

**BOLETÍN  
INFORMATIVO  
MARÍTIMO  
INTERNACIONAL**

**BOLETÍN Nº 1 - AÑO: 2005**

**Fecha edición: julio**

**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 80° período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima.

**3** Lista de resoluciones aprobadas por la Asamblea de la OMI en su 7° período de sesiones (5 al 15 de octubre de 1971).

**4** Otras noticias de interés.

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA  
Av. Madero 235 – Buenos Aires  
infopna@prefecturanaval.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 79° período de sesiones aprobó el 9 de diciembre de 2004 la Resolución MSC.170 (79) que adopta enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado vigentes a partir del 1 de julio de 2006, que a continuación se transcribe:**

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 ASIMISMO el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, (en adelante denominado "el Convenio"), referentes al procedimiento de enmienda del Anexo del Convenio, con excepción de su capítulo I,

HABIENDO EXAMINADO, en su 79° período de sesiones, las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas a éste, cuyo texto figura en el **anexo** de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2006, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o los 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 SOLAS a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2006, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, remita 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 ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su **anexo**, a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.

\*\*\*





**ANEXO 1**

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

**CAPÍTULO II-1**

**CONSTRUCCIÓN - ESTRUCTURA, COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD,  
INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS**

**Regla 2 - Definiciones**

1 A continuación del actual párrafo 13 se añade el nuevo párrafo 14:

"14 *Granelero*: un granelero según se define en la regla XII/1.1."

**Regla 18 - Construcción y pruebas iniciales de puertas estancas, portillos, etc., en los buques de pasaje y en los buques de carga**

2 El párrafo 2 de la regla se sustituye por el siguiente:

"2 En los buques de pasaje y en los buques de carga las puertas estancas se probarán sometidas a la presión correspondiente a una altura de agua que llegue hasta la cubierta de cierre o la cubierta de francobordo, respectivamente. Cuando no puedan someterse a la prueba determinadas puertas por la posibilidad de que se dañen los aislamientos o las piezas, la prueba de puertas individuales se sustituirá por una prueba de homologación de presión consistente en someter cada tipo de puerta de diferentes dimensiones a una presión de prueba que corresponda por lo menos a la carga hidrostática requerida para la ubicación prevista. La prueba de homologación se efectuará antes de instalar la puerta. El método de instalación y el procedimiento para instalar la puerta a bordo deberán corresponder a los de la prueba de homologación. Se comprobará el asiento adecuado de cada puerta entre el mamparo, el marco y la puerta, una vez que ésta se haya instalado a bordo."

**Regla 45 - Precauciones contra descargas eléctricas, incendios de origen eléctrico y otros riesgos del mismo tipo.**

3 Después del encabezamiento se añade la frase siguiente:

"(Los párrafos 10 y 11 de la presente regla se aplican a los buques construidos el 1 de enero de 2007, o posteriormente)".

4 El actual párrafo 10 se sustituye por el siguiente:

"10 No se instalará equipo eléctrico alguno en ninguno de los espacios en que puedan acumularse mezclas inflamables, por ejemplo, en los compartimientos destinados principalmente a contener baterías de acumuladores, en pañoles de pintura, pañoles de acetileno y espacios análogos, a menos que, a juicio de la Administración, dicho equipo:

- .1 sea esencial para fines operacionales;
- .2 sea de un tipo que no pueda inflamar la mezcla de que se trate;
- .3 sea apropiado para el espacio de que se trate; y
- .4 esté adecuadamente homologado para su uso sin riesgos en atmósferas en las que sea probable que se acumulen polvo, vapores o gases."

5 A continuación del párrafo 10 enmendado se añade el siguiente párrafo 11:

"11 En los buques tanque no se instalarán equipos, hilos ni cables eléctricos en emplazamientos potencialmente peligrosos, a menos que se ajusten a normas no inferiores a las aceptadas por la Organización\*. No obstante, en los emplazamientos no contemplados por dichas normas podrán instalarse equipo, hilos y cables eléctricos en que no se ajusten a las normas, en lugares potencialmente peligrosos si la Administración, tras evaluar los riesgos, estima que ofrecen un grado de seguridad equivalente."

-----  
\* Véanse las normas publicadas por la Comisión Electrónica Internacional (CEI) IEC 60092-502:1999 "Electrical installations in ships – Tankers" (Equipos eléctricos en buques – buques tanque).

6 El actual párrafo 11 pasa a ser párrafo 12.

### **CAPÍTULO III**

#### **DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO**

##### **Regla 31 - Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate**

7 A continuación del actual párrafo 1.7, se añade el siguiente nuevo párrafo 1.8:

"1.8 No obstante lo dispuesto en el párrafo 1.1, los graneleros, según se definen en la regla IX/1.6, construidos el 1 de julio de 2006 o posteriormente, cumplirán las prescripciones del párrafo 1.2."

### **CAPÍTULO V**

#### **SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN**

##### **Regla 19 - Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo**

8 En el párrafo 2.5, se sustituye el texto del actual subpárrafo .1 por el siguiente:

".1 un girocompás u otro medio para determinar y presentar visualmente su rumbo por medios no magnéticos que el timonel pueda leer claramente desde el puesto de gobierno principal. Dicho medio también transmitirá información sobre el rumbo para los aparatos a que se hace referencia en los párrafos 2.3.2, 2.4 y 2.5.5;"

##### **Regla 20 - Registrador de datos de la travesía**

9 Se añade el siguiente nuevo párrafo 2:

"2 A fin de facilitar las investigaciones de siniestros, en los buques de carga que efectúen viajes internacionales se instalará un registrador de datos de la travesía (RDT) que puede ser un registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S)\* según se indica a continuación:

- .1 en el caso de los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 20.000, construidos antes del 1 de julio de 2002, en el primer reconocimiento en dique seco previsto después del 1 de julio de 2006 y en cualquier caso el 1 de enero de 2009 a más tardar;
  - .2 en el caso de los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 3.000 pero inferior a 20.000, construidos antes del 1 de julio de 2002, en el primer reconocimiento en dique seco previsto después del 1 de julio de 2007 y en cualquier caso el 1 de enero de 2010 a más tardar;
- y

-----  
\* Véase la resolución MSC.163 (78) - Normas de funcionamiento para el registrador de datos de travesía simplificado (RDT-S) de a bordo.

- .3 las Administraciones podrán eximir a los buques de carga de lo prescrito en los subpárrafos .1 y .2 cuando tales buques vayan a ser retirados permanentemente del servicio en un plazo de 2 años contados a partir de la fecha de implantación indicada en los subpárrafos .1 y .2 *supra*"

10 El actual párrafo 2 pasa a ser párrafo 3.

## **CAPÍTULO VII**

### **TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

#### **Regla 10 - Prescripciones relativas a los buques tanque quimiqueros**

11 En el párrafo 1 de la regla se suprime la frase siguiente:

"A los efectos de la presente regla, las prescripciones del Código se considerarán obligatorias."

## **CAPÍTULO XII**

### **MEDIDAS DE SEGURIDAD ADICIONALES APLICABLES A LOS GRANELEROS**

15 El texto actual del capítulo XII se sustituye por el siguiente:

#### **"Regla 1**

##### **Definiciones**

A los efectos del presente capítulo regirán las siguientes definiciones:

1 *Granelero*: buque destinado principalmente a transportar carga seca a granel, incluidos los buques mineraleros o los buques de carga combinada.\*

2 *Granelero de forro sencillo en el costado*: un granelero, según se define en el párrafo 1, en el que:

- .1 una parte cualquiera de una bodega de carga limita con el forro exterior del costado; o.
- .2 en el que una o más bodegas de carga limitan con un doble forro en el costado cuya anchura es inferior a 760 mm en el caso de los graneleros construidos antes del 1 de enero de 2000 e inferior a 1.000 mm en el de los graneleros construidos el 1 de enero de 2000 o posteriormente, pero con anterioridad a 1 de julio de 2006, midiéndose esa distancia en sentido perpendicular al forro del costado.

Entre estos buques se incluyen los buques de carga combinada en los que una parte cualquiera de la bodega de carga está limitada por el forro exterior.

3 *Granelero de doble forro en el costado*: un granelero, como se define en el párrafo 1, en el que todas las bodegas de carga limitan con un doble forro en el costado distinto del que se define en el párrafo 2.2.

-----  
\* Referencias:

.1 Para los buques construidos antes de 1 de julio de 2006, véase la resolución 6, Interpretación de la definición de "granelero", que figura en el capítulo IX del Convenio SOLAS 1974, enmendado en 1994, adoptada por la Conferencia de 1997 sobre el Convenio SOLAS.

.2 Véase la Interpretación de las disposiciones del capítulo XII del Convenio SOLAS sobre Medidas adicionales de seguridad para graneleros, adoptada por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.79(70).

.3 Véanse las disposiciones de aplicación del anexo 1 de la Interpretación de las disposiciones del capítulo XII del Convenio SOLAS sobre medidas adicionales de seguridad para graneleros, adoptada por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.89(71).

4 *Doble forro en el costado*: una configuración en la que cada costado del buque está constituido por el forro exterior del costado y un mamparo longitudinal que conecta el doble fondo y la cubierta. Cuando haya tanques laterales de pantoque y los tanques laterales superiores, podrán formar parte integrante de la configuración del doble forro del costado.

5 *Eslora de un granelero*: la eslora, como se define en el Convenio internacional sobre líneas de carga vigente.

6 *Carga sólida a granel*: cualquier material, que no sea ni líquido ni gaseoso, constituido por una combinación de partículas, gránulos o trozos más grandes de material, generalmente de composición homogénea, que se embarca directamente en los espacios de carga del buque sin utilizar para ello ninguna forma intermedia de contención.

7 *Normas relativas a la resistencia de los mamparos y el doble fondo de los graneleros*: las "Normas para la evaluación de los escantillones del mamparo transversal estanco, acanalado verticalmente, situado entre las dos bodegas de carga más cercanas a proa y para evaluar la carga admisible de la bodega más cercana a proa", adoptadas mediante la resolución 4 de la Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, el 27 de noviembre de 1997, como las enmienda la Organización, a condición de que tales enmiendas sean adoptadas, entren en vigor y se hagan efectivas de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del presente Convenio relativas a los procedimientos de enmienda del Anexo, con excepción del capítulo I.

8 *Graneleros construidos*: los graneleros cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase similar.

9 *Cuya construcción se halle en una fase similar*: fase en la que:

- .1 la construcción puede identificarse como propia de un buque concreto; y
- .2 ha comenzado el montaje del buque y se han utilizado como mínimo 50 toneladas del total estimado de material estructural o un 1% de dicho total, si este segundo valor es inferior.

10 *Manga (B)*: de un granelero es la manga según se define en el Convenio internacional sobre líneas de carga vigente.

## **Regla 2**

### **Ámbito de aplicación**

Los graneleros cumplirán las prescripciones del presente capítulo, además de las prescripciones aplicables de los demás capítulos.

## **Regla 3**

### **Plan de implantación**

Los graneleros construidos antes del 1 de julio de 1999 a los que se apliquen las reglas 4 ó 6 cumplirán lo dispuesto en dichas reglas conforme al siguiente plan, en relación con el programa mejorado de inspecciones prescrito en la regla XI/2:

- .1 los graneleros de edad igual o superior a 20 años el 1 de julio de 1999, en la fecha del primer reconocimiento intermedio o el primer reconocimiento periódico posterior al 1 de julio de 1999, si esta fecha es anterior;

- .2 los graneleros de edad igual o superior a 15 años pero inferior a 20 años el 1 de julio de 1999, en la fecha del primer reconocimiento periódico posterior al 1 de julio de 1999, y a más tardar el 1 de julio de 2002; y
- .3 los graneleros de edad inferior a 15 años el 1 de julio de 1999, en la fecha del primer reconocimiento periódico posterior a la fecha en la que el buque alcance los 15 años, y a más tardar en la fecha en la que el buque alcance los 17 años.

#### **Regla 4**

##### **Prescripciones sobre estabilidad con avería aplicables a los graneleros**

1 Los graneleros de eslora igual o superior a 150 m y de forro sencillo en el costado, proyectados para transportar cargas sólidas a granel de densidad igual o superior a 1.000 kg/m<sup>3</sup> construidos el 1 de julio de 1999 o posteriormente, cargados hasta la línea de carga de verano podrán resistir, la inundación de una cualquiera de sus bodegas de carga en todas las condiciones de carga y permanecer a flote en estado de equilibrio satisfactorio, según se especifica en el párrafo 4.

2 Los graneleros de eslora igual o superior a 150 m y de doble forro en el costado, en los que cualquier parte de los mamparos longitudinales, esté situada dentro de B/5 o de 11,5 m, si este último valor es inferior, medido desde el costado del buque hacia el interior en sentido perpendicular al eje longitudinal, con la línea de carga de verano asignada, proyectados para transportar cargas sólidas a granel de densidad igual o superior a 1.000 kg/m<sup>3</sup>, construidos el 1 de julio de 2006 o posteriormente, y cargados hasta la línea de carga de verano, podrán resistir la inundación de una cualquiera de sus bodegas de carga en todas las condiciones de carga y permanecer a flote en estado de equilibrio satisfactorio, como se especifica en el párrafo 4.

3 Los graneleros de eslora igual o superior a 150 m y de forro sencillo en el costado, que transporten cargas sólidas a granel de densidad igual o superior a 1.780 kg/m<sup>3</sup>, construidos antes del 1 de julio de 1999, cargados hasta la línea de carga de verano, podrán resistir la inundación de la bodega de carga más cercana a proa en todas las condiciones de carga y permanecer a flote en estado de equilibrio satisfactorio, como se detalla en el párrafo 4. Esta prescripción se cumplirá conforme al plan de implantación especificado en la regla 3.

4 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 7, el estado de equilibrio después de inundación será conforme con el estado de equilibrio estipulado en el anexo de la resolución A.320(IX), titulada "Regla equivalente a la regla 27 del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966", enmendada mediante la resolución A.514(13). En la hipótesis de inundación, sólo será necesario tener en cuenta la inundación del espacio de la bodega de carga hasta el nivel del agua en el exterior del buque después de la inundación. Se supondrá que la permeabilidad de una bodega cargada es de 0,9 y la de una bodega vacía de 0,95, a menos que se suponga la permeabilidad correspondiente a una carga particular para el volumen de la bodega inundada ocupado por la carga y una permeabilidad de 0,95 para el volumen vacío restante de la bodega.

5 Se podrá considerar que los graneleros construidos antes del 1 de julio de 1999 a los que se haya asignado un francobordo reducido en cumplimiento de lo prescrito en la regla 27 7) del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, adoptado el 5 de abril de 1966, cumplen lo prescrito en el párrafo 3.

6 Se podrá considerar que los graneleros a los que se haya asignado un francobordo reducido en cumplimiento de las disposiciones del párrafo 8) de la regla equivalente a la regla 27 del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, adoptada mediante la resolución A.320(IX) y enmendada mediante la resolución A.514(13), cumplen lo prescrito en los párrafos 1 ó 2, según proceda.

7 El estado de equilibrio después de inundación de los graneleros a los que se haya asignado un francobordo reducido en cumplimiento de las disposiciones de la regla 27 8) del anexo B del Protoco-



lo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, se ajustará a las disposiciones pertinentes de dicho Protocolo.

### **Regla 5**

#### **Resistencia estructural de los graneleros**

1 Los graneleros de eslora igual o superior a 150 m y de forro sencillo en el costado, construidos el 1 de julio de 1999 o posteriormente, proyectados para transportar cargas sólidas a granel de densidad igual o superior a 1.000 kg/m<sup>3</sup>, tendrán una resistencia suficiente para soportar la inundación de una cualquiera de sus bodegas de carga hasta el nivel del agua en el exterior del buque después de la inundación, en todas las condiciones de carga y de lastre pertinentes, teniendo también en cuenta los efectos dinámicos resultantes de la presencia de agua en la bodega, así como las recomendaciones adoptadas por la Organización.\*

2 Los graneleros de eslora igual o superior a 150 m y de doble forro en el costado, en los que cualquier parte de los mamparos longitudinales, están situados dentro de B/5 o de 11,5 m, si este último valor es inferior, medido desde el costado del buque hacia el interior, en sentido perpendicular al eje longitudinal, con la línea de carga de verano, asignada, proyectados para transportar cargas a granel de densidad igual o superior a 1.000 kg/m<sup>3</sup>, y construidos el 1 de julio de 2006 o posteriormente, cumplirán las disposiciones sobre resistencia estructural del párrafo 1.

### **Regla 6**

#### **Prescripciones estructurales y de otro tipo aplicables a los graneleros**

1 Los graneleros de eslora igual o superior a 150 m, de forro sencillo en el costado, construidos antes del 1 de julio de 1999, que transporten cargas sólidas a granel de densidad igual o superior a 1.780 kg/m<sup>3</sup>, cumplirán las siguientes prescripciones de conformidad con el plan de implantación especificado en la regla 3:

- .1 El mamparo transversal estanco situado entre las dos bodegas de carga más cercanas a proa y el doble fondo de la bodega de carga más cercana a proa tendrán una resistencia suficiente para soportar la inundación de la bodega de carga más cercana a proa, teniendo también en cuenta los efectos dinámicos resultantes de la presencia de agua en la bodega, en cumplimiento de las normas relativas a la resistencia del mamparo y el doble fondo de los graneleros. A los efectos de la presente regla, se considerará que las normas relativas a la resistencia del mamparo y el doble fondo de los graneleros tienen carácter obligatorio.
- .2 Al considerar si es necesario reforzar el mamparo transversal estanco o el doble fondo, y en qué medida, a fin de cumplir lo dispuesto en el párrafo 1.1, se podrán tener en cuenta:
  - .1 las restricciones aplicables a la distribución del peso total de la carga entre las bodegas de carga; y
  - .2 las restricciones aplicables al peso muerto máximo.
- .3 En los graneleros en los que se aplique una de las restricciones indicadas en los párrafos 1.2.1 y 1.2.2, o ambas, con objeto de cumplir lo prescrito en el párrafo 1.1, dichas restricciones se observarán siempre que se transporten cargas sólidas a granel de una densidad igual o superior a 1.780 kg/m<sup>3</sup>.

2 Los graneleros de eslora igual o superior a 150 m, de doble forro en el costado en todas las zonas, construidos el 1 de julio de 2006 o posteriormente, cumplirán las siguientes disposiciones:

-----  
\* Véase la resolución 3, Recomendación sobre el cumplimiento de la regla XII/5 del Convenio SOLAS, adoptada por la Conferencia de 1997 sobre el Convenio SOLAS.

- .1 Las estructuras primarias de refuerzo del doble forro en el costado no deberán colocarse dentro de la bodega de carga.
- .2 A reserva de lo dispuesto *infra*, la distancia entre el forro exterior y el forro interior en cualquier sección transversal no será inferior a 1.000 mm, medidos en sentido perpendicular al forro del costado. El doble forro en el costado deberá estar construido de modo que permita el acceso para la inspección, con arreglo a lo prescrito en la regla II-1/3-6 y en las disposiciones técnicas conexas.
  - .1 En la zona de los tirantes, cartabones, extremos inferior y superior de las estructuras transversales, o cartabones de los extremos en el caso de estructuras longitudinales, no será necesario respetar los espacios libres que se indican a continuación.
  - .2 La anchura mínima del paso libre a través del espacio del doble forro en el costado en las inmediaciones de obstrucciones tales como tuberías o escalas verticales no será inferior a 600 mm.
  - .3 Cuando los forros interior y/o exterior tengan una estructura transversal, el espacio libre mínimo entre las superficies interiores de las cuadernas no será inferior a 600 mm.
  - .4 Cuando los forros interior y exterior tengan una estructura longitudinal, el espacio libre mínimo entre las superficies interiores de las cuadernas no será inferior a 800 mm. Fuera de la sección paralela, en sentido longitudinal a la bodega de carga, dicho espacio podrá reducirse cuando lo imponga la configuración estructural, pero en ningún caso será inferior a 600 mm.
  - .5 El espacio libre mínimo antes mencionado será la distancia más corta medida entre las líneas supuestas que conectan las superficies interiores de las cuadernas de los forros interior y exterior.
- 3 Los espacios de doble forro en el costado y los tanques dedicados a lastre de agua de mar en los graneleros de eslora igual o superior a 150 m, construidos el 1 de julio de 2006 o posteriormente, se deberán revestirse de conformidad con lo prescrito en la regla II-1/3-2 basada en las Normas de rendimiento para los revestimientos\*, adoptadas por la Organización.
- 4 Los espacios del doble forro en el costado no se utilizarán para el transporte de carga exceptuando los de los tanques laterales superiores, cuando los haya.
- 5 En los graneleros de eslora igual o superior a 150 m que transporten cargas sólidas a granel de una densidad igual o superior a 1.000 kg/m<sup>3</sup>, construidos el 1 de julio de 2006 o posteriormente:
  - .1 la estructura de las bodegas de carga será tal que todas las cargas previsibles se puedan cargar y descargar mediante el equipo y los procedimientos normales de carga y descarga, sin ocasionar daños que puedan poner en peligro la seguridad de la estructura;
  - .2 se deberá garantizar la continuidad efectiva entre la estructura del forro del costado y el resto de la estructura del casco; y
  - .3 la estructura de las zonas de carga será tal que un solo fallo de cualquier elemento de refuerzo de la estructura no ocasione el fallo inmediato de otros miembros estructurales, provocando el colapso de todos los paneles reforzados.

-----  
\* Véanse las normas aceptables para la Organización hasta que las normas de rendimiento para los revestimientos se hagan obligatorias mediante la oportuna modificación de las anteriores prescripciones.

## Regla 7

### Reconocimiento y mantenimiento de los graneleros

1 Los graneleros de eslora igual o superior a 150 m, de forro sencillo en el costado, construidos antes del 1 de julio de 1999, y de 10 o más años de edad, no transportarán cargas sólidas a granel de densidad igual o superior a 1.780 kg/m<sup>3</sup>, a menos que hayan sido objeto, con resultados satisfactorios, de.

- .1 un reconocimiento periódico con arreglo al programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos prescrito en la regla XI-1/2; o
- .2 un reconocimiento de todas las bodegas de carga de amplitud igual a la prescrita para los reconocimientos periódicos del programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos exigidos en la regla XI-1/2.

2 Los graneleros cumplirán las prescripciones de mantenimiento recogidas en la regla II-1/3-1 y las Normas para las inspecciones y el mantenimiento de las tapas de escotilla de graneleros por parte del propietario adoptadas por la Organización mediante la resolución MSC.169(79), según la enmienda de la Organización, a condición de que tales enmiendas sean adoptadas, entren en vigor y se hagan efectivas de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del presente Convenio relativas a los procedimientos de enmienda del Anexo, exceptuado el capítulo 1.

## Regla 8

### Información sobre el cumplimiento de las prescripciones aplicables a los graneleros

1 El cuadernillo prescrito en la regla VI/7.2 será refrendado por la Administración, o en su nombre, de manera que indique que se cumplen las reglas 4, 5, 6 y 7, según proceda.

2 Toda restricción impuesta en lo que respecta al transporte de cargas sólidas a granel de densidad igual o superior a 1.780 kg/m<sup>3</sup> de conformidad con lo prescrito en las reglas 6 y 14 se indicará y se consignará en el cuadernillo al que se hace referencia en el párrafo 1.

3 Los graneleros a los que sea aplicable lo dispuesto en el párrafo 2 llevarán marcado de manera permanente en el forro exterior del costado, a media eslora, a babor y a estribor, un triángulo equilátero lleno cuyos lados sean de 500 mm y su vértice esté 300 mm por debajo de la línea de cubierta, pintado de un color que contraste con el del casco.

## Regla 9

### Prescripciones aplicables a los graneleros que no puedan cumplir lo dispuesto en la regla 4.3 debido a la configuración de proyecto de sus bodegas de carga

En el caso de los graneleros construidos antes del 1 de julio de 1999 a los que se aplique la regla 4.3, con un número de mamparos transversales estancos insuficiente para cumplir lo dispuesto en ella, la Administración podrá permitir que se suspenda la aplicación de las reglas 4.3 y 6 a condición de que dichos graneleros cumplan las siguientes prescripciones:

- .1 en lo que se refiere a la bodega de carga más cercana a proa, las inspecciones preceptuadas para el reconocimiento anual en el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos prescrito en la regla XI-1/2 se sustituirán por las inspecciones preceptuadas en dicha regla para el reconocimiento intermedio de las bodegas de carga;
- .2 estarán provistos de alarmas audibles y visibles en el puente de navegación, indicadoras de nivel alto de agua en los pozos de sentina de todas las bodegas de carga, o de los túneles trans-

portadores de carga, según proceda, con arreglo a lo aprobado por la Administración o una organización reconocida por ésta de conformidad con lo dispuesto en la regla XI-1/1; y

- .3 estarán provistos de información detallada sobre situaciones específicas de inundación de las bodegas de carga. Dicha información irá acompañada de instrucciones detalladas sobre los preparativos de evacuación, con arreglo a lo dispuesto en la sección 8 del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS), y se utilizará como base para la formación y los ejercicios de la tripulación.

### **Regla 10**

#### **Declaración de la densidad de la carga sólida a granel**

1 Antes de embarcar carga a granel en un granelero de eslora igual o superior a 150 m, el expedidor declarará la densidad de la carga además de facilitar la información sobre la carga que se prescribe en la regla VI/2.

2 En el caso de los graneleros a los que se aplica lo dispuesto en la regla 6, a menos que cumplan todas las prescripciones pertinentes del presente capítulo aplicables al transporte de cargas sólidas a granel de densidad igual o superior a 1.780 kg/m<sup>3</sup>, cuando se declare que la carga tiene una densidad comprendida entre 1.250 kg/m<sup>3</sup> y 1.780 kg/m<sup>3</sup>, una organización acreditada para hacer las pruebas verificará dicha densidad.\*

### **Regla 11**

#### **Instrumento de carga**

(Salvo disposición expresa en otro sentido, la presente regla es aplicable a los graneleros independientemente de su fecha de construcción)

1 Los graneleros de eslora igual o superior a 150 m estarán provistos de un instrumento de carga capaz de proporcionar información sobre las fuerzas cortantes y los momentos flectores de la viga-casco, teniendo en cuenta la recomendación adoptada por la Organización.\*\*

2 Los graneleros de eslora igual o superior a 150 m construidos antes del 1 de julio de 1999 cumplirán las prescripciones del párrafo 1 a más tardar en la fecha del primer reconocimiento intermedio o periódico del buque que haya que efectuar después del 1 de julio de 1999.

3 Los graneleros de eslora inferior a 150 m construidos el 1 de julio de 2006 o posteriormente estarán provistos de un instrumento de carga capaz de proporcionar información sobre la estabilidad del buque en la condición sin avería. La Administración aprobará el programa informático mediante el que se efectuarán los cálculos de estabilidad, que incorporará las condiciones de prueba normalizadas relativas a la información sobre estabilidad aprobada.\*\*\*

### **Regla 12**

#### **Alarmas para detectar la entrada de agua en bodegas, espacios de lastre y espacios secos**

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

\* Al verificar la densidad de las cargas sólidas a granel, se hará referencia al Método uniforme para determinar la densidad de las cargas a granel (circular MSC/Circ.908).

\*\* Véase la Recomendación sobre los instrumentos de carga, adoptada mediante la resolución 5 de la Conferencia de 1997 sobre el Convenio SOLAS.

\*\*\* Véanse las secciones pertinentes del apéndice de las Directrices para el empleo y la aplicación de computadores a bordo (circular MSC/Circ.891).

- 1 Los graneleros estarán equipados con detectores del nivel del agua:
  - .1 en cada bodega de carga, provistos de alarmas audibles y visuales que se activen, la primera de ellas, cuando el nivel del agua por encima del doble fondo de cualquier bodega llegue a una altura de 0,5 m, y la segunda cuando llegue a una altura no inferior al 15% de la profundidad de la bodega de carga pero no superior a 2,0 m. En los graneleros a los que se aplique la regla 9.2 sólo es necesario instalar detectores con el segundo tipo de alarma. Los detectores del nivel del agua se instalarán en el extremo de popa de las bodegas de carga. En el caso de las bodegas de carga que se usen para lastre de agua se podrá instalar un dispositivo neutralizador de las alarmas. Las alarmas visuales permitirán distinguir claramente los dos diferentes niveles de agua detectados en cada bodega;
  - .2 en todo tanque de lastre situado a proa del mamparo de colisión prescrito en la regla II-1/11, provisto de una alarma audible y visual que se active cuando el líquido del tanque llegue a un nivel que no exceda del 10% de la capacidad del tanque. Se podrá instalar un dispositivo neutralizador de la alarma que se active cuando el tanque esté en uso; y
  - .3 en todo espacio seco o vacío que no sea la caja de cadenas y que tenga alguna parte situada a proa de la bodega de carga más cercana a la proa, provisto de una alarma audible y visual que se active cuando el nivel del agua llegue a una altura de 0,1 m por encima de la cubierta. No se requiere instalar tal alarma en espacios cerrados cuyo volumen no exceda del 0,1% del volumen de desplazamiento máximo del buque.
- 2 Las alarmas audibles y visuales especificadas en el párrafo 1 estarán situadas en el puente de navegación.
- 3 Los graneleros construidos antes del 1 de julio de 2004 cumplirán lo prescrito en la presente regla a más tardar en la fecha del primer reconocimiento anual, intermedio o de renovación del buque que se lleve a cabo después del 1 de julio de 2004, que sea el primero en tener lugar después de esa fecha.

### **Regla 13**

#### **Disponibilidad de los sistemas de bombeo\***

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

- 1 En los graneleros, los medios de drenaje y bombeo de los tanques de lastre a proa del mamparo de colisión y de las sentinas de los espacios secos que tengan alguna parte situada a proa de la bodega de carga más cercana a proa se podrán poner en funcionamiento desde un espacio cerrado al que se acceda fácilmente desde el puente de navegación o desde el puesto de control de la maquinaria de propulsión sin tener que atravesar la cubierta de francobordo expuesta o las cubiertas de la superestructura. Cuando las tuberías de dichos tanques o sentinas atraviesen el mamparo de colisión se podrá aceptar el accionamiento de las válvulas mediante dispositivos de mando a distancia, como medio alternativo de control de las válvulas prescrito en la regla II-1/11.4, siempre que la ubicación de los controles se ajuste a lo dispuesto en la presente regla.
- 2 Los graneleros construidos antes del 1 de julio de 2004 cumplirán lo prescrito en esta regla a más tardar en la fecha del primer reconocimiento intermedio o de renovación del buque que se lleve a cabo después del 1 de julio de 2004, pero en ningún caso después del 1 de julio de 2007.

-----  
\* Véase la Interpretación de la regla XII/13 del Convenio SOLAS (Circular MSC/Circ.1069).

## Regla 14

### Restricciones relativas a la navegación con alguna bodega vacía

Los graneleros de forro sencillo en el costado y de eslora igual o superior a 150 m, que transporten cargas de una densidad igual o superior a 1.780 kg/m<sup>3</sup> y que no cumplan las prescripciones para resistir la inundación de una cualquiera de las bodegas de carga, según se especifica en la regla 5.1 y en las Normas y criterios relativos a las estructuras laterales de los graneleros de forro sencillo en el costado, adoptadas por la Organización mediante la resolución MSC.168(79), como decida enmendarla la Organización, a condición de que tales enmiendas se adopten, entren en vigor y se hagan efectivas de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del presente Convenio relativas a los procedimientos de enmienda del Anexo, exceptuando el capítulo 1, no deberán navegar con ninguna bodega que contenga menos del 10% de la carga máxima permitida en la condición de plena carga, después de haber cumplido 10 años de edad. La condición de plena carga aplicable en esta regla es una carga equivalente o superior al 90% del peso muerto del buque correspondiente al francobordo pertinente asignado."

## APÉNDICE

### CERTIFICADOS

#### Modelo de Certificado de seguridad para buques de pasaje

13 Se introduce la siguiente nueva sección entre la sección que empieza por la frase "El presente certificado es válido hasta" y la que empieza por la expresión "Expedido en":

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

#### Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buques de carga

14 Se introduce la siguiente nueva sección entre la sección que empieza por la frase "El presente certificado es válido hasta" y la que empieza por la expresión "Expedido en":

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

#### Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buques de carga

15 Se introduce la siguiente nueva sección entre la sección que empieza por la frase "El presente certificado es válido hasta" y la que empieza por la expresión "Expedido en":

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

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buques de carga (Modelo E)**

16 La sección 3 actual se sustituye por la siguiente:

**"3 Pormenores de los sistemas y aparatos náuticos**

Elemento	Disposiciones existentes
1.1 Compás magnético magistral*	.....
1.2 Compás magnético de respeto*	.....
1.3 Girocompás*	.....
1.4 Repetidor del rumbo indicado por el girocompás*	.....
1.5 Repetidor de la demora indicada por el girocompás*	.....
1.6 Regulador del rumbo o de la derrota*	.....
1.7 Taxímetro o dispositivo para leer las demoras*	.....
1.8 Medios para corregir y obtener el rumbo y la demora	.....
1.9 Dispositivo transmisor del rumbo (DTR)*	.....
2.1 Cartas náuticas/Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)**	.....
2.2 Medios auxiliares para los SIVCE	.....
2.3 Publicaciones náuticas	.....
2.4 Medios auxiliares para las publicaciones náuticas electrónicas	.....
3.1 Receptor para un sistema mundial de navegación por satélite/sistema de radionavegación terrenal* **	.....
3.2 Radar de 9 GHz*	.....
3.3 Segundo radar (3 GHz/9 GHz**)*	.....
3.4 Ayuda de punteo radar automática (APRA)*	.....
3.5 Ayuda de seguimiento automático*	.....
3.6 Segunda ayuda de seguimiento automático	.....
3.7 Ayuda de punteo electrónica*	.....
4 Sistema de identificación automática (SIA)	.....
5.1 Registrador de datos de la travesía (RDT)**	.....
5.2 Registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S)**	.....
6.1 Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (en el agua)*	.....
6.2 Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (con respecto al fondo en dirección hacia proa y de través)*	.....
6.3 Ecosonda*	.....
7.1 Indicadores de la posición del timón, del sentido de giro, empuje y paso de la hélice, y de la modalidad de funcionamiento*	.....
7.2 Indicador de la velocidad de giro*	.....
8 Sistema de recepción de señales acústicas*	.....
9 Teléfono para comunicar con el puesto de gobierno de emergencia	.....
10 Lámpara de señales diurnas*	.....
11 Reflector de radar*	.....
12 Código Internacional de Señales	.....
13 Manual IAMSAR, volumen III	.....

-----  
\* En virtud de la regla V/19 se permiten otros medios para cumplir esta prescripción. En caso de que se utilicen otros medios, éstos se especificarán.

\*\* Táchese según proceda."

**Modelo de Certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga**

17 Se introduce la siguiente nueva sección entre la sección que empieza por la frase "El presente certificado es válido hasta" y la que empieza por la expresión "Expedido en":

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

**Modelo de certificado de seguridad para buques nucleares de pasaje**

18 El modelo actual del certificado se sustituye por el siguiente.

**CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE NUCLEAR DE PASAJE**

El presente Certificado llevará como suplemento un Inventario del equipo (Modelo PUNC)

(Sello oficial)

(Estado)

para un viaje internacional<sup>1</sup>  
un viaje internacional corto

Expedido en virtud de las disposiciones del CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

\_\_\_\_\_ *(nombre del Estado)*

por

\_\_\_\_\_ *(persona u organización autorizada)*

*Datos relativos al buque<sup>2</sup>*

Nombre del buque .....  
Número o letras distintivos .....  
Puerto de matrícula .....  
Arqueo bruto .....  
Zonas marítimas en las que el buque está  
autorizado a operar según su certificado (regla IV/2) .....  
Número IMO .....  
Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que su construcción estaba en una fase equivalente  
o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras de reforma o modificación de carácter impor-  
tante .....

<sup>1</sup> Táchese según proceda.

<sup>2</sup> Los datos relativos al buque también podrán indicarse en casillas dispuestas horizontalmente.



**SE CERTIFICA:**

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla VIII/9 del Convenio.

2 Que este buque, que se trata de un buque nuclear, cumple plenamente las prescripciones del capítulo VIII del Convenio y se ajusta al expediente de seguridad aprobado para el buque, y que:

2.1 el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a:

- .1 la estructura, las máquinas principales y auxiliares, las calderas y otros recipientes a presión, incluidas la planta de propulsión nuclear y la estructura de protección contra abordajes;
- .2 la disposición del compartimentado estanco y los detalles correspondientes;
- .3 las líneas de carga de compartimentado siguientes:

Líneas de carga de compartimentado asignadas y marcadas en el costado, en el centro del buque (regla II-1/13)	Francobordo	Utilícese cuando los espacios destinados a los pasajeros comprendan los siguientes espacios alternativos
C.1	.....	.....
C.2	.....	.....
C.3	.....	.....

2.2 el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a la protección estructural contra incendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios;

2.3 el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los sistemas y al equipo de protección contra las radiaciones;

2.4 los dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate, se han provisto de conformidad con las prescripciones del Convenio;

2.5 el buque está provisto de un aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento, de conformidad con las prescripciones del Convenio;

2.6 el buque cumple las prescripciones del Convenio, en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas;

2.7 el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento cumple las prescripciones del Convenio;

2.8 el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta al equipo náutico de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas;

2.9 el buque está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro, de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor;

2.10 en todos los demás aspectos el buque se ajusta a las prescripciones pertinentes del Convenio.

El presente certificado es válido hasta .....

Fecha de ultimación del reconocimiento en que se basa el presente Certificado .....  
(dd/mm/aaaa)

Expedido en .....  
(Lugar de expedición del certificado)

.....  
(fecha de expedición)

.....  
(Firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

19 Después del modelo de certificado de seguridad para buque nuclear de pasaje se inserta el siguiente inventario del equipo adjunto al certificado:

**INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA  
BUQUE NUCLEAR DE PASAJE (MODELO PNUC)**

El presente inventario se adjuntará con carácter permanente al Certificado de seguridad para buque nuclear de pasaje

**INVENTARIO DEL EQUIPO PRESCRITO PARA CUMPLIR LO ESTIPULADO  
EN EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA  
VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,  
MODIFICADO POR EL CORRESPONDIENTE  
PROTOCOLO DE 1988**

**1 Datos relativos al buque**

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Número máximo de pasajeros que está autorizado a llevar .....

Número mínimo de personas con la competencia necesaria para manejar las instalaciones radioeléctricas .....

**2 Pormenores de los dispositivos de salvamento**

1	Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento	.....	
		<b>A babor</b>	<b>A estribor</b>
2	Número total de botes salvavidas	.....	.....
2.1	Número total de personas a las que pueden dar cabida	.....	.....
2.2	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados (regla III/21 y sección 4.5 del Código IDS)	.....	.....
2.3	Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/21 y sección 4.6 del Código IDS)	.....	.....
2.4	Otros botes salvavidas	.....	.....
2.5.1	Número	.....	.....
2.5.2	Tipo	.....	.....
3	Número total de botes salvavidas a motor (incluidos en el total de botes salvavidas anteriormente indicado)	.....	.....
3.1	Número de botes salvavidas provistos de proyectores	.....	.....
4	Número de botes de rescate	.....	.....
4.1	Número de botes incluidos en el total de botes salvavidas anteriormente indicados	.....	.....
5	Balsas salvavidas	.....	.....
5.1	Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos de puesta a flote aprobados	.....	.....
5.1.1	Número de balsas salvavidas	.....	.....
5.1.2	Número de personas a las que pueden dar cabida	.....	.....
5.2	Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos de puesta a flote aprobados	.....	.....
5.2.1	Número de balsas salvavidas	.....	.....
5.2.2	Número de personas a las que pueden dar cabida	.....	.....
6	Aparatos flotantes	.....	.....
6.1	Número de aparatos	.....	.....
6.2	Número de personas que los aparatos son capaces de sostener	.....	.....
7	Número de aros salvavidas	.....	.....
8	Número de chalecos salvavidas	.....	.....
9	Trajes de inmersión	.....	.....
9.1	Número total	.....	.....
9.2	Número de trajes que cumplen las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....	.....
10	Número de ayudas térmicas <sup>1</sup>	.....	.....
11	Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento	.....	.....
11.1	Número de respondedores de radar	.....	.....
11.2	Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas	.....	.....

<sup>1</sup> Excluidas las prescritas en los párrafos 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 y 5.1.2.2.13 del Código IDS.

### 3 Pormenores de las instalaciones radioeléctricas

Elemento	Equipo existente a bordo
1 Sistemas primarios	.....
1.1 Instalación radioeléctrica de ondas métricas	.....
1.1.1 Codificador de LSD	.....
1.1.2 Receptor de escucha de LSD	.....
1.1.3 Radiotelefonía	.....
1.2 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas	.....
1.2.1 Codificador de LSD	.....
1.2.2 Receptor de escucha de LSD	.....
1.2.3 Radiotelefonía	.....
1.3 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas	.....
1.3.1 Codificador de LSD	.....
1.3.2 Receptor de escucha de LSD	.....
1.3.3 Radiotelefonía	.....
1.3.4 Radiotelegrafía de impresión directa	.....
1.4 Estación terrena de buque de Inmarsat	.....
2 Medios secundarios para emitir alertas	.....
3 Instalaciones para la recepción de información sobre seguridad marítima	.....
3.1 Receptor NAVTEX	.....
3.2 Receptor de LIG	.....
3.3 Receptor radiotelegráfico de impresión directa de ondas de- camétricas	.....
4 RLS satelitaria	.....
4.1 COSPAS-SARSAT	.....
4.2 Inmarsat	.....
5 RLS de ondas métricas	.....
6 Respondedor de radar del buque	.....

### 4 Métodos utilizados para el mantenimiento de las instalaciones radioeléctricas

(reglas IV/15.6 y 15.7)

- 4.1 Duplicación del equipo .....
- 4.2 Mantenimiento en tierra .....
- 4.3 Capacidad de mantenimiento en el mar .....

**5 Pormenores relativos a los sistemas y equipos náuticos**

Elemento	Equipo existente a bordo
1.1 Compás magnético magistral <sup>1</sup>	.....
1.2 Compás magnético de respeto <sup>2</sup>	.....
1.3 Girocompás <sup>2</sup>	.....
1.4 Repetidor del rumbo indicado por el girocompás <sup>2</sup>	.....
1.5 Repetidor de las marcaciones indicadas por el girocompás <sup>2</sup>	.....
1.6 Sistema de control del rumbo o de la derrota <sup>2</sup>	.....
1.7 Taxímetro o dispositivo de marcación de compás <sup>2</sup>	.....
1.8 Medios para corregir el rumbo y la demora	.....
1.9 Dispositivo transmisor del rumbo (DTR) <sup>2</sup>	.....
2.1 Cartas náuticas/Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) <sup>2</sup>	.....
2.2 Medios auxiliares para los SIVCE	.....
2.3 Publicaciones náuticas	.....
2.4 Medios auxiliares para las publicaciones náuticas electrónicas	.....
3.1 Receptor para un sistema mundial de navegación por satélite/sistema de radionavegación terrena <sup>2,3</sup>	.....
3.2 Radar de 9 GHz <sup>2</sup>	.....
3.3 Segundo radar (3 GHz/9 GHz) <sup>2</sup>	.....
3.4 Ayuda de punteo radar automática (APRA) <sup>2</sup>	.....
3.5 Ayuda de seguimiento automática <sup>2</sup>	.....
3.6 Segunda ayuda de seguimiento automática <sup>2</sup>	.....
3.7 Ayuda de punteo electrónica <sup>2</sup>	.....
4 Sistema de identificación automática (SIA)	.....
5 Registrador de datos de la travesía (RDT)	.....
6.1 Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (en el agua) <sup>2</sup>	.....
6.2 Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (con respecto al fondo en dirección de proa y de través) <sup>2</sup>	.....
7 Ecosonda <sup>2</sup>	.....
8.1 Indicadores de la posición del timón, del sentido de giro, empuje y paso de la hélice y de la modalidad de funcionamiento <sup>2</sup>	.....
8.2 Indicador de la velocidad de giro <sup>2</sup>	.....
9 Sistema de recepción de señales acústicas <sup>2</sup>	.....
10 Teléfono para comunicar con el puesto de gobierno de emergencia <sup>2</sup>	.....
11 Lámpara de señales diurnas <sup>2</sup>	.....
12 Reflector de radar <sup>2</sup>	.....
13 Código internacional de señales	.....
14 Manual IAMSAR, Volumen III	.....

-----  
<sup>1</sup> Táchese según proceda.

<sup>2</sup> En virtud de la regla V/19 se permiten otros medios para cumplir esta prescripción. En caso de que se utilicen otros medios, éstos se especificarán.

SE CERTIFICA QUE este Inventario es correcto en su totalidad.

Expedido en.....  
(lugar de expedición del inventario)

.....  
(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado para expedir el inventario)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

**Modelo de certificado de seguridad para buques nucleares de carga**

20 El actual modelo de certificado se sustituye por el siguiente:

**"CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE NUCLEAR DE CARGA**

El presente Certificado llevará como suplemento un Inventario del equipo (Modelo CNUC)

(Sello oficial) (Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del  
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,  
modificado por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

por \_\_\_\_\_  
(nombre del Estado)

\_\_\_\_\_  
(persona u organización autorizada)

**Datos relativos al buque<sup>3</sup>**

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Puerto de matrícula .....

Arqueo bruto .....

Peso muerto del buque (toneladas métricas)<sup>4</sup> .....

Eslora del buque (regla III/3.12) .....

Zonas marítimas en las que el buque está  
autorizado a operar según su certificado (regla IV/2) .....

Número IMO .....

<sup>3</sup> Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

<sup>4</sup> Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque quimiqueros y buques gaseros.

Tipo de buque<sup>5</sup>

- Granelero
- Petrolero
- Buque tanque quimiquero
- Buque gasero
- Buque de carga distinto de los anteriores

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que su construcción se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras de reforma o modificación de carácter importante .....

**SE CERTIFICA:**

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla VIII/9 del Convenio.

2 Que este buque, que se trata de un buque nuclear, cumple plenamente las prescripciones del capítulo VIII del Convenio y se ajusta al expediente de seguridad aprobado para el buque, y que:

- 2.1 el estado de la estructura, las máquinas y el equipo, según las definiciones de la regla I/10 (cuando corresponda cumplir lo dispuesto en la regla VIII/9), incluidas la planta de propulsión nuclear y la estructura de protección contra abordajes, es satisfactorio, y que el buque cumple las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1 y II-2 del Convenio (excluidas las relativas a sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y a planos de lucha contra incendios);
- 2.2 el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que se refiere a los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios;
- 2.3 se han provisto dispositivos de salvamento y equipo para los botes salvavidas, balsas salvavidas y botes de rescate, de conformidad con las prescripciones del Convenio;
- 2.4 el buque está provisto de aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento, de conformidad con las prescripciones del Convenio;
- 2.5 el buque cumple las prescripciones del Convenio, en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas;
- 2.6 el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento cumple las prescripciones del Convenio;
- 2.7 el buque cumple las prescripciones del Convenio en lo que respecta al equipo náutico de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas;
- 2.8 el buque está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro, de conformidad con las prescripciones del Convenio y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, en vigor;
- 2.9 en todos los demás aspectos el buque se ajusta a las prescripciones pertinentes de las reglas en la medida en que le son aplicables.

-----  
<sup>5</sup> Táchese según proceda.

El presente certificado es válido hasta .....

Fecha de ultimación del reconocimiento en que se basa el presente Certificado .....  
(dd/mm/aaaa)

Expedido en .....  
(Lugar de expedición del certificado)

.....  
(fecha de expedición)

.....  
(Firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)"

21 Después del modelo de certificado de seguridad para buque nuclear de carga se inserta el siguiente inventario del equipo adjunto al certificado:

**INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA  
BUQUE NUCLEAR DE CARGA (MODELO CNUC)**

El presente inventario se adjuntará con carácter permanente al Certificado de seguridad para buque nuclear de carga

**INVENTARIO DEL EQUIPO PRESCRITO PARA CUMPLIR LO ESTIPULADO EN EL  
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA  
VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,  
MODIFICADO POR EL CORRESPONDIENTE  
PROTOCOLO DE 1988**

**1 Datos relativos al buque**

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Número mínimo de personas con la competencia necesaria para manejar las instalaciones radioeléctricas .....



**2 Pormenores de los dispositivos de salvamento**

1 Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento		.....	
		A babor	A estribor
2	Número total de botes salvavidas	.....	.....
2.1	Número total de personas a las que pueden dar cabida	.....	.....
2.2	Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/31 y sección 4.6 del Código IDS)	.....	.....
2.3	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables (regla III/31 y sección 4.8 del Código IDS)	.....	.....
2.4	Número de botes salvavidas protegidos contra incendios (regla III/31 y sección 4.9 del Código IDS)	.....	.....
2.5	Otros botes salvavidas	.....	.....
2.5.1	Número	.....	.....
2.5.2	Tipo	.....	.....
2.6	Número de botes salvavidas de caída libre	.....	.....
2.6.1	Totalmente cerrados (regla III/31 y sección 4.7 del Código IDS)	.....	.....
2.6.2	Provistos de un sistema autónomo (regla III/31 y sección 4.8 del Código IDS)	.....	.....
2.6.3	Protegidos contra incendios (regla III/31 y sección 4.9 del Código IDS)	.....	.....
3	Número total de botes salvavidas a motor, incluidos en el total de botes salvavidas anteriormente indicado	.....	.....
3.1	Número de botes salvavidas provistos de proyectores	.....	.....
4	Número de botes de rescate	.....	.....
4.1	Número de botes incluidos en el total de botes salvavidas anteriormente indicados	.....	.....
5	Balsas salvavidas	.....	.....
5.1	Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos de puesta a flote aprobados	.....	.....
5.1.1	Número de balsas salvavidas	.....	.....
5.1.2	Número de personas a las que pueden dar cabida	.....	.....
5.2	Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos de puesta a flote aprobados	.....	.....
5.2.1	Número de balsas salvavidas	.....	.....
5.2.2	Número de personas a las que pueden dar cabida	.....	.....
5.3	Número de balsas salvavidas prescritas en la regla III/31.1.4	.....	.....
6	Número de aros salvavidas	.....	.....
7	Número de chalecos salvavidas	.....	.....
8	Trajes de inmersión	.....	.....
8.1	Número total	.....	.....
8.2	Número de trajes que cumplen las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....	.....
9	Número de ayudas térmicas <sup>6</sup>	.....	.....
10	Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento	.....	.....
10.1	Número de respondedores de radar	.....	.....
10.2	Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas	.....	.....

<sup>6</sup> Excluidas las prescritas en los párrafos 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 y 5.1.2.2.13 del Código IDS.

### 3 Pormenores de las instalaciones radioeléctricas

Elemento	Equipo existente a bordo
1 Sistemas primarios	.....
1.1 Instalación radioeléctrica de ondas métricas	.....
1.1.1 Codificador de LSD	.....
1.1.2 Receptor de escucha de LSD	.....
1.1.3 Radiotelefonía	.....
1.2 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas	.....
1.2.1 Codificador de LSD	.....
1.2.2 Receptor de escucha de LSD	.....
1.2.3 Radiotelefonía	.....
1.3 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas	.....
1.3.1 Codificador de LSD	.....
1.3.2 Receptor de escucha de LSD	.....
1.3.3 Radiotelefonía	.....
1.3.4 Radiotelegrafía de impresión directa	.....
1.4 Estación terrena de buque de Inmarsat	.....
2 Medios secundarios para emitir alertas	.....
3 Instalaciones para la recepción de información sobre seguridad marítima	.....
3.1 Receptor NAVTEX	.....
3.2 Receptor de LIG	.....
3.3 Receptor radiotelegráfico de impresión directa de ondas de- camétricas	.....
4 RLS satelitaria	.....
4.1 COSPAS-SARSAT	.....
4.2 Inmarsat	.....
5 RLS de ondas métricas	.....
6 Respondedor de radar del buque	.....

### 4 Métodos utilizados para el mantenimiento de las instalaciones radioeléctricas (reglas IV/15.6 y 15.7)

- 4.1 Duplicación del equipo .....
- 4.2 Mantenimiento en tierra .....
- 4.3 Capacidad de mantenimiento en el mar .....

**5 Pormenores relativos a los sistemas y equipos náuticos**

Elemento	Equipo existente a bordo
1.1 Compás magnético magistral*	.....
1.2 Compás magnético de respeto*	.....
1.3 Girocompás*	.....
1.4 Repetidor del rumbo indicado por el girocompás*	.....
1.5 Repetidor de las marcaciones indicadas por el girocompás*	.....
1.6 Sistema de control del rumbo o de la derrota*	.....
1.7 Taxímetro o dispositivo de marcación de compás*	.....
1.8 Medios para corregir el rumbo y la demora	.....
1.9 Dispositivo transmisor del rumbo (DTR)*	.....
2.1 Cartas náuticas/Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)**	.....
2.2 Medios auxiliares para los SIVCE	.....
2.3 Publicaciones náuticas	.....
2.4 Medios auxiliares para las publicaciones náuticas electrónicas	.....
3.1 Receptor para un sistema mundial de navegación por satélite/sistema de radionavegación terrena*, **	.....
3.2 Radar de 9 GHz*	.....
3.3 Segundo radar (3 GHz/9 GHz**)*	.....
3.4 Ayuda de punteo radar automática (APRA)*	.....
3.5 Ayuda de seguimiento automática*	.....
3.6 Segunda ayuda de seguimiento automática*	.....
3.7 Ayuda de punteo electrónica*	.....
4 Sistema de identificación automática (SIA)	.....
5.1 Registrador de datos de la travesía (RDT)**	.....
5.2 Registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S)**	.....
6.1 Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (en el agua)*	.....
6.2 Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (con respecto al fondo en dirección de proa y de través)*	.....
6.3 Ecosonda*	.....
7.1 Indicadores de la posición del timón, del sentido de giro, empuje y paso de la hélice y de la modalidad de funcionamiento*	.....
7.2 Indicador de la velocidad de giro*	.....
8 Sistema de recepción de señales acústicas*	.....
9 Teléfono para comunicar con el puesto de gobierno de emergencia*	.....
10 Lámpara de señales diurnas*	.....
11 Reflector de radar*	.....
12 Código internacional de señales	.....
13 Manual IAMSAR, Volumen III	.....

SE CERTIFICA QUE este Inventario es correcto en su totalidad.

Expedido en .....  
(Lugar de expedición del inventario)

.....  
(Fecha de expedición) (Firma del funcionario autorizado para expedir el inventario)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

\*\*\*\*\*

\* En virtud de la regla V/19 se permiten otros medios para cumplir esta prescripción. En caso de que se utilicen otros medios, éstos se especificarán.

\*\* Táchese según proceda.

**1.2 El Comité de Seguridad Marítima en su 79º período de sesiones aprobó el 9 de diciembre de 2004 la Resolución MSC.171 (79) que adopta enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, vigentes a partir del 1 de julio de 2006, que a continuación se transcribe:**

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 el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio") y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio (en adelante denominado "el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS"), en relación con el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS,

HABIENDO EXAMINADO, en su 79º período de sesiones, las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, propuestas y distribuidas de conformidad con el artículo VIII b) i) del Convenio y con el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS,

1. ADOPTA, de conformidad con el artículo VIII b) iv) del Convenio y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, las enmiendas al apéndice del Anexo del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, cuyo texto figura en el **anexo** de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2006 a menos que, antes de dicha fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS o de las Partes cuyas flotas mercantes combinadas constituyan no menos del 50% del arqueado bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes interesadas a tomar nota de que, de conformidad con el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2006, una vez producida su aceptación de conformidad con el párrafo 2 *supra*;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo VIII b) v) del Convenio y el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, que remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en su **anexo** a todas las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS.

\*\*\*

**ANEXO****ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL  
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974****APÉNDICE****MODIFICACIONES Y ADICIONES AL APÉNDICE DEL ANEXO DEL  
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD  
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974****Modelo de Certificado de seguridad para buque de pasaje**

1 En el modelo de Certificado de seguridad para buque de pasaje se introduce la siguiente nueva sección, entre la sección que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

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

**Modelo de Certificado de seguridad de construcción para buque de carga**

2 En el modelo de Certificado de seguridad de construcción para buque de carga se introduce la siguiente nueva sección, entre la sección que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

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

**Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buque de carga**

3 En el modelo de Certificado de seguridad de construcción para buque de carga se introduce la siguiente nueva sección, entre la sección que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

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

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo E)**

4 Se sustituye la sección 3 existente por la siguiente:

**"3 Pormenores de los sistemas y aparatos náuticos**

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
1.1 Compás magnético magistral*	.....
1.2 Compás magnético de respeto*	.....
1.3 Girocompás*	.....
1.4 Repetidor del rumbo indicado por el girocompás*	.....
1.5 Repetidor de la demora indicada por el girocompás*	.....
1.6 Sistema de control del rumbo o de la derrota*	.....
1.7 Taxímetro o dispositivo para leer las demoras*	.....
1.8 Medios para corregir el rumbo y la demora	.....
1.9 Dispositivo transmisor del rumbo (DTR)*	.....
2.1 Cartas náuticas/Sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE)**	.....
2.2 Medios auxiliares para los SIVCE	.....
2.3 Publicaciones náuticas	.....
2.4 Medios auxiliares para las publicaciones náuticas electrónicas	.....
3.1 Receptor para un sistema mundial de navegación por satélite/sistema de radionavegación terrenal***	.....
3.2 Radar de 9 GHz*	.....
3.3 Segundo radar (3 GHz/9 GHz)**	.....
3.4 Ayuda de punteo radar automática (APRA)*	.....
3.5 Ayuda de seguimiento automática*	.....
3.6 Segunda ayuda de seguimiento automática	.....
3.7 Ayuda de punteo electrónica*	.....
4 Sistema de identificación automática (SIA)	.....
5.1 Registrador de datos de la travesía (RDT)**	.....
5.2 Registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S)**	.....
6.1 Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (en el agua)*	.....
6.2 Dispositivo medidor de la velocidad y la distancia (con respecto al fondo en dirección hacia proa y de través)*	.....
6.3 Ecosonda*	.....
7.1 Indicadores de la posición del timón, el sentido de giro, el empuje y el paso de las hélices, así como de la modalidad de funcionamiento*	.....
7.2 Indicador de la velocidad de giro*	.....
8 Sistema de recepción de señales acústicas*	.....
9 Teléfono para comunicarse con el puesto de gobierno de emergencia*	.....
10 Lámpara de señales diurnas*	.....
11 Reflector de radar*	.....
12 Código Internacional de Señales	.....
13 Manual IAMSAR, Volumen III	.....

\* En virtud de la regla V/19 se permiten otros medios para cumplir esta prescripción. En caso de que se utilicen otros medios, éstos se especificarán.

\*\* Táchese según proceda."

**Modelo de Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga**

5 En el modelo de Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga se introduce la nueva sección siguiente, entre la sección que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

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

**Modelo de Certificado de seguridad para buque de carga**

6 En el modelo de Certificado de seguridad para buque de carga se introduce la nueva sección siguiente entre la sección que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

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

**Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (Modelo C)**

7 En el inventario del equipo, se sustituye el punto 5 por el siguiente texto:

"5.1 Registrador de datos de la travesía (RDT);

5.2 Registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S)",

y se añade un nuevo punto 14 después del punto 13 actual, del tenor siguiente:

"14 Manual IAMSAR, volumen III"

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

A continuación se da a conocer el listado de todas las Resoluciones y Circulares aprobadas por el 80° período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, las que no se transcriben debido a su extensión.

Las mismas se encuentran disponibles para su consulta en la Biblioteca Técnica de la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación.

\*\*\*\*\*

**2. Listado de Resoluciones y Circulares aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima en su 80° período de sesiones que se celebró entre el 11 y 20 de mayo de 2005.**

**LISTADO DE RESOLUCIONES**

<b>RESOLUCION</b>	<b>TEMA</b>
<b>Resolución MSC.194(80)</b>	Adopción de enmiendas al convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.
<b>Resolución MSC.195(80)</b>	Adopción de enmiendas al código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS)).
<b>Resolución MSC.196(80)</b>	Adopción de enmiendas al código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP).
<b>Resolución MSC.197(80)</b>	Adopción de enmiendas a las directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (Resolución A.744(18), enmendada).
<b>Resolución MSC.198(80)</b>	Adopción de enmiendas al modelo y directrices para el mantenimiento de los registros sinópticos continuos (RSC) (Resolución A.959(23)).
<b>Resolución MSC.199(80)</b>	Adopción de enmiendas a la provisión de servicios radioeléctricos para el sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) (Resolución A.801(19)).
<b>Resolución MSC.200(80)</b>	Adopción de enmiendas a la recomendación revisada sobre las pruebas de los dispositivos de salvamento.

**LISTADO DE CIRCULARES**

<b>CIRCULAR</b>	<b>TEMA</b>
<b>MSC/Circ.1002/Corr.1</b>	Directrices sobre proyectos y disposiciones alternativas de seguridad contra incendios.
<b>MSC/Circ.1154</b>	Directrices sobre la formación y titulación de los oficiales de la compañía para la protección marítima.
<b>MSC/Circ.1155</b>	Orientaciones sobre la prioridad de los mensajes y la prueba de los sistemas de alerta de protección del buque.
<b>MSC/Circ.1156</b>	Orientaciones sobre el acceso de las autoridades públicas, los servicios de intervención en casos de emergencia y los prácticos a bordo de los buques a los que se aplican el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP.
<b>MSC/Circ.1157</b>	Plan provisional para el cumplimiento por parte de determinados buques de carga de las medidas especiales para incrementar la protección marítima.
<b>MSC/Circ.1158</b>	Interpretación unificada del capítulo II-1 del Convenio SOLAS.
<b>MSC/Circ.1159</b>	Directrices sobre la provisión de información relativa a la estabilidad de los graneleros.



C I R C U L A R	T E M A
<b>MSC/Circ.1160</b>	Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales.
<b>MSC/Circ.1161</b>	Orientaciones sobre la formación de los equipos encargados de la puesta a flote y recuperación de los botes de rescate rápido y de las tripulaciones de los botes.
<b>MSC/Circ.1162</b>	Principios generales y recomendaciones sobre los conocimientos teóricos y prácticos y la formación de los oficiales de las naves de vuelo rasante (NVR) que funcionen tanto en la modalidad de desplazamiento como en la de efecto de suelo.
<b>MSC/Circ.1163</b>	Partes en el Convenio de Formación que, según confirma el Comité de Seguridad Marítima, han comunicado información que demuestra que se da plena y total efectividad a las disposiciones pertinentes del Convenio.
<b>MSC/Circ.1164</b>	Difusión de la información relativa a los informes sobre evaluaciones independientes presentados por las Partes en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación), 1978, enmendado, que, según confirma el Comité de Seguridad Marítima, han comunicado información que demuestra que se da plena y total efectividad a las disposiciones pertinentes del Convenio.
<b>MSC/Circ.1165</b>	Directrices revisadas para la aprobación de los sistemas equivalentes de extinción de incendios a base de agua para los espacios de máquinas y las cámaras de bombas de carga.
<b>MSC/Circ.1166</b>	Directrices para un análisis simplificado de la evacuación de las naves de pasaje de gran velocidad.
<b>MSC/Circ.1167</b>	Prescripciones y normas de funcionamiento sobre la evaluación de los sistemas de orientación para la evacuación.
<b>MSC/Circ.1168</b>	Directrices provisionales para las pruebas, la aprobación y el mantenimiento de sistemas de orientación para la evacuación utilizados como alternativa de los sistemas de alumbrado a baja altura.
<b>MSC/Circ.1169</b>	Interpretaciones unificadas del capítulo II-2 del SOLAS.
<b>MSC/Circ.1170</b>	Aplicación de la regla II-2/15 del Convenio SOLAS sobre las medidas relativas al aceite lubricante y otros aceites inflamables para los buques construidos antes del 1 de julio de 1998.
<b>MSC/Circ.1171</b>	Cese de los servicios Inmarsat-E por Inmarsat Ltd.
<b>MSC/Circ.1172</b>	Identificación de los buques de pasaje que no sean de trasbordo rodado que se beneficiarían si estuvieran equipados con el botiquín médico de emergencia.
<b>MSC/Circ.1173</b>	Adopción de enmiendas al Manual IAMSAR.
<b>MSC/Circ.1174</b>	Orientaciones básicas de seguridad para los viajes oceánicos de embarcaciones no reglamentadas, enmendada.

CIRCULAR	TEMA
<b>MSC/Circ.1175</b>	Orientaciones relativas al equipo de remolque y amarre de a bordo.
<b>MSC/Circ.1176</b>	Interpretaciones sobre los capítulos II-1 y XII del Convenio SOLAS.
<b>MSC/Circ.1177</b>	Interpretaciones al Código NGV 2000.
<b>MSC/Circ.1178</b>	Interpretaciones unificadas a las reglas XII/4.2 y XII/5.2 del Convenio SOLAS.
<b>MSC/Circ.1179</b>	Deficiencias de los levantamientos hidrográficos y de la cartografía náutica en todo el mundo y su repercusión en la seguridad de la navegación y la protección del medio marino.

**OTRAS CIRCULARES**

CIRCULAR	TEMA
<b>CSC/Circ.134</b>	Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores.
<b>LL.3/Circ.162</b>	Interpretaciones unificadas del convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, el Protocolo de Líneas de Carga de 1988 y las correspondientes enmiendas.
<b>SN/Circ.234/Corr.1</b>	Medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico.
<b>STCW.6/Circ.7</b>	Enmiendas a la Parte B del Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de Formación).

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

<b><u>COMITÉ</u></b>	<b><u>FECHAS</u></b>	<b><u>PUBLICADAS</u></b>	<b><u>FECHAS</u></b>
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
MSC 76° período de sesiones	2 al 13 DIC- 02	BIMI N° 1/03	AGO-03
MSC 77° período de sesiones	28 MAY al 6 JUN 03	BIMI N° 2/03	DIC-03
MSC 78° período de sesiones	12 al 21MAY 04	BIMI N° 1/04	AGO-04
MSC 79° período de sesiones	1 al 10 DIC-04	BIMI N° 2/04	DIC-04

**3. Lista de resoluciones aprobadas por la Asamblea de la OMI en su 7° período de sesiones (5 al 15 OCT - 71).**

<b>RESOLUCIÓN</b>	<b>T E M A</b>
<b>A.202(VII)</b>	Conferencia Internacional de Buques de Pasaje de Servicios Especiales, 1971.
<b>A.203(VII)</b>	Recomendación sobre los Acuerdos a que pueden llegar los Estados sobre acceso y empleo en aguas jurisdiccionales de un Estado de aparatos y artefactos de salvamento transportados por mar y que pertenezcan a otro Estado.
<b>A.204(VII)</b>	Agradecimiento al Sr. Hjálmar R. Bardarson por los servicios prestados.
<b>A.205(VII)</b>	Enmiendas al Convenio Internacional de Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1960.
<b>A.206(VII)</b>	Enmiendas a la Recomendación de Estabilidad al estado intacto para buques de pasaje y carga de menos de 100 metros de eslora (Resolución A.167 (ES.IV)) sobre buques con cubierta.
<b>A.207 (VII)</b>	Recomendación de un criterio de estabilidad simplificado y provisional para los pesqueros cubiertos de menos de 30 metros de eslora.
<b>A.208(VII)</b>	Recomendación sobre construcción de pesqueros desde el punto de vista de la estabilidad del buque y de la seguridad de la tripulación.
<b>A.209(VII)</b>	Recomendación sobre la información que debe figurar en los folletos de maniobras.
<b>A.210(VII)</b>	Recomendación sobre mecanismo de dirección para grandes buques.
<b>A.211(VII)</b>	Recomendación sobre medidas de seguridad para cámaras de maquinaria de buques de carga que periódicamente no lleven tripulación quedando entendido que dichas medidas complementan las normalmente necesarias para una sala de máquinas tripulada.
<b>A.212(VII)</b>	Código para la construcción y armamento de los buques que transporten productos químicos a granel.
<b>A.213(VII)</b>	Recomendación sobre normas de seguridad anti-incendio para la construcción y armamento de nuevos buques tanque.
<b>A.214(VII)</b>	Instrucciones provisionales revisadas sobre procedimientos de prueba para revestimientos primarios de cubierta.
<b>A.215(VII)</b>	Corrección del texto de la Recomendación de procedimientos de prueba de incendio para las divisiones de clase "A" y "B" (Resolución A.163 (ES.IV))
<b>A.216(VII)</b>	Máximas de comportamiento en las embarcaciones salvavidas.
<b>A.217(VII)</b>	Medidas para mejorar el sistema de socorro marítimo.
<b>A.218(VII)</b>	Normas de radiocomunicación de seguridad para los nuevos tipos de embarcación.
<b>A.219(VII)</b>	Unificación de las normas de rendimiento.
<b>A.220(VII)</b>	Utilización del sistema de llamadas selectivas (SSFC).

RESOLUCIÓN	T E M A
A.221(VII)	Equipo de radio para recaladas.
A.222(VII)	Normas de rendimiento para el aparato de radar náutico.
A.223(VII)	Normas de rendimiento de sistemas radiogoniométricos.
A.224(VII)	Normas de rendimiento de la ecosonda.
A.225(VII)	Capacidad de recalada para los aviones SAR.
A.226(VII)	Dispositivos de separación del tráfico.
A.227(VII)	Sistemas de dispositivos de separación del tráfico en el Estrecho de Dover y áreas adyacentes.
A.228(VII)	Respeto de los dispositivos de separación del tráfico.
A.229(VII)	Manual de Búsqueda y Salvamento de la Marina Mercante (MERSAR).
A.230(VII)	Aprobación del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
A.231(VII)	Enmiendas al Convenio Internacional de Líneas de Carga, 1966.
A.232(VII)	Enmiendas al Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1954 (Enmendada en 1969), por lo que se refiere a la Protección de la Gran Barrera de Coral.
A.233(VII)	Recomendación sobre normas internacionales de rendimiento de separadores y oleómetros.
A.234(VII)	Eliminación en los puertos del agua de sentinas y de lastre (salvo efluentes de los tanques de carga y lastre en petroleros).
A.235(VII)	Estaciones receptoras de residuos de hidrocarburos en los puertos.
A.236(VII)	Vigencia de las enmiendas de 1969 al Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1954.
A.237(VII)	Aceleración del programa de Trabajo del Comité de Seguridad Marítima.
A.238(VII)	Aprobación de los Informes del Comité de Seguridad Marítima.
A.239(VII)	Recomendación sobre Facilitación del viaje y Transportes Marítimos.
A.240(VII)	Fondo de Operaciones.
A.241(VII)	Conferencia Internacional de Contaminación Marina, 1973.
A.242(VII)	Preparación de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano (Estocolmo, 5-16 junio 1972).
A.243(VII)	Convenio Internacional sobre Sistemas de Adquisición de Datos Oceanográficos (SADO).

<b>RESOLUCIÓN</b>	<b>T E M A</b>
<b>A.244(VII)</b>	Colaboración con la Comisión Oceanográfica Intergubernamental.
<b>A.245(VII)</b>	Conferencia de las Naciones Unidas y de la OCMI sobre el Trafico Internacional de Contenedores, 1972.
<b>A.246(VII)</b>	Enmiendas al Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1954 por lo que se refiere al dispositivo de los tanques y límite de su tamaño.
<b>A.247(VII)</b>	Recomendación sobre vigencia de las normas de disposición y tamaño de los tanques para minimizar la contaminación del mar por hidrocarburos.
<b>A.248(VII)</b>	Programa a largo plazo de la Organización.
<b>A.249(VII)</b>	Procedimientos de enmienda para los Convenios de que la OCMI es depositaria.
<b>A.250(VII)</b>	Cumplimiento de las Resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la "apartheid" así como la declaración de concesión de independencia a las naciones y pueblos colonizados.
<b>A.251(VII)</b>	Relaciones con las Organizaciones Internacionales no Gubernamentales.
<b>A.252(VII)</b>	Presentación de las cuentas definitivas y del Informe de Intervención de Cuentas para el quinto ejercicio económico.
<b>A.253(VII)</b>	Enmienda al Reglamento Financiero.
<b>A.254(VII)</b>	Cálculos suplementarios para 1971.
<b>A.255(VII)</b>	Programa de Trabajo y Presupuesto para el Séptimo Ejercicio Financiero 1972/73.
<b>A.256(VII)</b>	Continuación de la Unidad Conjunta de Inspección.
<b>A.257(VII)</b>	Nombramiento del Interventor Externo de Cuentas.
<b>A.258(VII)</b>	Aprobación del nombramiento de Secretario General efectuado por el Consejo.

**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>
8° período de sesiones	13 al 23 NOV-73	BIMI N° 2/04	DIC-04
9° período de sesiones	3 al 14 NOV-75	BIMI N° 1/04	AGO-04
10° período de sesiones	7 al 17 NOV-77	BIMI N° 1/03	AGO-03
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
23° período de sesiones	24 NOV al 5 DIC-03	BIMI N° 2/03	NOV-03

**5. Otras noticias de interés.**

**“PARA CONSULTAR LA REGLAMENTACIÓN INGRESAR A LA PÁGINA  
[www.prefecturanaval.gov.ar](http://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.

\*\*\*\*\*