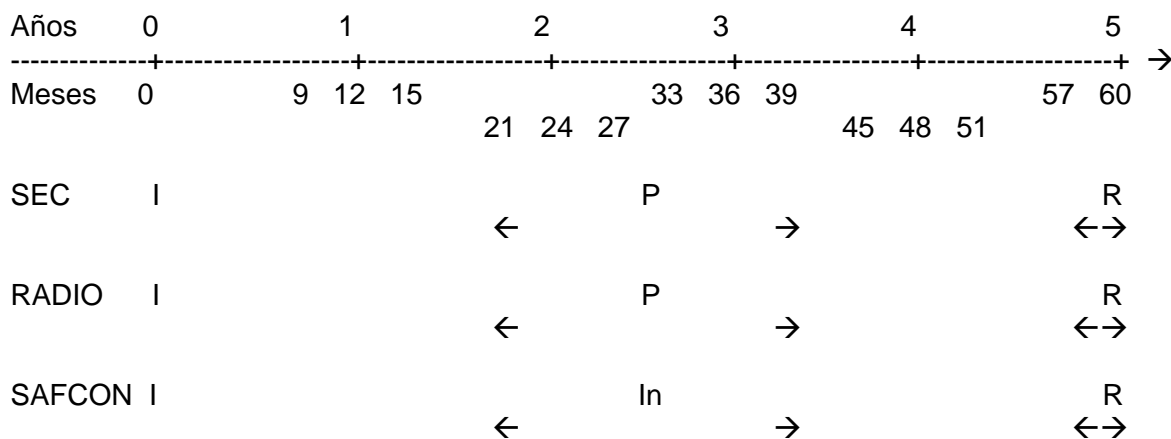
**DIAGRAMA DE LOS DOS SISTEMAS DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN PREVISTOS EN EL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012 (EL ACUERDO)**

El sistema de reconocimientos y certificación del Acuerdo es comparable al especificado en el Convenio SOLAS 74/88 para los buques de carga. Sin embargo, el Acuerdo también permite un sistema alternativo, según el cual la Administración puede eximir al buque de los reconocimientos anuales y ampliar el "intervalo de gestión" de los reconocimientos periódicos e intermedios de seis a 18 meses (véanse las reglas I/1 6), 7 1) c), 8 1) c) y 9 1) c)). Estos dos sistemas se muestran esquemáticamente a continuación.

**HSSC:**



**Sistema alternativo:**



**Códigos de los tipos de reconocimientos:**

- SEC: Reconocimientos de los dispositivos de salvamento y otro equipo
- RADIO: Reconocimientos de las instalaciones radioeléctricas
- SAFCON: Reconocimientos de la estructura, las máquinas y el equipo.
- I: Inicial
- R: Renovación
- P: Periódico
- In: Intermedio
- A: Anual]



### APÉNDICE 3

#### FORMACIÓN RELATIVA AL ABANDONO DEL BUQUE Y CUADRO DE RESUMEN DE EJERCICIOS

A continuación figura un resumen de las disposiciones del capítulo VIII relativas al abandono del buque y a los simulacros de incendio para facilitar su comprensión.

	<i>Ejercicios de abandono del buque</i>		<i>Ejercicios de lucha contra incendios</i>	
	24 ≤ L ≤ 45 m o 300 ≤ GT < 950	L ≥ 45 m o GT ≥ 950	24 ≤ L ≤ 45 m o 300 ≤ GT < 950	L ≥ 45m o GT ≥ 950
<i>Una vez por mes</i>	✓ <sup>1)</sup>	✓	✓ <sup>1)</sup>	✓
<i>En las 24 h siguientes a la salida de un puerto<sup>2) 3)</sup></i>	✓	✓	✓	✓
<b>REALIZADO COMO UNA EMERGENCIA REAL</b>				
<b>Incluido<sup>9)</sup></b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Alarma general de emergencia;</li> <li>Convocar a la tripulación a los puestos de reunión;</li> <li>Orden del cuadro de obligaciones de abandonar buque;</li> <li>Cometidos del cuadro de obligaciones;</li> <li>Comprobación de que se lleva la indumentaria adecuada;</li> <li>Comprobación de que se colocaron correctamente los chalecos salvavidas;</li> <li>Al menos un bote salvavidas<sup>4)</sup>: arriado, arranque y puesta en marcha del motor<sup>5)</sup>;</li> <li>Supervisión de un oficial experimentado en ejercicios con el buque en marcha si el punto 7 se lleva a cabo de esa manera<sup>6)</sup>;</li> <li>Puesta a flote de balsas salvavidas: accionamiento de los pescantes;</li> <li>Pruebas del alumbrado de emergencia;</li> <li>Registro del ejercicio en el diario de navegación<sup>8)</sup>.</li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>Presentarse en los puestos;</li> <li>Cometidos del cuadro de obligaciones;</li> <li>Puesta en marcha de una bomba contraincendios;</li> <li>Dos chorros de agua necesarios;</li> <li>Comprobación de los equipos de bombero<sup>7)</sup>, otros equipos personales de rescate, equipos de comunicaciones pertinentes;</li> <li>Funcionamiento de las puertas estancas, las puertas contraincendios, las válvulas de mariposa contraincendios y los medios de evacuación;</li> <li>Disposiciones necesarias para el abandono ulterior del buque;</li> <li>Registro del ejercicio en el diario de navegación<sup>8)</sup>.</li> </ol>	

Notas del cuadro:

- La Administración podrá modificar la prescripción, pero como mínimo cada tres meses.
- Si > 25 % de la tripulación no ha participado en la reunión anterior.
- Si no lo considera viable, la Administración podrá aceptar otros medios equivalentes.
- Diferentes botes salvavidas en ejercicios sucesivos si es viable.
- Al menos una vez cada 3 meses, puesta a flote y maniobras en el agua. Si es razonable, botes de rescate que no sean botes salvavidas una vez al mes.
- Buques que están navegando: véanse las "Directrices para la formación en la puesta a flote de botes salvavidas y botes de rescate llevando el buque arrancada avante respecto al agua", adoptadas por la Organización mediante la resolución A.624(15).
- Cuando se lleve equipo con carácter voluntario, es decir, un buque existente de L = 30 m que lleve un equipo de bombero (el capítulo V prescribe dos equipos de bombero para los buques nuevos de L ≥ 60 m, y el número será a satisfacción de la Administración para los buques nuevos de 45 m ≥ L < 60 m), el equipo se debería utilizar en los ejercicios y estos se deberían ajustar en consecuencia.
- La Administración podrá prescribir dicho diario de navegación.

### APÉNDICE 4

**CUADRO RECAPITULATIVO DE EQUIPO RADIOELÉCTRICO**  
**Buques nuevos y existentes de eslora igual o superior a 45 metros**  
**o de arqueo bruto igual o superior a 950**

A continuación figura un resumen de las disposiciones del capítulo IX relativas al equipo radioeléctrico a bordo de los buques pesqueros para facilitar su comprensión.

Equipo radioeléctrico (capítulo IX y COMSAR/Circ.32/Rev.2)	Zona marítima <sup>1)</sup>				
	A1	A2	A3		A4
			Opción SES	Opción HF	
VHF/LSD	X	X	X	X	X
MF/LSD		X	X		
SES proporcionada por un servicio de comunicaciones móviles por satélite reconocido			X		
MF/HF LSD + NBDP				X	X
VHF/LSD duplicado			X	X	X
SES duplicado - servicio de comunicaciones móviles por satélite reconocido			X	Cualquiera de los dos	
MF/HF duplicado LSD + NBDP					X
Receptor ISM <sup>3.a)</sup>	X	X	X	X	X
Llamada intensificada a grupos (LIG) (recepción de información sobre seguridad marítima) <sup>3.b)</sup>	X	X	X	X	X
HF NBDP (recepción de información sobre seguridad marítima) <sup>3.c)</sup>	X	X	X	X	X
RLS <sup>4)</sup>	X	X	X	X	X
Aparato radiotelefónico portátil (bidireccional) en ondas métricas para el SMSSM <sup>5)</sup>	X	X	X	X	X
SART <sup>2)</sup>	X	X	X	X	X

**Notas:**

- 1) Como se definen en la regla IX/2.
- 2) SART de radar o AIS-SART.  
 En cada banda de todo buque se llevará por lo menos un respondedor de radar. Otra alternativa es estibar un respondedor de radar en cada embarcación de supervivencia.
- 3) Información sobre seguridad marítima (ISM):
  - a) En cualquier zona en la que se preste un servicio internacional NAVTEX.
  - b) Si no se presta el servicio internacional NAVTEX en la zona del viaje, se dispondrá a bordo de LIG para la recepción de ISM.
  - c) Buques que realicen exclusivamente viajes en zonas en las que se preste un servicio de información sobre seguridad marítima por impresión directa de banda estrecha en ondas decamétricas (HF NBDP).
- 4) Circular MSC/Circ.1171 (Cese de los servicios Inmarsat-E por Inmarsat Ltd).  
 Si la RLS se instaló el 1 de julio de 2022 o posteriormente, se ajustará a normas de rendimiento y homologación no inferiores a las especificadas en la resolución MSC.471(101).
- 5) Como mínimo tres aparatos radiotelefónicos portátiles (bidireccionales) de ondas métricas (VHG) para el SMSSM

## APÉNDICE 5

### CUADRO RECAPITULATIVO DE APARATOS Y MEDIOS NÁUTICOS DE A BORDO

A continuación figura un resumen de las disposiciones del capítulo X relativas a los aparatos náuticos de a bordo de los buques pesqueros para facilitar su comprensión.

Aparatos náuticos de a bordo (capítulo X)	Aplicación: a buques nuevos y existentes <sup>1)</sup>		
	24-45 m o 300-950 GT	45-75 m o 950-3000 GT	≥75 m o ≥ 3000 GT
Compás magnético normal <sup>2)</sup>	X	X	X
Compás magnético de gobierno <sup>3)</sup>	X	X	X
Medios de comunicación entre la posición del compás magistral /el puesto normal de control de la navegación	X	X	X
Medios para tomar demoras	X	X	X
Cuadro o curva de desviaciones residuales	X	X	X
Compás magnético de respeto, intercambiable con el compás magistral <sup>4)</sup>	X	X	X
Girocompás		X <sup>5)</sup>	X <sup>6)</sup>
Teléfono u otro medio para comunicar información sobre el rumbo al puesto de gobierno de emergencia <sup>7)</sup>	X	X <sup>8)</sup>	X <sup>8)</sup>
Instalación de radar capaz de funcionar en la banda de frecuencias de 9 GHz y funciones de punteo	9) 10)	X <sup>11)</sup>	X <sup>12)</sup>
Ecosonda		X <sup>13)</sup>	X
Medios para determinar la profundidad del agua bajo el buque	X		
Dispositivo indicador de la velocidad y la distancia		X <sup>14)</sup>	X <sup>14)</sup>
Indicadores del ángulo del timón, del régimen de giro de cada hélice y, además, si tienen hélices de paso variable o hélices de empuje lateral, del paso y de la modalidad de funcionamiento de tales hélices <sup>16)</sup>		X <sup>15)</sup>	X
Radiogoniómetro			X <sup>17)</sup>

#### Notas:

- 1) La Administración debería utilizar la eslora del buque (L) o el arqueado bruto (GT); véase la sección 3.
- 2) La Administración, cuando estime irrazonable o innecesario prescribir un compás magnético magistral porque la naturaleza del viaje, la proximidad del buque a tierra o el tipo de buque no justifiquen la utilización de ese compás, podrá eximir a determinados buques o clases de buques de estas prescripciones, a condición de que se lleve siempre un compás de gobierno adecuado.
- 3) A menos que la información sobre el rumbo dada por el compás magistral aparezca también en el puesto de gobierno principal y el timonel pueda leerla en aquel claramente.
- 4) A menos que esté instalado el compás de gobierno o un girocompás.
- 5) Los buques construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente estarán equipados con un girocompás que cumpla las siguientes prescripciones: el timonel deberá poder leer claramente el girocompás principal o un repetidor giroscópico en el puesto de gobierno principal.
- 6) Los buques estarán provistos de un girocompás que se ajuste a las siguientes prescripciones:
  1. las indicaciones del girocompás magistral o de un repetidor giroscópico habrán de ser claramente legibles para el timonel en el puesto de gobierno principal;
  2. se dispondrá de uno o varios repetidores giroscópicos adecuadamente emplazados para tomar marcaciones en un arco de horizonte que, en la mayor medida posible, sea de 360°.
- 7) Aplicable únicamente a los buques con puestos de gobierno de emergencia.
- 8) Además, los buques construidos el 1 de febrero de 1992 o posteriormente dispondrán de medios para suministrar lecturas visuales del compás al puesto de gobierno de emergencia.
- 9) Aplicable únicamente a los buques ≥ 35 m. Estos buques podrán quedar exentos del cumplimiento de lo prescrito en la regla X/3 16) a discreción de la Administración, siempre que el equipo sea plenamente compatible con el respondedor de radar para búsqueda y salvamento.
- 10) En los buques de eslora inferior a 35 m dotados de aparato de radar, la instalación habrá de ser satisfactoria a juicio de la Administración.

- 11) Aplicable únicamente a los buques construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente
- 12) En los buques de eslora igual o superior a 75 m construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, los medios de punteo serán por lo menos tan eficaces como los de un punteador de reflexión.
- 13) Aplicable a los buques  $\geq 45$  m construidos el 25 de mayo de 1990 o posteriormente.
- 14) Aplicable a los buques construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente
- 15) Aplicable a los buques construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente
- 16) Todos estos indicadores serán legibles desde el puesto de órdenes de maniobra.
- 17) La Administración podrá eximir a los buques de dicha prescripción si estima irrazonable o innecesario que se lleve tal instrumento, o si los buques llevan otro equipo de radionavegación que resulte adecuado para los viajes previstos.

## APÉNDICE 6

### CUADRO RECAPITULATIVO DE LAS MEDIDAS DE LUCHA CONTRA INCENDIOS Solo buques nuevos

Se presenta un resumen de las disposiciones del capítulo V relativas a las medidas de lucha contra incendios (protección, detección, extinción y lucha) para facilitar su comprensión.

	Especificaciones	Espacios	Prescripciones	Alternativa	Reglas
<b>Protección estructural contra incendios</b>	El casco, la superestructura, los mamparos estructurales, las cubiertas y las casetas de gobierno estarán contruidos de acero u otro material equivalente.	Mamparos, escaleras, troncos de ascensores, puertas, ventanas, cubiertas, etc.	Los materiales, la integridad al fuego en la división de clase específica y otras normas se cumplirán en función de la eslora (L).	Las Administraciones pueden utilizar diferentes normas.	PARTE B - reglas 3 a 8 PARTE C - regla 28

	Especificaciones	Prescripciones	Reglas
<b>Sistema de ventilación</b>	Los conductos de ventilación serán de material incombustible.	<p>Se proveerán medios para para los ventiladores y para cerrar las aberturas principales de los sistemas de ventilación desde fuera de los espacios a los que den servicio.</p> <p>Se proveerán medios para cerrar desde un lugar seguro los espacios anulares que circunden chimeneas.</p> <p>Los sistemas de ventilación de los espacios de máquinas serán independientes de los provistos para otros espacios.</p>	PARTE B - regla 9 PARTE C - regla 29

	Prescripciones	Reglas
Instalaciones de calefacción	<p>Fijas para reducir el riesgo de incendio.</p> <p>No se permitirá utilizar fuegos abiertos como medio de calefacción.</p> <p>Todas las tuberías de gas serán de acero u otro material aprobado.</p> <p>Se instalarán dispositivos automáticos de cierre de gas de seguridad.</p>	<p>PARTE B - regla 10</p> <p>PARTE C - artículo 30</p>

	Prescripciones	Reglas
Cuestiones diversas <sup>74</sup>	<p>Las superficies descubiertas de los espacios de alojamiento tendrán características de débil propagación de la llama.<sup>75</sup></p> <p>Los revestimientos primarios de cubierta aplicados en espacios de alojamiento serán de materiales aprobados que no se inflamen fácilmente ni originen riesgos de toxicidad o explosión a temperaturas elevadas.<sup>76</sup></p> <p>Las máquinas que accionen bombas de trasiego de fueloil y otras bombas de combustible similares estarán equipadas con mandos a distancia que permitan desactivarlas fuera del espacio de que se trate.</p>	<p>PARTE B - regla 11</p> <p>PARTE C - regla 31</p>

	Prescripciones	Reglas
Almacenamiento de cilindros de gas	<p>Claramente marcados e identificados.</p> <p>Debidamente asegurados y protegidos contra daños y condiciones meteorológicas.</p> <p>Los accesorios eléctricos habrán de ser adecuados, a juicio de la Administración, para empleo en atmósfera inflamable.</p>	<p>PARTE B - regla 12</p> <p>PARTE C - regla 32</p>
Me	Prescripciones	Reglas

<sup>74</sup> Véanse las "Directrices relativas al empleo de ciertos materiales plásticos", que figuran en la recomendación 7 del documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993.

<sup>75</sup> Véanse las "Directrices sobre la evaluación de los riesgos de incendio típicos de los materiales", adoptadas por la Organización mediante la resolución A.166(ES.IV), y la parte 5, "Ensayo de inflamabilidad de las superficies (ensayo de los materiales de superficie y los revestimientos primarios de cubierta)", que figura en el anexo 1 del Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, 2010, adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.307(88), enmendado por la resolución MSC.437(99).

<sup>76</sup> Véase la "Recomendación sobre procedimientos de ensayo de exposición al fuego para determinar la inflamabilidad de los revestimientos primarios de cubierta", adoptada por la Organización mediante la resolución A.687(17).

Sistema automático de rociadores	<p>Al menos dos medios de evacuación a distancia considerable entre sí hacia la cubierta abierta y, de ahí, a las embarcaciones de supervivencia.</p> <p>No se considerará que los ascensores constituyen uno de los medios de evacuación que se prescriben.</p>	<p>PARTE B - regla 13 PARTE C - regla 33</p>
----------------------------------	--	--

Sistema automático de rociadores	Prescripciones solo para el método IIF adoptado (buques $L \geq 60$ m)	Reglas
Sistema automático de rociadores	<p>Tipo de tuberías con agua.</p> <p>Protegido contra la congelación.<sup>77</sup></p> <p>Señal de alarma automática visible y acústica en la sección cada vez que entra en funcionamiento cualquier rociador.</p> <p>Válvula de aislamiento en cada sección.</p> <p>Instrucciones adecuadas para las pruebas y las operaciones de mantenimiento.</p> <p>La bomba y el tanque de los rociadores no estarán situados en ningún espacio que deba estar protegido por el sistema de rociadores.</p> <p>Para cada sección del sistema se dispondrá de cabezales rociadores de respeto, en un número satisfactorio a juicio de la Administración.</p>	<p>PARTE B - regla 14</p>

<sup>77</sup> Véanse las "Directrices sobre las precauciones contra la congelación de los colectores contraincendios", que figuran en la recomendación 6 del Documento adjunto 3 del Acta final de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1993.

Sistemas automáticos de alarma y detección de incendios	Prescripciones solo para el método IIF adoptado (buques $L \geq 60$ m)	$45 \text{ m} \leq L$ buques $L < 60 \text{ m}$	Reglas
	<p>Señal de alarma automática visible y acústica en la sección cada vez que entra en funcionamiento cualquier detector.</p> <p>Accionado por una temperatura anormal del aire, por una concentración anormal de humo o por otros factores.</p> <p>No menos de dos fuentes de suministro eléctrico, una de las cuales deberá ser una fuente de emergencia.</p> <p>Para cada sección de detectores se dispondrá de cabezales de respeto en un número satisfactorio a juicio de la Administración.</p>	<p>Si se utilizan materiales de construcción combustibles en la construcción.</p>	<p>PARTE B - regla 15 PARTE C - regla 34</p>
Espacios de carga con riesgo elevado de incendio	buques $L > 60 \text{ m}$		Reglas
	<p>Protegidos por un sistema fijo de extinción de incendios a base de gas o por un sistema extintor que a juicio de la Administración ofrezca una protección equivalente.</p>		<p>PARTE B - regla 16</p>



	buques $L \geq 60$ m	$45 \text{ m} \leq L$ buques $L < 60$ m	Reglas
<b>Bombas contraincendios</b>	<p>Al menos dos bombas contraincendios, bombas accionadas de forma independiente.</p> <p>Si <math>L \geq 75</math> m, una bomba contraincendios de emergencia fija accionada de forma independiente.</p>	<p>Una bomba motorizada no dependiente de la máquina principal por lo que respecta a fuerza motriz; o una bomba accionada por la maquinaria principal.</p> <p>Se deberán instalar medios de extinción de incendios adicionales que sean satisfactorios a juicio de la Administración.</p> <p>Si se instaló una bomba contraincendios de emergencia fija, deberá ser de accionamiento independiente.</p>	<p>PARTE B – regla 17 PARTE C – regla 35</p>

	Prescripciones	Reglas
<b>Colectores, bocas contraincendios, mangueras</b>	<p>Todas las bocas contraincendios prescritas irán provistas de mangueras contraincendios que tengan lanzas de doble efecto.</p>	<p>PARTE B - reglas 18-19 PARTE C - reglas 36-37</p>

	Prescripciones	Reglas
<b>Extintores y extintores portátiles</b>	<p>Homologado.</p> <p>Se proveerán las cargas de respeto que la Administración juzgue satisfactorias.</p> <p>Los extintores de incendios serán examinados periódicamente y sometidos a las pruebas que determine la Administración.<sup>78</sup></p> <p>Si <math>L \geq 60</math> m, al menos 5 extintores portátiles en los puestos de control y los espacios de alojamiento.</p> <p>En los buques de <math>45 \text{ m} \leq L &lt; 60</math> m, al menos 3 extintores portátiles en los puestos de control y los espacios de alojamiento.</p>	<p>PARTE B - reglas 20-21 PARTE C - reglas 38-39</p>

<sup>78</sup> Véanse las "Directrices mejoradas aplicables a los extintores portátiles de incendios para usos marinos", adoptadas por la Organización mediante la resolución A.951(23), que pueden ser útiles, y las Directrices revisadas adoptadas mediante la resolución MSC.1/Circ.1432, enmendadas por la circular MSC.1/Circ.1516.

	Prescripciones	Reglas
Dispositivos fijos de extinción de incendios	<p>Se prescriben diferentes dispositivos fijos de extinción de incendios en cualquier espacio de máquinas, que sean satisfactorios a juicio de la Administración.</p> <p>En los buques nuevos y existentes estará prohibida la nueva instalación de sistemas de hidrocarburos halogenados como agentes extintores de incendios.<sup>79</sup></p>	<p>PARTE B - regla 22 PARTE C - regla 40</p>
Conexión internacional a tierra	<p><b>buques <math>L \geq 60</math> m</b></p> <p>Al menos una conexión internacional a tierra, que se ajuste a las dimensiones normalizadas de las bridas que se indican.</p>	<p>PARTE B - regla 23</p>
Equipos de bombero	<p><b>Prescripciones</b></p> <p>En los buques de eslora igual o superior a 60 m, se llevarán a bordo por lo menos dos equipos de bombero que sean satisfactorios a juicio de la Administración.</p> <p>Almacenados en puestos situados a considerable distancia entre sí, fácilmente accesibles y listos para emplearlos.</p> <p>En los buques <math>45 \text{ m} \leq L</math> buques <math>L &lt; 60</math> m, el número y la ubicación de los equipos de bomberos deberán ser satisfactorios a juicio de la Administración.</p>	<p><b>Reglas</b></p> <p>PARTE B - regla 24 PARTE C - regla 41</p>
Plano de lucha contra incendios	<p><b>Prescripciones</b></p> <p>Estará expuesto de manera permanente de modo satisfactorio a juicio de la Administración.<sup>80</sup></p> <p>En los buques pequeños, la Administración podrá no exigir el cumplimiento de esta prescripción.</p>	<p><b>Reglas</b></p> <p>PARTE B - regla 25 PARTE C - regla 42</p>

<sup>79</sup> Se tendrán en cuenta consideraciones especiales sobre el uso de halón en determinados Estados y su jurisdicción.

<sup>80</sup> Véase la resolución A.756(18): "Directrices sobre la información que se ha de facilitar en los planos de lucha contra incendios", la resolución A.654(16): "Signos gráficos para los planos de lucha contra incendios", la resolución A.952(23): "Signos gráficos para los planos de lucha contra incendios de a bordo", y la resolución A.1116(30): "Señales de las vías de evacuación y marcas de ubicación del equipo", que pueden resultar útiles.

## APÉNDICE 7

### CUADRO RECAPITULATIVO DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO Solo buques nuevos (excepto las reglas 13 y 14, que se aplican a los buques existentes de eslora superior a 45 metros o arqueo bruto igual o superior a 950)

Se presenta un resumen de las disposiciones del capítulo VII relativas a los dispositivos y medios de salvamento para facilitar su comprensión.

Embarcaciones de supervivencia, botes de rescate y balsas salvavidas <sup>81</sup>				
Número y tipos de embarcaciones de supervivencia	Al menos 2 embarcaciones de supervivencia en los buques L ≥ 75 m			Al menos 2 embarcaciones de supervivencia en los buques L < 75 m
	Capacidad total suficiente para al menos el 100 % de las personas a bordo en cada banda del buque.	Si el buque cumple: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ las prescripciones sobre compartimentado,</li> <li>▪ los criterios de estabilidad con avería y los criterios de mayor protección estructural contra incendios,</li> <li>▪ adicional a lo prescrito en la regla III/14 y en el capítulo V.</li> </ul>	Capacidad total suficiente para al menos el 50 % de las personas a bordo en cada banda del buque.	Capacidad total suficiente para al menos el 100 % de las personas a bordo en cada banda del buque.
	En lugar de lo anterior, bote salvavida de caída libre a popa y balsas salvavidas, ambos con capacidad suficiente para el 100 % de las personas a bordo.			
	Y un bote de rescate, a menos que el buque disponga de un bote salvavidas.			Y un bote de rescate, a menos que el buque disponga de una embarcación de supervivencia adecuada.

<sup>81</sup> Con material retrorreflectante. Véase la resolución MSC.481(102): "Recomendación revisada sobre la utilización y colocación de materiales retrorreflectantes en los dispositivos de salvamento", que puede ser útil.

Disponibilidad y estiba	Disponibilidad	Estiba	Embarco <sup>82</sup>	Mantenimiento	Alternativa
	<p>Estar inmediatamente disponibles en caso de emergencia.</p> <p>Puestos a flote con seguridad y rapidez.</p> <p>Recuperación rápida (si también hay bote de rescate).</p> <p>Las balsas salvavidas deberán ser autozafables de su punto de estiba, inflarse y desprenderse del buque en caso de zozobra.</p>	<p>El embarco se realiza de manera rápida y ordenada.</p> <p>Manejo rápido.</p> <p>Sujetos a sus propios pescantes o dispositivos de puesta a flote aprobados.</p> <p>Situado cerca de los espacios de alojamiento y de servicio.</p>	<p>Si la distancia desde la cubierta de embarco hasta la línea de flotación en la condición de servicio con calado mínimo exceda de 4,5 m.</p> <p>Al menos una escala.</p> <p>Alumbrado.</p> <p>Disposicion es relativas a los avisos de abandono del buque.</p> <p>Medios para evitar la descarga de agua.</p>	<p>Estado de disponibilidad operacional.</p> <p>Instrucciones de a bordo o programa de mantenimiento.</p> <p>Las tiras se giran y renuevan periódicamente.</p> <p>Piezas de respeto y equipo de reparación</p> <p>Mantenimiento o periódico de las embarcaciones de supervivencia inflables y de las unidades de destrinca hidrostática.</p>	<p>Las administraciones pueden aceptar cierta flexibilidad siempre que el buque esté equipado con medios alternativos de puesta a flote y recuperación.</p> <p>La Administración podrá autorizar la prórroga del servicio de las embarcaciones de supervivencia inflables y de los intervalos de las unidades de destrinca hidrostática hasta 24 meses.</p>
Chalecos salvavidas	Disponibilidad		Estiba	Prescripciones	
	<p>Para todas las personas.</p> <p>Con material retrorreflectante.</p>		<p>De fácil acceso.</p> <p>Posición claramente indicada.</p>	<p>Regla 24</p>	

<sup>82</sup> Deberá cumplir lo prescrito en la regla 32 que se aplican solo a los buques nuevos.

	Disponibilidad	Estiba	Prescripciones	Alternativa
Trajes de inmersión <sup>83</sup>	<p>Si se trata de un bote de rescate, por cada persona asignada a tripularlo.</p> <p>Para cada persona y de un tamaño adecuado.</p> <p>Con material retrorreflectante.</p>	Además, al menos tres trajes de inmersión para cada bote salvavidas.	Regla 25	<p>No es necesario si se trata de botes salvavidas totalmente cerrados o de un bote salvavidas de caída libre, ambos con una capacidad del 100 %.</p> <p>La Administración podrá eximir a los buques que naveguen constantemente en climas cálidos.</p>
Ayudas térmicas			Regla 26	

	Disponibilidad	Estiba	Prescripciones
Aros salvavidas	<p>Al menos 8 aros salvavidas en <b>buques L ≥ 75 m</b></p> <p>Al menos 6 aros salvavidas en <b>buques L &lt; 75 m</b></p> <p>Con material retrorreflectante.</p>	<p>Ser fácilmente accesibles y no estar permanentemente asegurados.</p> <p>Luz de encendido automático, al menos la mitad del número de aros salvavidas.</p> <p>Señales fumígenas de activación automática; al menos dos aros salvavidas.</p> <p>Cabo salvavidas flotante; al menos un aro salvavidas sin luz de encendido automático a cada banda del buque.</p>	Regla 27

	Disponibilidad	Prescripciones
Aparatos lanzacabos	1 aparato lanzacabos.	Regla 28

<sup>83</sup> Véase la circular MSC/Circ.1047: "Directrices para la inspección mensual de los trajes de inmersión y trajes de protección contra la intemperie por la tripulación del buque" y la circular MSC/Circ.1114: "Directrices para las pruebas periódicas", que pueden ser útiles.

	Disponibilidad	Estiba	Prescripciones	Alternativa
<b>Señales de socorro</b>	Por lo menos 12 cohetes lanzabengalas con paracaídas.	De fácil acceso.  Posición claramente indicada.	Regla 29  Para las bengalas de mano, véase la regla 30  Para las señales fumígenas flotantes, véase la regla 31.	Señales de socorro diurnas y nocturnas eficaces que sean satisfactorias a juicio de la Administración.

	Disponibilidad	Estiba	Prescripciones	Alternativa
<b>Aparatos radiotelefónicos bidireccionales portátiles de ondas métricas para el SMSSM</b>	Al menos 3 transceptores VHF portátiles, incluidas sus baterías de emergencia (las baterías primarias suelen ser de litio). <sup>84</sup>	Situado en una posición central y de fácil acceso en el puente de navegación. <sup>85</sup>	Regla 13  Normas de funcionamiento de la OMI	A bordo de los buques existentes, la Administración podrá aceptar aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas para el SMSSM que no cumplan las normas de funcionamiento adoptadas por la Organización

	Disponibilidad	Estiba	Prescripciones
<b>Respondedor de radar</b>	Al menos 1 SART. <sup>86</sup>	Ubicación visible en el interior del puente de navegación, a cada banda del buque y cerca de las puertas exteriores. <sup>87</sup>  Otra alternativa es estibar un respondedor de radar en cada embarcación de supervivencia.	Regla 14  Normas de funcionamiento de la OMI

\*\*\*

<sup>84</sup> Las baterías primarias deberían ir selladas para utilizarse solo en caso de emergencia y marcadas por el proveedor de forma que indiquen su fecha de caducidad. La batería debe llevar un precinto no sustituible para indicar que no se ha utilizado y debería tener capacidad suficiente para garantizar un funcionamiento de 8 horas a su máxima potencia nominal.

<sup>85</sup> La circular COMSAR/Circ.32/Rev.1: "Armonización de las prescripciones relativas al SMSSM para las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio SOLAS" puede ser útil.

<sup>86</sup> "SART" incluye al SART de radar y al AIS-SART.

<sup>87</sup> Uno de estos puede ser el respondedor de radar prescrito en la regla IX/6 1) c).