

**BOLETIN
INFORMATIVO
MARITIMO
INTERNACIONAL**

BOLETIN Nº 1 - AÑO: 2003

Fecha edición:

En este número

1 Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmiendas.

2 Listado de resoluciones y circulares aprobadas por el 76° período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima.

3 Lista de resoluciones aprobadas por la Asamblea de la OMI en su 10° período de sesiones (7 al 17 de noviembre de 1977).

4 Otras noticias de interés.

Prefectura Naval Argentina
Av. Madero 235 – Buenos Aires
infopna@prefectura naval.gov.ar
República Argentina



PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

1. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmiendas.

1.1 El Comité de Seguridad Marítima en su 76° período de sesiones, aprobó la Resolución MSC.134(76) que adopta enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado, que a continuación se transcribe:

**CAPITULO II-1
CONSTRUCCION:
ESTRUCTURA,
COMPARTIMENTADO Y
ESTABILIDAD, MAQUINARIA
E INSTALACIONES
ELECTRICAS.**

**PARTE A-1
ESTRUCTURA DE LOS
BUQUES**

1. Se agrega la siguiente nueva regla 3-6 después de la regla 3-5 existente:

"Regla 3-6: Acceso a y dentro de los espacios en la zona de carga de buques tanque y graneleros

1. Aplicación

1.1 Excepto conforme se establece en el párrafo 1.2., esta reglamentación se aplica a los buques tanque de arqueado bruto igual o superior a 500 toneladas y a graneleros, conforme se definen en la regla IX/1, de arqueado bruto igual o superior a 20.000 toneladas, construidos el o

después del 1 de enero de 2005.

1.2 Los buques tanque de arqueado bruto igual o superior a 500 toneladas construidos el o después del 1 de octubre de 1994 pero antes del 1 de enero de 2005 cumplirán con las disposiciones de la regla II-1/12-2 adoptada por resolución MSC.27(61).

2. Medios de acceso a espacios de carga y otros espacios

2.1 Cada espacio dentro de la zona de carga estará provisto de un medio permanente de acceso para permitir, durante toda la existencia de un buque, inspecciones generales y detalladas y mediciones de espesores de las estructuras del buque que efectuarán la Administración, la Compañía, según definición en la regla IX/1, y el personal del buque y otros, según sea necesario. Dicho medio de acceso cumplirá con las prescripciones del párrafo 5 y con las Disposiciones Técnicas para medios de acceso para inspecciones, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima por Resolución MSC.133(76), según puedan ser modificadas por la Organización, siempre que dichas enmiendas sean adoptadas, puestas en vigencia y tengan efecto de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del presente Convenio relacionadas con los

procedimientos de enmiendas aplicables al Anexo que no sea el Capítulo I.

2.2 Cuando un medio de acceso permanente pueda ser susceptible de averías durante operaciones normales de carga y descarga, o cuando sea imposible proveer medios de acceso permanente, la Administración podrá permitir, en vista de ello, la provisión de medios de acceso móviles o portátiles, acorde a lo indicado en las disposiciones Técnicas, siempre que los medios de fijación, montaje, suspensión o apoyo del medio portátil de acceso forme parte permanente de la estructura del buque. Todos los equipos portátiles podrán ser montados o desplegados fácilmente por personal del buque.

2.3 La construcción y los materiales de todos los medios de acceso y su montaje a la estructura del buque serán a satisfacción de la Administración. Los medios de acceso estarán sujetos a reconocimiento, antes de su utilización, o simultáneamente con su uso, para efectuar las inspecciones de acuerdo con la regla I/10.

3. Acceso seguro a bodegas de carga, tanques de carga, tanques de lastre y otros espacios.

3.1 El acceso seguro* a las bodegas de carga, coferdanes, tanques de lastre, tanques de carga y otros espacios en el área de carga será directo desde la cubierta expuesta y de manera tal que asegure su

inspección completa. El acceso seguro a los espacios de doble fondo será desde la sala de bombas, coferdán profundo, túnel de tubería, bodega de carga, espacio de doble casco o compartimento similar no previsto para transporte de hidrocarburos o cargas peligrosas.

3.2 Los tanques y subdivisiones de los tanques, que tengan una eslora de 35 m o superior estarán provistos de un mínimo de dos escotillas y escalas de acceso, con la mayor separación que sea posible. Los tanques que tengan menos de 35m de largo tendrán como mínimo una escotilla y escala de acceso. Cuando un tanque esté subdividido por uno o más mamparos rompeolas u obstrucciones similares que no permitan medios de acceso inmediato a las otras partes del tanque, se proveerán como mínimo dos escotillas y escalas.

3.3 Cada bodega de carga estará provista de un mínimo de dos medios de acceso con la mayor separación que sea posible. En general, estos accesos deberán disponerse diagonalmente, por ejemplo, un acceso cerca del mamparo de proa en la banda de babor, el otro cerca del mamparo de popa en la banda de estribor.

* Remitirse a las Recomendaciones para entrar a espacios cerrados a bordo de los buques, adoptadas por la Organización por resolución A. 864(20).

4. Manual de acceso a la estructura del buque

4.1 El manual de acceso a la estructura del buque, aprobado por la

Administración, describirá un medio de acceso del buque para efectuar inspecciones generales y detalladas y mediciones de espesores. Se mantendrá a bordo un ejemplar actualizado del mismo. El manual de acceso a la estructura del Buque incluirá lo siguiente, para cada espacio en el área de carga:

- .1 planos que exhiban los medios de acceso al espacio, con las especificaciones y dimensiones técnicas correspondientes;
- .2 planos que exhiban los medios de acceso dentro de cada espacio para permitir que se efectúe una inspección general, con las especificaciones y dimensiones correspondientes. Los planos indicarán desde dónde puede inspeccionarse cada área en el espacio;
- .3 planos que exhiban los medios de acceso dentro del espacio para permitir inspecciones detalladas, con las especificaciones y dimensiones técnicas correspondientes. Los planos indicarán las posiciones de las áreas estructurales críticas, ya sea que el medio de acceso sea permanente o portátil y desde dónde puede inspeccionarse cada área.
- .4 Instrucciones para inspeccionar y mantener la resistencia estructural de todos los medios de acceso y medios de montaje, teniendo en cuenta toda atmósfera corrosiva que pueda existir dentro del espacio;

**PARTE C
INSTALACIONES DE
MAQUINAS**

Regla 31: Control de las Máquinas

3 Se agrega el siguiente subpárrafo .10 nuevo al párrafo 2 de la regla:

".10 se diseñarán sistemas automáticos que aseguren que el oficial a cargo de la guardia de navegación recibirá la advertencia mínima de reducción de velocidad o parada inminente del sistema de propulsión, a tiempo para evaluar las circunstancias relacionadas con la navegación en una emergencia. En particular, los sistemas controlarán, supervisarán, informarán, alertarán y tomarán medidas de seguridad para reducir la velocidad o detener la propulsión en tanto se proporciona al oficial a cargo de la guardia de navegación la oportunidad de intervenir manualmente, excepto en aquellos casos en los que la intervención manual dará por resultado la falla total del motor y/o equipo de propulsión en un corto plazo, por ejemplo en el caso de exceso de velocidad.

**CAPITULO II-2
CONSTRUCCION:
PREVENCION, DETECCION
Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS**

Regla 3: Definiciones

4. En el párrafo 20, las palabras "regla VII/2" se reemplazan por las palabras "Código IMDG, conforme se define en la regla VII/1.1".

Regla 19: Transporte de mercancías peligrosas

5 En la tabla 19.3, en las columnas verticales 7 y 8 (relacionadas con puntos de inflamaciones de clase 3) ,

- .5 instrucciones con directrices de seguridad cuando se utilicen balsas para inspecciones detalladas y mediciones de espesores;
- .6 instrucciones para el montaje y utilización de medios portátiles de acceso en forma segura;
- .7 un inventario de todos los medios portátiles de acceso; y
- .8 registros de inspecciones y mantenimiento periódico de los medios de acceso del buque.

4.2 A los fines de esta regla "áreas estructurales críticas" son ubicaciones en las que, a partir de los cálculos, se ha determinado la necesidad de hacer un seguimiento o en las que, a partir de la historia del servicio de buques gemelos o similares, se ha establecido que son sensibles a craqueo, pandeo, deformación o corrosión que deteriorarían la integridad estructural del buque.

5. Especificaciones técnicas generales

5.1 Para acceso a través de aberturas, escotillas o pasahombres horizontales, las dimensiones serán las suficientes para permitir a una persona usar un aparato respirador autónomo y equipo protector para ascender o descender cualquier escala sin obstrucción y también proporcionar una abertura para facilitar el izado de una persona herida desde el fondo del espacio. Esta abertura mínima no tendrá menos de 600mm x 600mm. Cuando se dispone el acceso a una bodega de

carga a través de la escotilla de carga, la parte superior de la escala se colocará lo más cerca posible de la brazola de escotilla. Las brazolas de escotillas de acceso que tengan una altura mayor de 900 mm también tendrán escalones en la parte exterior junto a la escala.

5.2 Para acceso a través de aberturas, escotillas o pasahombres verticales, en mamparos rompeolas, pisos, esloras y bulárcamas que provean pasaje a través del largo y ancho del espacio, la abertura mínima no tendrá menos de 600 mm x 800 mm a una altura de no más de 600 mm desde el enchapado del fondo a menos que se provean enjaretados u otros peldaños.

5.3 Para buques tanque de menos de 5000 toneladas de peso muerto, la Administración puede aprobar, en circunstancias especiales, dimensiones más pequeñas para las aberturas mencionadas en los párrafos 5.1 y 5.2 si puede demostrarse a satisfacción de la Administración la capacidad para pasar por dichas aberturas o para sacar a un herido".

**PARTE B
COMPARTIMENTADO Y
ESTABILIDAD**

Regla 12-2: Acceso a los espacios situados en la zona de carga de buques tanque petroleros

2. La regla 12-2 existente fue eliminada.

los números "3.1 3.2" y "3.3." respectivamente se reemplazan por el número "3".

6 En la tabla 19.3, en la columna vertical 13 (relacionada con clase 5.2) el carácter "X" de las hileras 15 (relacionada con el párrafo 3.10.1) y 16 (relacionada con el párrafo 3.10.2) se reemplaza por el carácter "X" y se agrega una nueva nota 16 de la manera siguiente:

"16 De conformidad con las disposiciones del Código IMDG, con sus enmiendas, se prohíbe la estiba de mercancías peligrosas clase 5.2 bajo cubierta o en espacios de transbordo rodado cerrados"

CAPITULO III DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO

Regla 26: Prescripciones adicionales aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado

7 Al final del párrafo 1 se agrega el siguiente nuevo subpárrafo .4:

".4 antes del 1 de julio de 2004 cumplirán lo prescrito en el párrafo 2.5 a más tardar en la fecha del primer reconocimiento en o posterior a esa fecha".

8 Al final del párrafo 2 se agrega el siguiente nuevo subpárrafo .5:

".5 Las balsas salvavidas transportadas en los buques de pasaje de transbordo rodado dispondrán de respondedora radar* a razón de una respondedora por cada cuatro balsas salvavidas. La respondedora estará montada dentro de la

balsa salvavidas de manera que su antena tenga más de un metro sobre el nivel del mar cuando dicha balsa salvavidas esté desplegada, excepto para balsas salvavidas reversibles con capota. La respondedora estará dispuesta de manera que pueda ser de fácil acceso y montada por los sobrevivientes. Los contenedores de balsas salvavidas dotadas de respondedoras estarán claramente marcados.

* Remitirse a las normas de Rendimiento para respondedoras radar de embarcaciones de supervivencia para uso en operaciones de búsqueda y salvamento, adoptadas por la Organización por resolución A. 802 (19)".

CAPITULO XII MEDIDAS DE SEGURIDAD ADICIONALES APLICABLES A BUQUES GRANELEROS

9 A continuación de la existente regla 11 se agregan las siguientes nuevas reglas 12 y 13

"Regla 12: Detectores del nivel de agua en bodegas, espacios de lastre y espacios secos

(Esta regla es aplicable a los graneleros independientemente de su fecha de construcción)

1 Los graneleros estarán provistos de detectores del nivel de agua:

.1 en cada bodega de carga, dando alarmas audibles y visibles, una cuando el nivel de agua sobre el fondo interior en cada bodega llega a una altura de 0,5m y otra a una altura no inferior a 15% de la profundidad de la bodega de carga, pero no

más de 2 m. en los graneleros a los que se aplica la regla 9.2, deberán instalarse detectores con la última alarma solamente. Los detectores del nivel de agua se dispondrán en el extremo popel de las bodegas de carga. Para las bodegas de carga que se usan para lastre de agua, puede instalarse un dispositivo neutralizante de alarma. Las alarmas visuales discriminarán claramente entre los dos niveles de agua diferentes detectados en cada bodega;

.2 en cada tanque de lastre a proa del mamparo de colisión requerido por la regla II-1/11, dando una alarma audible y visible cuando el líquido en el tanque llegue a un nivel que no supere el 10% de la capacidad del tanque. Puede instalarse un dispositivo neutralizador de la alarma que se activará cuando el tanque esté en uso; y

.3 en cualquier espacio seco o nulo que no sea una caja de cadenas, cualquier parte del cual se extiende a proa de la bodega de carga más cercana a proa, dando una alarma audible y visible en un nivel de agua de 0,1 m por encima de la cubierta. Dichas alarmas deben ser proporcionadas en espacios cerrados cuyo volumen no supere 0,1% del volumen de desplazamiento máximo del buque.

2 Las alarmas audibles y visuales especificadas en el

párrafo 1 estarán ubicadas en el puente de navegación.

- Los graneleros construidos antes del 1 de julio de 2004 cumplirán con lo prescrito en esta regla a más tardar en la fecha del reconocimiento anual, intermedio o de renovación del buque que se efectuará posteriormente al 1 de julio de 2004, lo que ocurra primero.

Regla 13: Disponibilidad de los sistemas de bombeo

(Esta regla se aplica a graneleros independientemente de su fecha de construcción)

- En los buques graneleros, los medios de drenaje y bombeo de los tanques de lastre a proa del mamparo de colisión, y las sentinas de espacios secos, cualquier parte de los cuales se extienda a proa de la bodega de carga más cercana a proa, podrán ponerse en funcionamiento desde un espacio cerrado fácilmente accesible, cuya ubicación será accesible desde el puente de navegación o posición de control de la maquinaria de propulsión sin pasar por las cubiertas de francobordo expuestas o de superestructura. Cuando las tuberías que sirven a dichos tanques o sentinas atraviesan el mamparo de colisión, como alternativa al control de válvulas indicado en la regla II-1/11.4, podrá aceptarse el funcionamiento de válvulas por medio de accionadores operados a distancia, siempre que la ubicación de dichos controles de válvulas cumplan con lo prescrito en esta regla.
- Los graneleros construidos antes del 1 de julio de 2004

cumplirán con lo prescrito en esta regla a más tardar en la fecha del primer reconocimiento intermedio o de renovación del buque que se realizará después del 1 de julio de 2004, pero en ningún caso posteriormente al 1 de julio de 2007".

1.2 La Resolución 1 de la Conferencia de las Partes Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado (SOLAS'74) aprobada el 12 de diciembre de 2002, incorpora enmiendas al, vigente a partir del 1 de julio de 2004 que a continuación se transcribe:

RESOLUCIÓN 1 DE LA CONFERENCIA

(adoptada el 12 de diciembre de 2002)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

LA CONFERENCIA,

TENIENDO EN CUENTA los objetivos y principios de la Carta de las Naciones Unidas relativos al mantenimiento de la paz y la protección internacional, así como la promoción de relaciones amistosas y de cooperación entre los Estados,

PROFUNDAMENTE PREOCUPADA por la escalada mundial de actos de terrorismo en todas sus formas, que ponen en peligro o se cobran vidas humanas inocentes, arriesgan las libertades fundamentales y perjudican

gravemente la dignidad de los seres humanos,

CONSCIENTE de la importancia y el significado del transporte marítimo para el comercio y la economía mundiales, y, por consiguiente determinada a salvaguardar la cadena del suministro mundial de las interrupciones causadas por ataques terroristas contra los buques, puertos, terminales mar adentro y otras instalaciones,

CONSIDERANDO que los actos ilícitos perpetrados contra el transporte marítimo ponen en peligro la seguridad y la protección de las personas y las propiedades, afectan gravemente el funcionamiento de los servicios marítimos y socavan la confianza de la población mundial en la seguridad de la navegación marítima,

CONSIDERANDO que la comisión de tales actos constituye una grave preocupación para la comunidad internacional en su conjunto, en tanto que reconoce la importancia de que el comercio mundial se realice de un modo económico y eficiente,

CONVENCIDA de la urgente necesidad de desarrollar la colaboración internacional entre los Estados para que se elaboren y se adopten medidas prácticas eficaces, además de las que ya ha adoptado la Organización Marítima Internacional (en adelante "la Organización"), para prevenir y suprimir los actos ilícitos perpetrados contra el transporte marítimo en su más amplia acepción,

RECORDANDO la resolución 1373 (2001), del consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, adoptada el 28 de septiembre de 2001, en

la que se pide a los Estados que adopten medidas para prevenir y suprimir los actos de terrorismo, incluida la exhortación a los Estados para que implanten plenamente los convenios antiterroristas,

TOMANDO NOTA de la Acción Cooperativa G8 sobre la Protección del Transporte (en particular, su sección sobre seguridad marítima, remendada por los líderes del Grupo de los Ocho(G8) durante la cumbre celebrada en Kananaskis, Alberta (Canadá) en junio de 2002,

RECORDANDO el artículo VIII c) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (en adelante "el Convenio") que trata del procedimiento de enmienda del Convenio mediante la convocatoria de una conferencia de Gobiernos Contratantes,

TOMANDO NOTA de la resolución A.924(22), "Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques", adoptada por la Asamblea de la Organización el 20 de noviembre de 2001, en la que entre otras cosas:

a) se reconoce la necesidad de que la organización estudie, con miras a revisarlas, las medidas internacionales de carácter técnico y jurídico existentes, y examine otras nuevas, que tengan como finalidad prevenir y reprimir los actos de terrorismo contra los buques y mejorar la seguridad a bordo y en tierra, con el objetivo de reducir los riesgos para los pasajeros, tripulaciones y personal portuario, tanto a

bordo de los buques como en las zonas portuarias, así como para los buques y su carga, y

b) pide al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Jurídico y al Comité de Facilitación de la Organización que, bajo la dirección del Consejo, examinen con carácter prioritario la necesidad de actualizar los instrumentos a los que se hace referencia en los párrafos introductorios de dicha resolución, así como cualquier otro instrumento pertinente de la OMI que sea de su incumbencia y adopten nuevas medidas de seguridad, así como que, a la luz de las conclusiones de ese examen, adopten con prontitud las medidas necesarias,

HABIENDO IDENTIFICADO la resolución A.584(14): "Medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación", la circular MSC/Circ.443: "Medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques", y la circular MSC/Circ.754: "Seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado" entre los instrumentos de la OMI pertinentes al ámbito de aplicación de la resolución A.924(22),

RECORDANDO la resolución 5 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptada el 24 de mayo de 1994, y titulada "Enmiendas futuras al capítulo XI del Convenio SOLAS 1974 sobre medidas especiales para incrementar la seguridad marítima",

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas propuestas al Anexo del Convenio y distribuidas a todos los Miembros de la Organización y a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con el artículo VIII e) ii) del Convenio, las enmiendas al Anexo del Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DETERMINA, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 11 de enero de 2004, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2004 una vez aceptadas de conformidad con el párrafo 2 *supra*;

4. PIDE al Secretario General de la Organización que, de conformidad con el artículo VIII b) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo, a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que envíe copias de esta resolución y de su anexo a todos los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

CAPÍTULO V**SEGURIDAD DE LA
NAVEGACIÓN****Regla 19: Prescripciones
relativas a los sistemas y
aparatos náuticos que se han
de llevar a bordo**

.1 El texto actual de los subpárrafos .4, .5 y .6 del párrafo 2.4.2 se sustituye por el siguiente:

"4 cuando se trate de buques de arqueobruuto igual o superior a 300 pero inferior a 50.000 que no sean buques de pasaje ni buques tanque, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento del equipo de seguridad¹ que se efectúe después del 1 de julio de 2004, o el 31 de diciembre de 2004, si esta última fecha es anterior, y"

1 El primer reconocimiento del equipo de seguridad es el primer reconocimiento anual o el primer reconocimiento de renovación, si éste corresponde antes, efectuado para el equipo de seguridad después del 1 de julio de 2004, y además, en el caso de los buques en construcción, el reconocimiento inicial.

.2 Se añade la siguiente oración al final del actual subpárrafo .7 del párrafo 2.4:

"Los buques provistos de un SIA lo mantendrán en funcionamiento en todo momento, salvo en los casos en los que los acuerdos, reglas o normas internacionales estipulen la protección de la información náutica."

CAPÍTULO XI**MEDIDAS ESPECIALES
PARA INCREMENTAR LA
SEGURIDAD MARÍTIMA**

.3 El actual capítulo XI pasa a ser el capítulo XI-1.

**Regla 3: Número de
identificación del buque**

.4 Se intercala el siguiente texto a continuación del título de la regla:

"(Los párrafos 4 y 5 son de aplicación a todos los buques a los que se aplique la presente regla. En el caso de los buques construidos antes del 1 de julio de 2004, las prescripciones de los párrafos 4 y 5 se cumplirán, a más tardar, en la primera entrada programada del buque en dique seco después del 1 de julio de 2004). "

.5 Se suprime el párrafo 4 actual y, en su lugar, se incluye el nuevo texto siguiente:

"4 El número de identificación del buque estará permanentemente marcado:

.1 en un lugar visible, bien en la popa del buque o en ambos costados del casco, en la sección central a babor y a estribor, por encima de la línea de máxima carga asignada o a ambos lados de la superestructura, a babor y a estribor, o en la parte frontal de la superestructura; o bien, en el caso de los buques de pasaje, en una superficie horizontal visible desde el aire; y

.2 en un lugar fácilmente accesible, bien en uno de los mamparos transversales de extremo de los espacios de máquinas, según se definen éstos en la regla

11- 2/3.30, o en una de las escotillas o bien, en el caso de los buques tanque, en la cámara de bombas o, en el caso de los buques con espacios de carga rodada, según se definen éstos en la regla II-2/3.41, en uno de los mamparos transversales de extremo de dichos espacios de carga rodada.

5.1 El marcado permanente será bien visible, estará bien separado de otras marcas del casco y se pintará en un color que resalte.

5.2 El marcado permanente indicado en el párrafo 4.1 tendrá una altura no inferior a 200 mm. El marcado permanente indicado en el párrafo 4.2 tendrá una altura no inferior a 100 mm. La anchura de las marcas será proporcional a su altura.

5.3 El marcado permanente del número de identificación del buque se podrá efectuar mediante grabación en hueco o en relieve, o con punzón, o bien mediante cualquier otro método equivalente que garantice que dicho marcado no pueda borrarse con facilidad.

5.4 En los buques construidos con materiales que no sean acero o metal, la Administración aprobará el método de marcado del número de identificación del buque."

6 Se añade la siguiente nueva regla 5 a continuación de la regla 4 actual:

"Regla 5: Registro sinóptico continuo

.1 Todos los buques a los que se aplica el capítulo 1 deberán disponer de un registro sinóptico continuo.

.2.1 La finalidad del registro sinóptico continuo es que haya a bordo un historial del buque refrendo a la información contenida en él.

.2.2 El registro sinóptico continuo de los buques construidos antes del 1 de julio de 2004 facilitará, como mínimo, el historial del buque a partir del 1 de julio de 2004.

.3 La Administración expedirá a cada buque con derecho a enarbolar su pabellón un registro sinóptico continuo que contendrá, como mínimo, la siguiente información:

- .1 el nombre del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque;
- .2 la fecha en que se matriculó el buque en dicho Estado;
- .3 el número de identificación del buque, de conformidad con lo dispuesto en la regla 3;
- .4 el nombre del buque;
- .5 el puerto de matrícula del buque;
- .6 el nombre del propietario o propietarios inscritos y su domicilio o domicilios social(es);
- .7 el nombre del fletador o fletadores a casco desnudo y su domicilio o

domicilios social(es), si procede;

.8 el nombre de la compañía, tal como se define en la regla IX/I, su domicilio social y la dirección o direcciones desde las que lleve a cabo las actividades de gestión de la seguridad;

.9 el nombre de todas las sociedades de clasificación que hayan clasificado el buque;

.10 el nombre de la Administración, del Gobierno Contratante o de la organización reconocida que haya expedido el documento de cumplimiento (o el documento de cumplimiento provisional), especificado en el Código IGS definido en la regla IX/I, a la compañía que explota el buque, y el nombre de la entidad que haya realizado la auditoría para la expedición del documento si dicha entidad es distinta de la que ha expedido el documento;

.11 el nombre de la Administración, del Gobierno Contratante o de la organización reconocida que haya expedido el certificado de gestión de la seguridad (o el certificado de gestión de la seguridad provisional), especificado en el Código IIGS definido en la regla IX/I, al buque, y el nombre de la entidad

que haya realizado la auditoría para la expedición del certificado si dicha entidad es distinta de la que ha expedido el certificado;

.12 el nombre de la Administración, del Gobierno Contratante o de la organización reconocida de protección que haya expedido el certificado internacional de protección del buque (o un certificado internacional de protección del buque provisional), especificado en la Parte A del Código PBIP definido en la regla XI-2/1, al buque, y el nombre de la entidad que haya realizado la verificación para la expedición del certificado si dicha entidad es distinta de la que ha expedido el certificado; y

.13 la fecha en la que el buque dejó de estar matriculado en ese Estado.

4.1 Se anotará inmediatamente en el registro sinóptico continuo todo cambio en los datos a que se refieren los párrafos 3.4 a 3.12, a fin de actualizar la información y dejar constancia de los cambios.

4.2 En caso de que haya cambios que afecten a la información a que se refiere el párrafo 4.1, la Administración expedirá, lo antes posible pero sin que transcurran más de tres meses desde la fecha del cambio, a los buques con

**MEDIDAS ESPECIALES
PARA INCREMENTAR LA
PROTECCIÓN MARÍTIMA**

Regla 1: Definiciones

1 A los efectos del presente capítulo, a menos que se disponga expresamente otra cosa, regirán las siguientes definiciones:

- .1 *Granelero*: granelero definido en la regla IX/1.6.
- .2 *Quimiquero*: buque tanque quimiquero definido en la regla VII/8.2.
- .3 *Gasero*: buque gasero definido en la regla VII/11.2.
- .4 *Nave de gran velocidad*: nave definida en la regla XI/1.2.
- .5 *Unidad móvil de perforación mar adentro*: unidad móvil de perforación mar adentro de propulsión mecánica definida en la regla IX/1, no emplazada.
- .6 *Petrolero*: petrolero definido en la regla II-1/2.12.
- .7 *Compañía*: compañía definida en la regla IX/1.
- .8 *Interfaz buque-puerto*: interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque o desde éste.

derecho a enarbolar su pabellón una versión revisada y actualizada del registro sinóptico continuo o las correspondientes enmiendas al mismo.

4.3 En caso de cualquier cambio en los datos a los que se hace referencia en el párrafo 4.1, la Administración autorizará y exigirá, ya sea a la compañía, tal como se define en la regla IX/I, o al capitán del buque a que enmienden el registro sinóptico continuo para reflejar los cambios, mientras se expide una versión revisada y actualizada del registro sinóptico continuo. En estos casos, una vez que se haya enmendado el registro sinóptico continuo, la compañía informará de ello a la Administración sin demora.

5.1 El idioma del registro sinóptico continuo será el español, el francés o el inglés. Asimismo, se podrá suministrar una traducción del registro sinóptico continuo al idioma o idiomas oficiales de la Administración.

5.2 El registro sinóptico continuo se ajustará al modelo elaborado por la Organización y se mantendrá de conformidad con las directrices elaboradas por la Organización. No se modificará, suprimirá, borrará ni alterará en modo alguno ninguna de las anotaciones anteriores del registro sinóptico continuo.

6 Cuando un buque cambie su pabellón por el de otro Estado o cambie de propietario (o pase a otro fletador a casco desnudo), o cuando otra compañía asuma la responsabilidad de su explotación, el registro sinóptico continuo permanecerá a bordo.

7 Cuando un buque vaya a cambiar su pabellón por el de otro Estado, la compañía notificará a la Administración el nombre del Estado cuyo pabellón vaya a enarbolar el buque para que la Administración pueda enviar a dicho Estado una copia del registro sinóptico continuo que abarque el periodo durante el cual el buque estuvo bajo su jurisdicción.

8 Cuando un buque cambie su pabellón por el de otro Estado cuyo Gobierno sea un Gobierno Contratante, el Gobierno Contratante del Estado cuyo pabellón enarbolará el buque hasta ese momento transmitirá a la nueva Administración, lo antes posible después de que tenga lugar el cambio de pabellón, una copia del registro sinóptico continuo que abarque el periodo durante el cual el buque estuvo bajo su jurisdicción, junto con cualquier otro registro sinóptico continuo expedido anteriormente al buque por otro Estado.

9 Cuando un buque cambie su pabellón por el de otro Estado, la Administración adjuntará los registros sinópticos continuos anteriores al que vaya a expedir al buque con el fin de que haya un historial continuo del buque, según la finalidad de la presente regla.

10 El registro sinóptico continuo se llevará a bordo del buque y podrá inspeccionarse en cualquier momento."

7 A continuación del capítulo XI-1 se incluye el siguiente nuevo capítulo XI-2:

CAPITULO XI-2

- .9 *Instalación portuaria:* lugar determinado por el Gobierno Contratante o por la Autoridad designada donde tiene lugar la interfaz buque-puerto. Esta incluirá, según sea necesario, zonas como los fondeaderos, atracaderos de espera y accesos desde el mar.
- .10 *Actividad buque a buque:* toda actividad no relacionada con una instalación portuaria que suponga el traslado de mercancías o personas de un buque a otro;
- .11 *Autoridad designada:* organización u organizaciones o administración o administraciones del Gobierno Contratante responsables de la implantación de las disposiciones del presente capítulo relativas a la protección de la instalación portuaria y a la interfaz buque-puerto desde el punto de vista de la instalación portuaria.
- .12 *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP):* Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, consistente en una Parte A (cuyas disposiciones tendrán carácter obligatorio) y una Parte B (cuyas disposiciones tendrán carácter de recomendación)
- adoptado el 12 de diciembre de 2002 mediante la resolución 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, según sea enmendado por la Organización, a condición de que:
- 1 las enmiendas a la Parte A del Código se adopten, entren en vigor y surtan efecto de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del presente Convenio sobre el procedimiento de enmienda aplicable al Anexo, salvo al capítulo 1; y
 - 2 las enmiendas a la Parte B del Código sean adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de conformidad con su Reglamento interior.
- .13 *Suceso que afecta a la protección marítima:* todo acto o circunstancia que levante sospechas y que constituya una amenaza para la protección de un buque, incluidas las unidades móviles de perforación mar adentro y las naves de gran velocidad, de una instalación portuaria, de una interfaz buque-puerto o de una actividad buque a buque.
- .14 *Nivel de protección:* graduación del riesgo de
- que ocurra o se intente provocar un suceso que afecte a la protección marítima.
- .15 *Declaración de protección marítima:* acuerdo alcanzado entre un buque y una instalación portuaria u otro buque con el que realiza operaciones de interfaz, en el que se especifican las medidas de protección que aplicaran cada uno.
- .16 *Organización de protección reconocida:* organización debidamente especializada en cuestiones de protección y con un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y de los puertos autorizada para realizar una actividad de evaluación, o de verificación, o de aprobación o de certificación prescrita en el presente capítulo o en la Parte A del Código PBIP.
- 2 En las reglas 3 a 13, el término "buque" incluye también las unidades móviles de perforación mar dentro y las naves de gran velocidad.
- 3 Cuando en el presente capítulo se emplea la expresión "todos los buques", ésta se refiere a todo buque al que sea aplicable el presente capítulo.
- 4 En las reglas 3, 4, 7, 10, 11, 12 y 13 la expresión "Gobierno Contratante" incluye también una referencia a la "autoridad designada".

Regla 2: Ámbito de aplicación

1 El presente capítulo es aplicable a:

- 1 los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales:
 - .1.1 buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad;
 - .1.2 buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500; y
 - .1.3 unidades móviles de perforación mar adentro; y
- .2 las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

2 No obstante lo dispuesto en el párrafo 1.2, los Gobiernos Contratantes decidirán el ámbito de aplicación del presente capítulo y de las secciones pertinentes de la Parte A del Código PBIP, por lo que respecta a las instalaciones portuarias situadas en su territorio que aunque sean utilizadas fundamentalmente por buques que no estén dedicados a viajes internacionales, en ocasiones tengan que prestar servicio a buques que arriben tras un viaje internacional o zarpen con ese destino.

2.1 Los Gobiernos Contratantes basarán las decisiones que adopten con respecto a lo indicado en el párrafo 2 en una evaluación de la protección de la instalación portuaria realizada de

conformidad con lo dispuesto en la Parte A del Código PBIP.

2.2 Toda decisión adoptada por un Gobierno Contratante con respecto a lo indicado en el párrafo 2 no comprometerá el nivel de protección que se pretende alcanzar mediante las disposiciones del presente capítulo o las de la Parte A del Código PBIP.

3 El presente capítulo no es aplicable a los buques de guerra, ni a las unidades navales auxiliares, ni a otros buques que, siendo propiedad de un Gobierno Contratante o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

4 Nada de lo dispuesto en el presente capítulo irá en detrimento de los derechos y obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional.

Regla 3: Obligaciones de los Gobiernos Contratantes por lo que respecta a la protección

1 Las Administraciones establecerán los niveles de protección y garantizarán el suministro de información sobre tales niveles a los buques con derecho a enarbolar su pabellón. Cuando se produzcan cambios en el nivel de protección, la información se actualizará en función de las circunstancias.

2 Los Gobiernos Contratantes establecerán niveles de protección y proporcionarán información sobre éstos a las instalaciones portuarias que estén dentro de su territorio y a los buques antes de su entrada y durante su permanencia en

un puerto situado dentro de su territorio. Cuando se modifiquen los niveles de protección, se actualizará la información sobre dichos niveles, según lo exijan las circunstancias.

Regla 4: Prescripciones aplicables a las compañías y a los buques

1 Las compañías cumplirán las prescripciones pertinentes de este capítulo y las de la Parte A del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la Parte B del Código PBIP.

2 Los buques cumplirán las prescripciones pertinentes del presente capítulo y de la Parte A del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la Parte B del Código PBIP, y dicho cumplimiento se verificará y certificará según lo dispuesto en la Parte A del Código PBIP.

3 Antes de entrar en un puerto situado dentro del territorio de un Gobierno Contratante, o durante la permanencia en dicho puerto, el buque cumplirá las prescripciones correspondientes al nivel de protección establecido por ese Gobierno Contratante, si dicho nivel es superior al establecido por la Administración para ese buque.

4 Los buques responderán sin demora indebida a todo cambio que incremento el nivel de protección.

5 Cuando un buque no cumpla con las prescripciones del presente capítulo o de la Parte A del Código PBIP o no pueda respetar las prescripciones del nivel de protección fijado por la Administración o por otro Gobierno Contratante aplicable

a ese buque, enviará una notificación a la autoridad competente que corresponda antes de llevar a cabo una operación de interfaz buque-puerto o antes de la entrada en puerto, si ésta es anterior.

Regla 5: Responsabilidad específica de las compañías

La compañía se cerciorará de que el capitán dispone a bordo, en todo momento, de información mediante la cual funcionarios debidamente autorizados por un Gobierno Contratante puedan determinar:

1 quién es el responsable del nombramiento de los miembros de la tripulación y de otras personas contratadas o empleadas a bordo del buque, en el momento de que se trate, para desempeñar cualquier función relacionada con la actividad comercial del buque;

2 quién es el responsable de decidir a qué fin se destina el buque; y

3 si el buque opera con arreglo a un contrato o contratos de fletamento, quiénes son las partes en el contrato o contratos de fletamento.

Regla 6: Sistema de alerta de protección del buque

1 Todos los buques estarán provistos de un sistema de alerta de protección, según se indica a continuación:

- .1 los buques construidos el 1 de julio de 2004 o posteriormente;
- .2 los buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad, construidos antes del 1 de julio de

2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 1 de julio de 2004;

.3 los petroleros, quimiqueros, gaseros, graneleros y naves de carga de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos antes del 1 de julio de 2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 1 de julio de 2004; y

.4 otros buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 y unidades móviles de perforación mar adentro construidos antes del 1 de julio de 2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 1 de julio de 2006.

2 Al activarse, el sistema de alerta de protección del buque:

.1 iniciará y transmitirá automáticamente un alerta de protección buque-tierra a una autoridad competente designada por la Administración, que en estas circunstancias podrá incluir la Compañía, que servirá para identificar el buque, notificar su situación y advertir de que la protección del buque se encuentra amenazada o en peligro;

.2 no enviará el alerta de protección a ningún otro buque;

.3 no activará ninguna otra alarma instalada a bordo; y

.4 mantendrá activo el alerta de protección hasta que haya sido desactivado y/o repuesto en su posición inicial.

3 El sistema de alerta de protección del buque:

.1 podrá activarse desde el puente de navegación y, como mínimo, desde otra posición; y

.2 se ajustará a normas de funcionamiento que no sean menos estrictas que las aprobadas por la Organización.

4 Los puntos de activación del sistema de alerta de protección del buque estarán proyectados de modo que el alerta de protección del buque no pueda iniciarse accidentalmente.

5 La prescripción de llevar un sistema de alerta de protección del buque podrá cumplirse utilizando la instalación radioeléctrica instalada en cumplimiento de las prescripciones del capítulo IV, siempre y cuando se cumplan todas las prescripciones de esta regla.

6 Cuando una Administración reciba notificación de un alerta de protección del buque, dicha Administración deberá notificarlo inmediatamente al (a los) Estado(s) en cuyas

proximidades esté operando en ese momento el buque.

7 Cuando un Gobierno Contratante reciba notificación de un alerta de protección del buque procedente de un buque que no está autorizado a enarbolar su pabellón, dicho Gobierno Contratante lo notificará inmediatamente a la Administración pertinente y, si procede, al Estado o Estados en cuyas proximidades esté operando en ese momento el buque.

Regla 7: Amenazas para los buques

1. Los Gobiernos Contratantes establecerán niveles de protección y garantizarán que se facilita información sobre el nivel de protección a los buques que naveguen en su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial.

2. Los Gobiernos Contratantes habilitarán un punto de contacto mediante el que tales buques puedan solicitar asesoramiento o asistencia y al que tales buques puedan informar de cualquier inquietud de protección que tengan acerca de otros buques, movimientos o comunicaciones.

3. Cuando se identifique un riesgo de ataque, el Gobierno Contratante interesado informará a los buques afectados y a su Administración de:

.1 el nivel de protección actual;

.2 toda medida de protección que los buques afectados deban tomar para protegerse ante un ataque, de conformidad

con lo dispuesto en las disposiciones de la Parte A del Código PBIP; y

.3 las medidas de protección que haya decidido adoptar el Estado ribereño, según proceda.

Regla 8: Facultades discrecionales del capitán con respecto a la seguridad y la protección del buque

1 El capitán no se verá forzado por la compañía, el fletador, ni ninguna otra persona a no tomar o ejecutar una decisión que, según su opinión profesional, sea necesaria para garantizar la seguridad y la protección del buque. Esto incluye la posibilidad de negar el acceso a bordo de personas (excepto si están identificadas como debidamente autorizadas por un Gobierno Contratante), o de sus efectos personales, y la negativa a embarcar carga, incluidos los contenedores y otras unidades de transporte cerradas.

2 Si, en la opinión profesional del capitán, durante las operaciones del buque se produce un conflicto entre las prescripciones sobre seguridad y las prescripciones sobre protección aplicables, el capitán cumplirá las que sean necesarias para garantizar la seguridad del buque. En tales casos, el capitán podrá implantar temporalmente medidas de protección e informará de ello sin demora a la Administración y, si procede, al Gobierno Contratante en cuyo puerto se encuentre operando o tenga intención de entrar el buque. Toda medida de protección temporal que se tome en virtud de la presente regla estará, en el mayor grado posible, en consonancia con el

nivel de protección vigente. Cuando se identifiquen tales casos, la Administración se asegurará de que se resuelvan estos conflictos y se reduzca al mínimo la posibilidad de que se reproduzcan.

Regla 9: Medidas de control y cumplimiento

1 Control de los buques en puerto

1.1 A los efectos del presente capítulo, todo buque al que sea aplicable estará sujeto a control cuando se encuentre en un puerto de un Gobierno Contratante, por funcionarios debidamente autorizados por dicho Gobierno, los cuales podrán ser los mismos que desempeñen las funciones contempladas en la regla I/19. Tal control se limitará a verificar que hay a bordo un certificado internacional de protección del buque válido o un certificado internacional de protección del buque provisional válido expedido en virtud de las disposiciones de la Parte A del Código PBIP (certificado), que se aceptará siempre que sea válido, a menos que haya motivos fundados para pensar que el buque no satisface lo prescrito en el presente capítulo o en la Parte A del Código PBIP.

1.2 Cuando haya tales motivos fundados, o en los casos en que no se presente un certificado válido cuando se solicite, los funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno Contratante deberán imponer al buque una o más de las medidas de control indicadas en el párrafo 1.3. Las medidas que se impongan deberán ser proporcionadas, teniendo en cuenta las orientaciones facilitadas en la Parte B del Código PBIP.

1.3 Tales medidas de control serán las siguientes: inspección del buque, demora del buque, detención del buque, restricción de sus operaciones, incluidos los movimientos dentro del puerto, o expulsión del buque del puerto. Tales medidas de control podrán además, o como alternativa, incluir otras medidas administrativas o correctivas de menor importancia.

2 Buques que deseen entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante

2.1 A los efectos del presente capítulo, un Gobierno Contratante podrá exigir a los buques que deseen entrar en sus puertos que faciliten la siguiente información a funcionarios debidamente autorizados por ese Gobierno, para garantizar el cumplimiento del presente capítulo antes de la entrada en puerto con el fin de que no sea necesario hacer ningún preparativo ni tomar medidas de control:

- .1 que el buque está en posesión de un certificado válido, indicando el nombre de la autoridad que lo ha expedido;
- .2 el nivel de protección al que opera el buque en ese momento;
- .3 el nivel de protección al que haya operado el buque en cualquier puerto anterior donde haya realizado una operación de interfaz buque-puerto dentro del periodo de tiempo indicado en el párrafo 2.3;
- .4 toda medida especial o adicional de protección

que haya tomado el buque en cualquier puerto anterior donde haya realizado una operación de interfaz buque-puerto dentro del periodo de tiempo indicado en el párrafo 2.3;

.5 que se han observado los debidos procedimientos de protección del buque durante cualquier actividad buque a buque dentro del periodo de tiempo indicado en el párrafo 2.3; o

.6 toda otra información de carácter práctico relacionada con la protección (salvo los pormenores del plan de protección del buque), teniendo en cuenta las orientaciones facilitadas en la Parte B del Código PBIP.

Si así lo solicita el Gobierno Contratante, el buque o la compañía proporcionaran confirmación, aceptable para dicho Gobierno Contratante, de la información exigida *supra*.

2.2 Todo buque al que sea aplicable el presente capítulo que desee entrar en el puerto de otro Gobierno Contratante facilitará la información indicada en el párrafo 2.1 a petición de Funcionarios debidamente autorizados por dicho Gobierno. El capitán puede negarse a facilitar tal información aunque tendrá en cuenta que si lo hace puede denegársela la entrada al puerto.

2.3 El buque mantendrá un registro de la información mencionada en el párrafo 2.1 correspondiente a las últimas 1

0 instalaciones portuarias visitadas.

2.4 Si una vez recibida la información indicada en el párrafo 2.1, funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno Contratante del puerto en el que desee entrar el buque tienen motivos fundados para pensar que el buque incumple lo prescrito en el presente capítulo o en la Parte A del Código PBIP, tales funcionarios internarán establecer una comunicación con el buque y entre el buque y la Administración para rectificar el incumplimiento. Si no se puede rectificar el incumplimiento mediante esa comunicación, o si los funcionarios tienen motivos fundados para pensar que el buque incumple en otros sentidos lo prescrito en el presente capítulo o en la Parte A del Código PBIP, podrán adoptar disposiciones con respecto a ese buque, según se indica en el párrafo 2.5. Estas medidas deben ser proporcionadas, teniendo en cuenta las orientaciones brindadas en la Parte B del Código PBIP.

2.5 Tales disposiciones son las siguientes:

- .1 exigencia de que se rectifique el incumplimiento;
- .2 exigencia de que el buque acuda a un lugar especificado en el mar territorial o en las aguas interiores de ese Gobierno Contratante;
- .3 inspección del buque, si se encuentra en el mar territorial del Gobierno

Contratante a cuyo puerto el buque desee entrar; o

- 4 denegación de la entrada al puerto.

Antes de adoptar estas disposiciones, el Gobierno Contratante informará al buque de sus intenciones. Al recibir la información, el capitán podrá alterar la decisión de entrar en ese puerto. En tal caso, no se aplicará la presente regla.

3 Disposiciones adicionales

3.1 En caso de:

1. que se imponga una de las medidas de control que se mencionan en el párrafo 1.3 que no sea una medida administrativa o colectiva de menor importancia, o
2. se adopte cualquiera de las disposiciones que se mencionan en el párrafo 2.5,

un funcionario debidamente autorizado por el Gobierno Contratante informará inmediatamente por escrito a la Administración de las medidas de control impuestas o de las disposiciones adoptadas, y de las razones para ello. El Gobierno Contratante que imponga las medidas de control o las disposiciones también informará a la organización de protección reconocida que expidió el certificado del buque de que se trate, y a la Organización cuando se hayan impuesto tales medidas de control o se hayan adoptado disposiciones.

3.2 Cuando se deniegue la entrada a un puerto o se obligue a un buque a

abandonarlo, las autoridades del Estado rector del puerto deberán comunicar los hechos oportunos a las autoridades del Estado del próximo puerto de escala, si se conoce, y a otros Estados ribereños pertinentes, teniendo en cuenta las directrices que elaborará la Organización. Se garantizará que tal comunicación es confidencial y se trasmite por medios seguros.

3.3 Sólo se denegará la entrada en un puerto en virtud de los párrafos 2.4 y 2.5, o se obligará a un buque a abandonar un puerto en virtud de los párrafos 1.1 a 1.3, cuando los Funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno Contratante tengan motivos fundados para pensar que el buque supone una amenaza inmediata para la seguridad o la protección de las personas, de los buques o de otros bienes, y que no hay otros medios razonables para eliminar esa amenaza.

3.4 Las medidas de control mencionadas en el párrafo 1.3 y las disposiciones mencionadas en el párrafo 2.5 sólo se impondrán, en virtud de la presente regla, hasta que se haya corregido el incumplimiento que dio lugar a la adopción de las medidas de control o las disposiciones de manera que el Gobierno Contratante juzgue satisfactoria, teniendo en cuenta las medidas propuestas por el buque o la Administración, si las hay.

3.5 Cuando los Gobiernos Contratantes ejerzan el control previsto en el párrafo 1 o adopten las disposiciones previstas en el párrafo 2:

- .1 harán todo lo posible por evitar la demora o detención indebidas de un buque. Si el buque es objeto de una demora o detención indebida, tendrá derecho a indemnización por las pérdidas o daños que pueda sufrir, y
- .2 no impedirán el acceso al buque en caso de emergencia o por razones humanitarias y a efectos de protección.

Regla 10: Prescripciones aplicables a las instalaciones portuarias

1 Las instalaciones portuarias cumplirán las prescripciones pertinentes del presente capítulo y de la Parte A del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la Parte B de dicho Código.

2 Los Gobiernos Contratantes que tengan dentro de su territorio una o varias instalaciones portuarias a las que se aplique la presente regla, se asegurarán de que:

1. las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias se efectúan, revisan y aprueban de conformidad con lo dispuesto en la Parte A del Código PBIP; y
2. los planes de protección de las instalaciones portuarias se elaboran, revisan, aprueban e implantan de conformidad con lo dispuesto en la Parte A del Código PBIP.

3 Los Gobiernos Contratantes deberán establecer y notificar las medidas que deben adaptarse en el plan de protección de la instalación portuaria para los diferentes niveles de protección, incluidos los casos en que será necesaria la presentación de una declaración de protección marítima.

Regla 11: Acuerdos alternativos sobre protección

1 Cuando implanten lo dispuesto en el presente capítulo y en la Parte A del Código PBIP, los Gobiernos Contratantes podrán concertar por escrito acuerdos bilaterales o multilaterales con otros Gobiernos Contratantes sobre medidas de protección alternativos que cubren viajes internacionales cortos en rutas fijas entre instalaciones portuarias situadas dentro de sus territorios.

2 Ningún acuerdo de este tipo comprometerá el nivel de protección de otros buques o instalaciones portuarias no cubiertos por el acuerdo.

3 Ningún buque al que se le aplique un acuerdo realizará actividades de buque a buque con otro buque que no esté cubierto por ese acuerdo

4 Estos acuerdos se revisarán periódicamente, teniendo en cuenta la experiencia adquirida y cualquier cambio en las circunstancias de cada caso o las amenazas que se perciban para los buques, las instalaciones portuarias o las rutas cubiertas por el acuerdo.

Regla 12: Disposiciones equivalentes de protección

1 Una Administración podrá aceptar que un determinado

buque o grupo de buques con derecho a enarbolar su pabellón aplique otras medidas de protección que sean equivalentes a las prescritas en el presente capítulo o en la Parte A del Código PBIP, siempre que tales medidas de protección sean al menos tan eficaces como las prescritas en el presente capítulo o en la Parte A del Código PBIP. La Administración que acepte tales medidas alternativas de protección comunicará los pormenores de éstas a la Organización.

2 Cuando un Gobierno Contratante implante el presente capítulo y la Parte A del Código PBIP, podrá aceptar que una determinada instalación portuaria o un grupo de instalaciones portuarias que estén dentro de su territorio, distintas de las instalaciones a las que sea aplicable un acuerdo concluido en virtud de la regla 11, apliquen medidas de protección que sean equivalentes a las prescritas en el presente capítulo o en la Parte A del Código PBIP, siempre que tales medidas de protección sean al menos tan eficaces como las prescritas en el presente capítulo o en la Parte A del Código PBIP. El Gobierno Contratante que acepte tales medidas alternativas de protección comunicará los pormenores de éstas a la Organización.

Regla 13: Comunicación de información

1 Los Gobiernos Contratantes comunicarán a la Organización el 1 de julio de 2004, a más tardar, y pondrán a disposición de las compañías y los buques la siguiente información:

- .1 los nombres y datos de contacto de su autoridad o autoridades nacionales responsables de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias;
- .2 las zonas de su territorio que los planes de protección de las instalaciones portuarias aprobados abarcan;
- .3 los nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para recibir alertas de protección del buque-tierra, mencionadas en la regla 6.2.1, y adoptar las medidas oportunas al respecto;
- .4 los nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para recibir comunicaciones de los Gobiernos Contratantes que apliquen las medidas de control y cumplimiento mencionadas en la regla 9.3.1, y adoptar las medidas oportunas al respecto; y
- .5 los nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para prestar asesoramiento o asistencia a los buques y a quienes los buques pueden informar de toda inquietud de protección que tengan, tal como se indica en la regla 7.2;

y actualizarán después tal información cuando se

produzcan cambios relacionados con ella. La Organización distribuirá estos pormenores entre otros Gobiernos Contratantes para la información de sus oficiales.

2 Los Gobiernos Contratantes comunicarán a la Organización el 1 de julio de 2004, a más tardar, los nombres y datos de contacto de toda organización de protección reconocida autorizada a actuar en su nombre, así como los pormenores de la responsabilidad específica y las condiciones de la autoridad delegada a dichas organizaciones. Tal información se actualizará cuando se produzcan cambios relacionados con ella. La Organización distribuirá estos pormenores entre otros Gobiernos Contratantes para la información de sus oficiales.

3 Los Gobiernos Contratantes remitirán a la Organización el 1 de julio de 2004, a más tardar, una lista en la que indiquen los planes de protección de instalaciones portuarias aprobados para las instalaciones que estén dentro de su territorio, especificando qué lugar o lugares cubre cada plan de protección aprobado y la correspondiente fecha de aprobación, y posteriormente también comunicarán los siguientes cambios si se produce alguno de ellos:

- .1 se hayan introducido o vayan a introducirse cambios en el lugar o lugares cubiertos por un plan de protección de instalaciones portuarias aprobado. En tales casos, en la información comunicada se especificarán los cambios

con respecto al lugar o lugares cubiertos por el plan y la fecha en la cual se vayan a introducir o se hayan implantado tales cambios;

- .2 se haya retirado o se vaya a retirar un plan de protección de instalaciones portuarias aprobado previamente incluido en la lista remitida a la Organización. En tales casos, en la información comunicada se especificará la fecha en la cual el retiro surtirá efecto o se hayan implantado. Estos casos se pondrán en conocimiento de la Organización tan pronto como sea posible; y

.3 haya adiciones a la lista de planes de protección de las instalaciones portuarias aprobados. En tales casos, en la información comunicada se especificará el lugar o lugares cubiertos por el plan y la fecha de aprobación.

4 Después del 1 de julio de 2004, los Gobiernos Contratantes remitirán, a intervalos de cinco años, una lista actualizada y revisada que indique todos los planes de protección de instalaciones portuarias aprobados para las instalaciones portuarias situadas dentro de su territorio, junto con el lugar o los lugares cubiertos por cada plan de protección de instalación portuaria aprobado y la correspondiente fecha de aprobación (así como la fecha de aprobación de cualquier enmienda al mismo), que sustituirá y revocará toda la

información comunicada a la Organización en los últimos cinco años, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.

5 Los Gobiernos Contratantes comunicarán a la Organización la información relativa a la firma de un acuerdo en virtud de la regla 11. La información comunicada incluirá:

- .1 los nombres de los Gobiernos Contratantes que hayan firmado el acuerdo;
- .2 las instalaciones portuarias y las rutas fijas cubiertas por el acuerdo;
- .3 la periodicidad con que se revisará el acuerdo;
- .4 la fecha de entrada en vigor del acuerdo; e
- .5 información sobre toda consulta que hayan mantenido con otros Gobiernos Contratantes,

y también comunicarán posteriormente a la Organización, con la mayor prontitud posible, la información que se refiera a la enmienda o el cese del acuerdo.

5 Todo Gobierno Contratante que permita, en virtud de la regla 12, que se adopten medidas de protección equivalentes respecto de un buque con derecho a enarbolar su pabellón o de una instalación portuaria situada dentro de su territorio, comunicará a la Organización los pormenores de este hecho.

6 La Organización pondrá a disposición de los demás Gobiernos Contratantes que lo soliciten la información

comunicada en virtud del
párrafo 3.

* * * * *

1.3 La Resolución 2 de la Conferencia de las Partes Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado (SOLAS 74) aprobada el 12 de diciembre de 2002, incorpora enmiendas al, vigente a partir del 1 de julio de 2004 que a continuación se transcribe:

**RESOLUCIÓN 2 DE LA
CONFERENCIA**

(adoptada el 12 de diciembre de
2002)

**ADOPCIÓN DEL CÓDIGO
INTERNACIONAL PARA LA
PROTECCIÓN DE LOS
BUQUES Y DE LAS
INSTALACIONES
PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)**

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO las enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (en adelante denominado "el Convenio"), relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítimas,

CONSIDERANDO que el nuevo capítulo XI-2 del Convenio hace referencia a un Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias (Código PBIP) y exige que los buques, las compañías y las instalaciones portuarias cumplan las prescripciones pertinentes de la parte A del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias

(Código PBIP) (en adelante denominado el "Código"), especificadas en la parte A del Código,

ESTIMANDO que la implantación del nuevo capítulo XI-2 del Convenio por los Gobiernos Contratantes contribuirá en gran medida a incrementar la seguridad y la protección marítimas y a salvaguardar a quienes se encuentren a bordo y en tierra,

HABIENDO EXAMINADO un proyecto de Código preparado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (en adelante denominada la "Organización"), en sus periodos de sesiones 75º y 76º, para su examen y adopción por la Conferencia,

1. ADOPTA el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución,

2. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que el Código PBIP cobrará efecto el [1 de julio de 2004] al entrar en vigor el nuevo capítulo XI-2 del Convenio;

3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima que mantenga el Código sometido a examen y lo enmiende, según proceda;

4. PIDE al Secretario General de la Organización que remita copias certificadas de la presente resolución y del texto del Código que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;

5. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de esta resolución y de su anexo a todos los Miembros de la Organización que no son

SE ACLARA QUE EL ANEXO DE LA PRESENTE RESOLUCION ES EL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CODIGO PBIP) Y QUE PARA EL CUMPLIMIENTO DE ESTE CONVENIO INTERNACIONAL LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA A PUESTO EN VIGOR LA ORDENANZA Nº 4-03 (DPSN) CORRESPONDIENTE AL TOMO 2 "REGIMEN ADMINISTRATIVO DEL BUQUE" DENOMINADA "NORMAS PARA LA OBTENCION DE LOS CERTIFICADOS DE PROTECCION DE LOS BUQUES ACORDE A LA PARTE "A" DEL CODIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCION DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CODIGO PBIP)" Y LA ORDENANZA Nº 6-03 (DPSJ) CORRESPONDIENTE AL TOMO 8 "REGIMEN POLICIAL" DENOMINADA "NORMAS PARA LA OBTENCION DE LA DECLARACION DE CUMPLIMIENTO DE INSTALACION PORTUARIA DEL CODIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCION DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CODIGO PBIP)".

2. Listado de Resoluciones y Circulares aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima en su 76° período de sesiones que se celebró entre el 15 y el 24 de mayo de 2002.

LISTADO DE RESOLUCIONES

RESOLUCION	TEMA
Resolución MSC.133(76)	Adopción de las disposiciones técnicas sobre los medios de acceso para efectuar inspecciones.
Resolución MSC.134(76)	Adopción de enmiendas al convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.
Resolución MSC. 135(76)	Adopción de enmiendas al código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI).
Resolución MSC. 136(76)	Normas de funcionamiento para los sistemas de alerta de protección del buque.
Resolución MSC.137(76)	Normas sobre maniobrabilidad de los buques.
Resolución MSC.138(76)	Enmiendas a la recomendación sobre la navegación en las entradas al mar báltico.
Resolución MSC.139(76)	Sistemas de notificación obligatoria para buques.
Resolución MSC.140(76)	Recomendación para la protección del enlace para transmisiones en ondas métricas del sia.
Resolución MSC.141(76)	Método de prueba modelo revisado en virtud de la resolución 14 de la conferencia solas de 1995

LISTADO DE CIRCULARES

CIRCULAR	TEMA
MSC/Circ.1053	Notas explicativas de las Normas sobre maniobrabilidad de los buques.
MSC/Circ.1054	Directrices provisionales para las naves de vuelo rasante (NVR).
MSC/Circ.1055	Directrices sobre el método de muestreo de la medición de espesores para la evaluación de la resistencia longitudinal y los métodos de reparaciones, de conformidad con el anexo 12 del anexo B de la resolución A.744(18), enmendada.
MSC/Circ.1056	MEPC/Circ.399 - Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas cubiertas de hielo.
MSC/Circ.1057	Propuestas de enmiendas para actualizar el Código NSD y el Código NGV 1994.
MSC/Circ.1058	MEPC/Circ.400 - Directrices provisionales para ayudar a los Estados de abanderamiento y otros Estados que tengan intereses de consideración a que establezcan y mantengan un marco de consultas y cooperación eficaz en las investigaciones de siniestros marítimos.

C I R C U L A R	T E M A
MSC/Circ.1059	MEPC/Circ.401 - Procedimientos relativos a incumplimientos graves del Código IGS observados.
MSC/Circ.1060	Orientaciones sobre la preparación de propuestas relativas a los sistemas de organización del tráfico marítimo y de notificación para buques.
MSC/Circ.1061	Orientaciones sobre el uso de los sistemas integrados de puente (SIP).
MSC/Circ.1062	Mantenimiento y administración de mensajes binarios del SIA.
MSC/Circ.1063	Participación de los buques en los servicios de navegación meteorológica
MSC/Circ.1064	Enmiendas al Manual internacional SafetyNET.
MSC/Circ.1065	Normas de la AISM para la formación y la titulación del personal de los servicios de tráfico marítimo (STM).

OTRAS CIRCULARES

C I R C U L A R	T E M A
COLREG.2/Circ.52	Dispositivos de separación del tráfico nuevos y modificados y medidas de organización del tráfico conexas.
SN/Circ.224	Medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico.
SN/Circ.225	Sistemas de notificación obligatoria para buques.
SN/Circ.226	Peligros de las maniobras encontradas en la prevención de abordajes.
SN/Circ.227	Directrices para la instalación del sistema de identificación automática (SIA).
STCW/Circ.139	Partes en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978, enmendado, que el Comité de Seguridad Marítima ha confirmado que han comunicado información que demuestra que dan plena y total efectividad a las disposiciones pertinentes del Convenio.

OBSERVACIONES: Se indica que los listados de Resoluciones y Circulares aprobadas por el Comité de seguridad Marítima se publicaron, según se indica a continuación:

<u>C O M I T É</u>	<u>F E C H A S</u>	<u>P U B L I C A D A S</u>	<u>F E C H A S</u>
MSC 70° período de sesiones	7 al 11 DIC-98	BIMI N° 1/99	MAY-99
MSC 71° período de sesiones	9 al 20 MAY-99	BIMI N° 1/00	ENE-00
MSC 72° período de sesiones	17 al 26 MAY-00	BIMI N° 3/00	OCT-00
MSC 73° período de sesiones	27 NOV al 6 DIC-00	BIMI N° 1/01	JUL-01
MSC 74° período de sesiones	30 MAY al 8 JUN-01	BIMI N° 2/01	DIC-01
MSC 75° período de sesiones	15 al 24 MAY 02	BIMI N° 1/02	SEP-02

3. Lista de resoluciones aprobadas por la Asamblea de la OMI en su 10° período de sesiones (7 al 17 NOV - 77).

RESOLUCIÓN	T E M A
A.371 (X)	Corrección de la Resolución de la Asamblea A.358 (X).
A.372 (X)	Recomendación sobre medidas de seguridad contra incendios en buques de pasaje que no transporten más de 36 pasajeros.
A.373 (X)	Código de seguridad para naves de sustentación dinámica.
A.374 (X)	Sistemas de organización del tráfico.
A.375 (X)	Navegación en los Estrechos de Malaca y Singapur.
A.376 (X)	Procedimiento de adopción de dispositivos de separación del tráfico marítimo a los efectos del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972.
A.377 (X)	Procedimiento de adopción y modificación de los sistemas de organización del tráfico marítimo distintos de los dispositivos de separación del tráfico.
A.378 (X)	Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo.
A.379 (X)	Establecimiento de zonas de seguridad y pasos de navegación o sistemas de organización del tráfico en zonas de exploración situadas mar adentro.
A.380 (X)	Vocabulario normalizado de navegación.
A.381 (X)	Plan para el establecimiento de un sistema mundial de radioavisos náuticos.
A.382 (X)	Compases magnéticos - Emplazamiento a bordo y normas de rendimiento
A.383 (X)	Normas operacionales de receptores de escucha radiotelefónica.
A.384 (X)	Normas de rendimiento de los reflectores radar.
A.385 (X)	Normas operacionales de las instalaciones radiotelefónicas de ondas métricas.
A.386 (X)	Aplicación del párrafo 9 b) del Anexo I del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972.
A.387 (X)	Procedimiento de enmienda y actualización del Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR).
A.388 (X)	Recomendación relativa al arqueo de los espacios de lastre en los petroleros provistos de tanques de lastre separado.
A.389 (X)	Fórmula transitoria para determinar el arqueo de ciertos buques.
A.390 (X)	Procedimientos de inspección de buques que deben seguirse a fin de dar cumplimiento a la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, y al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966.

RESOLUCIÓN	T E M A
A.391 (X)	Procedimientos de control de las descargas que deben seguirse a fin de dar cumplimiento al Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954.
A.392 (X)	Informes a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental sobre contravenciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954.
A.393 (X)	Recomendación sobre especificaciones internacionales de rendimiento y ensayo para equipos separadores de agua e hidrocarburos y para hidrocarbúrometros.
A.394 (X)	Recomendación sobre prohibición del transporte a granel de bifenilos policlorados.
A.395 (X)	Aceptación de responsabilidades asignadas por el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972.
A.396 (X)	Contrato del Secretario General.
A.397 (X)	Aceptación del Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT).
A.398 (X)	Aprobación de informes de Comités.
A.399 (X)	Recomendación sobre la emisión por parte de los Gobiernos de información relativa a los documentos exigidos a la llegada, permanencia en puerto y salida de buques que efectúen viajes internacionales, y a otras formalidades aplicables a lo mismo.
A.400 (X)	Enmiendas a la Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.
A.401 (X)	Creación de un Grupo especial de trabajo.
A.402 (X)	Locales y medios de la sede de la Organización.
A.403 (X)	Atrasos en el pago de contribuciones y Fondo de operaciones.
A.404 (X)	Presentación de las cuentas y del informe de intervención.
A.405 (X)	Programa de trabajo a largo plazo de la Organización.
A.406 (X)	Programa de trabajo y presupuesto para el décimo ejercicio económico, 1978/79.
A.407 (X)	Revisión de la lista de organizaciones no gubernamentales que tienen carácter consultivo.
A.408 (X)	Estatuto de la Dependencia Común de Inspección.
A.409 (X)	Destino de los excedentes de caja correspondiente a 1976 y 1977.

OBSERVACIONES: Las listas de Resoluciones de Asamblea se publicaron, según se indica a continuación.

<u>RESOLUCIONES ASAMBLEA</u>	<u>FECHAS</u>	<u>PUBLICADAS</u>	<u>FECHAS</u>
11° período de sesiones	5 al 15 NOV-79	BIMI N° 2/02	NOV-02
12° período de sesiones	9 al 20 NOV-81	BIMI N° 2/01	DIC-01
13° período de sesiones	7 al 18 NOV-83	BIMI N° 1/01	JUL-01
14° período de sesiones	11 al 22 NOV-85	BIMI N° 3/00	OCT-00
15° período de sesiones	9 al 20 NOV-87	BIMI N° 1/00	ENE-00
16° período de sesiones	9 al 20 OCT-89	BIMI N° 1/99	MAY-99
17° período de sesiones	28 OCT al 8 NOV-91	BIMI N° 2/98	SET-98
18° período de sesiones	25 OCT al 5 NOV-93	BIMI N° 2/97	NOV-97
19° período de sesiones	13 al 24 NOV-95	BIMI N° 1/97	JUN-97
20° período de sesiones	17 al 27 NOV-97	BIMI N° 1/98	ABR-98
21° período de sesiones	15 al 26 NOV-99	BIMI N° 2/00	ABR-00
22° período de sesiones	19 al 30 NOV-01	BIMI N° 1/02	SEP-02

4. Otras noticias de interés.

**“PARA CONSULTAR OTRAS NORMAS DE REGLAMENTARIAS INGRESAR A LA PAGINA
www.prefecturanaval.gov.ar”**

NOTA: Se recuerda a los lectores que la BITEC es la Biblioteca Técnica de la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación, ubicada en la sede de este organismo, Edificio "Guardacostas", Av. Madero 235, Piso 4, Oficina 4.20 (1106), Capital Federal. Ante cualquier consulta, tenga a bien dirigirse de lunes a viernes entre las 0900 y las 1300 horas.
