

**BOLETÍN  
INFORMATIVO  
MARÍTIMO  
INTERNACIONAL**

**BOLETÍN N° 2 - AÑO: 2004  
Fecha edición: Diciembre**

**En este número**

<b>1</b>	<b>Orientaciones preventivas destinadas a los capitanes que efectúan operaciones de cambio de agua de lastre.</b>
<b>2</b>	<b>Accidentes relacionados con las cargas a granel que no figuran explícitamente en el código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (código de cargas a granel).</b>
<b>3</b>	<b>Listado de resoluciones y circulares aprobadas por el 79° período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima.</b>
<b>4</b>	<b>Lista de resoluciones aprobadas por la Asamblea de la OMI en su 8° período de sesiones (13 al 23 de noviembre de 1973).</b>
<b>5</b>	<b>Otras noticias de interés.</b>

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



# PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

**1. Transcripción de la Circular MSC/Circ. 1145 del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI).**

## **ORIENTACIONES PREVENTIVAS DESTINADAS A LOS CAPITANES QUE EFECTÚAN OPERACIONES DE CAMBIO DE AGUA DE LASTRE.**

1 El Comité de Seguridad Marítima en su 79° período de sesiones (1 a 10 de diciembre de 2004) aprobó las orientaciones preventivas destinadas a los capitanes que efectúan operaciones de cambio de agua de lastre. Dichas orientaciones se adjuntan al presente documento y, cuando se estime oportuno, han de incluirse en las directrices para el cambio de agua de lastre, en curso de elaboración por la OMI.

2 Entretanto, en lo que respecta a los buques que enarbolan su pabellón, se invita a las Administraciones a que consideren la cuestión relativa al cumplimiento de las prescripciones de la regla V/22 del Convenio SOLAS por parte de tales buques cuando proceden al cambio de agua de lastre, teniendo en cuenta las orientaciones preventivas adjuntas.

3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que presenten las orientaciones preventivas antedichas a las compañías navieras, los dueños de buques, los armadores, los fabricantes de equipos, las sociedades de clasificación, los capitanes y todas las partes interesadas.

\*\*\*

## **ANEXO**

### **ORIENTACIONES PREVENTIVAS DESTINADAS A LOS CAPITANES QUE EFECTÚAN OPERACIONES DE CAMBIO DE AGUA DE LASTRE.**

Las Directrices para el cambio del agua de lastre incluirán consejos sobre las precauciones que deben tomar los capitanes al efectuar secuencias de cambio del agua de lastre que incluyan períodos en los que puedan satisfacerse los criterios relativos a la inmersión de la hélice, el calado y/o asiento mínimos o la visibilidad desde el puente.

1 En las secuencias del cambio del agua de lastre puede haber momentos en los que, de forma transitoria, el cumplimiento de uno o varios de los criterios siguientes puede no ser completo o puede resultar difícil de mantener:

- .1 las normas sobre visibilidad desde el puente (regla V/22 del Convenio SOLAS);
- .2 la inmersión de la hélice;  
y
- .3 el calado a proa mínimo.

2 Debido a que la elección de secuencias de cambio del agua de lastre aceptables es limitada para la mayoría de los buques, no siempre es factible descartar las secuencias en las que puede registrarse un incumplimiento transitorio. La solución prác-

tica consistiría en aceptar esas secuencias, pero incluyendo una nota adecuada en el plan de gestión del agua de lastre para alertar al capitán del buque, en la que se informaría a este último de la naturaleza del incumplimiento transitorio, así como de que podría ser necesaria una mayor planificación y de que habría que tomar las debidas precauciones cuando se recurriera a dichas secuencias.

3 Al planificar la operación de cambio del agua de lastre que incluya secuencias con períodos en los que no puedan satisfacerse los criterios relativos a la inmersión de la hélice, el calado y/o asiento mínimos y la visibilidad desde el puente, el capitán debe evaluar:

- .1 la duración y el tiempo, durante la operación, en los que no se cumplirán ninguno de los criterios;
- .2 el efecto o efectos en la capacidad de navegación o maniobrabilidad del buque; y
- .3 el tiempo que demore en completar la operación.

4 Se tomará una decisión de seguir adelante con la operación únicamente cuando se prevea lo siguiente:

- .1 que el buque esté en aguas libres;
- .2 que la densidad de tráfico sea baja;
- .3 que se mantenga una guardia de navegación mejorada, que incluirá, en caso necesario, un vigía de proa adicional dotado de los correspondientes

medios de comunicaciones con el puente de navegación;

- .4 que la maniobrabilidad del buque no se vea afectada innecesariamente por el calado y el asiento y/o la inmersión de las hélices durante el periodo transitorio;
- .5 que las condiciones generales del tiempo y del estado de la mar sean idóneas y que no sea probable que empeoren.

\*\*\*\*\*

## **2. Transcripción de la Circular MSC/Circ. 1149 del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI).**

### **ACCIDENTES RELACIONADOS CON LAS CARGAS A GRANEL QUE NO FIGURAN EXPLÍCITAMENTE EN EL CÓDIGO DE PRÁCTICAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LAS CARGAS SÓLIDAS A GRANEL (CÓDIGO DE CARGAS A GRANEL)**

1 En su 79º período de sesiones (1 a 10 de diciembre de 2004), el Comité de Seguridad Marítima examinó un informe preliminar sobre una explosión ocurrida durante el transporte de finos y briquetas moldeadas en caliente de hierro obtenido por reducción directa (HRD), como resultado de la cual se perdió el buque y murieron seis miembros de la tripulación. Al examinar el informe, el Comité:

- .1 fue informado acerca de otros accidentes relacionados con cargas análogas, que pueden desprender hidrógeno al entrar en contacto con el agua y calentar-

se espontáneamente y que pueden describirse como:

Finos Remet de Orinoco Iron;  
Finos Remet (HBI);  
Finos Remet de Orinoco a granel; o  
Finos HBI,

.2 tomó nota con preocupación de la falta de información adecuada sobre las cargas anteriormente mencionadas, y de que dichas cargas no figuran explícitamente en el Código de Cargas a Granel;

.3 confirmó que, en aras de la seguridad del transporte de estas cargas, debería prestarse la debida atención a las prescripciones generales pertinentes del Código de Cargas a Granel y, en particular, a las precauciones correspondientes que figuran en las entradas de "HIERRO OBTENIDO POR REDUCCIÓN DIRECTA (A), briquetas moldeadas en caliente" y "HIERRO OBTENIDO POR REDUCCIÓN DIRECTA (B), en formas tales como terrones, pellets y briquetas moldeadas en frío (no confundir con la esponja de hierro agotada)", tras tomar nota de la analogía existente entre las propiedades de estas cargas y las de las mercancías peligrosas de la Clase 4.3.

2 El Comité refrendó asimismo la decisión adoptada por el Subcomité DSC de distribuir las siguientes circulares DSC (se adjuntan copias de las mismas al presente documento):

- .1 circular DSC/Circ.26 sobre sucesos relacionados con el transporte de lingotes de cinc, en la que se señala que, debido probablemente a la presencia de cenizas de

- cinc que no se hubieran retirado por completo de la superficie de los lingotes, se acumuló arsina en elevadas concentraciones en las bodegas de carga, por lo que se recomienda que se adopten precauciones para el transporte de esta carga; y
- .2 circular DSC/Circ.27, en la que se expone en detalle la explosión ocurrida en una bodega de carga en la que se había embarcado aluminio reciclado descrito como "Serox" u "Oxiton", y en la que se señala la posible formación de gases tales como hidrógeno, amoníaco y acetileno.
- 3 Habida cuenta de lo antedicho, el Comité,
- .1 señaló, una vez más, a la atención de los expedidores, explotadores de terminales, propietarios de buques, empresas navieras, compañías y fletadores que participan en el transporte de cargas sólidas a granel:
- .1 la necesidad de facilitar al capitán del buque toda la información pertinente sobre la carga que va a embarcarse, de conformidad con lo dispuesto en los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS y las disposiciones del Código de Cargas a Granel; y
- .2 la necesidad de consultar el Código de Cargas a Granel cuando se transporte cualquier carga sólida a granel;

- .2 recomendó a los expedidores y a los capitanes de buques que tengan a bien:
- .1 asegurarse, antes de embarcar cualquier carga sólida a granel, de que la bodega y su equipo son compatibles con el producto que va a transportarse;
- .2 asegurarse, antes de embarcar cualquier carga sólida a granel, de que la carga está en condiciones de transportarse;
- .3 obtener asesoramiento de las autoridades competentes antes de embarcar cualquier carga sólida a granel que no esté explícitamente incluida en el Código de Cargas a Granel; y
- .4 comenzar la carga únicamente cuando se hayan cumplido todos los criterios pertinentes sobre seguridad recogidos en el Código de Cargas a Granel;
- .3 recomendó que los propietarios de buques, los armadores y las compañías se aseguren de que los capitanes y las tripulaciones que participan en el transporte de cargas sólidas a granel hayan recibido formación sobre las disposiciones del Código de Cargas a Granel, especialmente sobre las medidas relativas a la seguridad que figuran en dicho Código, y que las incorporen en sus procedi-

- 4 Se invita a los Gobiernos Miembros a que señalen la información anterior a la atención de los expedidores, explotadores de terminales, propietarios de buques, empresas navieras, compañías, fletadores, capitanes de buques y demás partes interesadas, solicitándoles que adopten las medidas oportunas y que tengan presentes las disposiciones de los instrumentos de la OMI pertinentes cuando transporten cargas sólidas a granel.

\*\*\*

**ANEXO 1**

DSC/Circ.26 (7 octubre 2004)

**SUCESOS RELACIONADOS  
CON EL TRANSPORTE DE  
LINGOTES DE CINCO**

- 1 En su 9º período de sesiones (27 de septiembre a 1 de octubre de 2004), el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC) examinó el informe presentado por Italia sobre la investigación de sucesos acaecidos en tres buques distintos que transportaban lingotes de cinc. En las bodegas de estos buques se acumularon grandes concentraciones de arsina. Cuatro tripulantes enfermaron después de entrar en las bodegas de carga y uno de ellos murió en el hospital local.

De las investigaciones se desprende que la carga que había a bordo de estos buques era lingotes de cinc de una pureza normal (GOB), del 98,5% como máximo.

- 2 La Administración Marítima de Italia ha publicado directri-

ces de seguridad que exigen efectuar una prueba especial de la atmósfera de todas las bodegas de carga en buques que transporten lingotes de cinc. Un químico competente debe efectuar estas pruebas antes de abrir las escotillas de carga, para garantizar que la atmósfera dentro de la bodega es segura y se puede permitir la entrada y los trabajos necesarios para abrir las bodegas y descargarlas, teniendo en cuenta la posible presencia de gases tóxicos o inflamables, y otros riesgos.

3 El Subcomité observó que los resultados de las investigaciones habían sido los siguientes:

.1 la primera prueba efectuada a bordo del primer buque arrojó una concentración de arsina de 10 ppm. Esta prueba se llevó a cabo aproximadamente una semana después del accidente, cuando las bodegas del buque llevaban abiertas cierto tiempo. Esto hace pensar que la concentración de arsina en la atmósfera de la bodega cerrada en el momento en que entraron los tripulantes era mucho más elevada que 10 ppm;

.2 posteriormente, los informes médicos oficiales confirmaron que la arsina (hidruro de arsénico: AsH<sub>3</sub>), presente en las bodegas del primer y segundo buque, en concentraciones claramente más elevadas que los valores límite, era la causa de la muerte de un tripulante y de la hospitalización de otros;

.3 las pruebas efectuadas a bordo del tercer buque arrojaron una concentración de arsina de 3 ppm en las bodegas. Las pruebas llevadas a cabo por el químico del puerto como medida de precaución evitaron que se produjera ningún suceso a bordo de este buque, ya que esta concentración de arsina también es peligrosa para la salud humana;

.4 del informe de estos casos se desprende que había dos características comunes: la presencia de arsina y agua dulce;

.5 la formación de arsina también se debe posiblemente a la presencia de cenizas de cinc que no se hubiera limpiado por completo de la superficie de los lingotes;

.6 las pruebas efectuadas a bordo de otros buques que transportaban únicamente lingotes de cinc de una pureza del 99,995% o más (metal especial de alta pureza) no indican que hubiera ninguna concentración de arsina detectable dentro de las bodegas de carga.

4 Por consiguiente, se recomienda que cuando se transporten lingotes de cinc de una pureza igual o inferior al 98,5% (metal de pureza normal) se preste particular atención a los siguientes aspectos:

.1 no se debe embarcar carga mojada y hay que comprobar la estanquidad de la intemperie de las escotillas;

.2 la carga debe permanecer seca y no debe manipularse si llueve;

.3 debe disponerse de detectores de gas adecuados para medir el hidrógeno y la arsina, y al menos dos equipos de respiración autónomos, además de los prescritos en la regla II-2/10.10 del Convenio SOLAS 1974, enmendado;

.4 se proveerán medios de ventilación mecánica continua. La ventilación debería proyectarse de modo tal que los gases de escape no puedan llegar a los espacios de alojamiento o a los espacios situados bajo cubierta;

.5 la entrada en las bodegas sin el aparato de respiración autónomo no estará permitida hasta que se hayan ventilado y se hayan efectuado pruebas que demuestren que no hay concentraciones de arsina o gases inflamables detectables dentro de estas bodegas;

.6 una persona competente debe efectuar las pruebas antes de abrir las tapas de escotilla para garantizar que la atmósfera dentro de la bodega es segura y se puede entrar en la bodega y llevar a cabo los trabajos necesarios para las operaciones de descarga, teniendo en cuenta la posible presencia de gases tóxicos o inflamables y otros riesgos;

.7 deben eliminarse posibles fuentes de ignición, tales

como trabajos en caliente, quema, fumar, etc., durante la manipulación y el transporte.

5 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan esta información en conocimiento de los propietarios y gestores de buques, compañías, capitanes, expedidores y demás partes interesadas, pidiéndoles que adopten las medidas oportunas cuando transporten estas cargas.

\*\*\*

## **ANEXO 2**

DSC/Circ.27 (7 octubre 2004)

### **EXPLOSIÓN EN UNA BODEGA CARGADA CON ALUMINIO RECICLADO**

1 El Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC), en su 9º período de sesiones (27 de septiembre a 1 de octubre de 2004), examinó el informe sobre la explosión en una bodega de carga de un buque que tuvo lugar el 2 de diciembre de 2002 y que causó lesiones a los tripulantes y la pérdida posterior del buque.

2 En el momento del accidente, el buque transportaba una carga de óxido de aluminio procedente del tratamiento de aluminio reciclado (de marca "Serox" u "Oxiton") que se utiliza para la producción de cemento. Esta carga se había transportado como mercancía no peligrosa debido a su introducción como "Serox" u "Oxiton".

3 Se notificó que el accidente se había producido al entrar en contacto la carga con el agua, lo cual dio lugar a la producción de gases inflamables a una

velocidad que produjo la formación de una mezcla explosiva de aire y gas en una bodega cerrada y mal ventilada. La investigación del siniestro ha demostrado que esta carga estaba clasificada como un producto de la Clase 4.3 perteneciente a los "PRODUCTOS DERIVADOS DE LA FUNDICIÓN DEL ALUMINIO", N° ONU 3170, pero no había sido declarado como tal por el expedidor.

4 En el pasado se han producido accidentes similares, de modo que, para prevenir tales accidentes, cuando se transporten estas cargas deberán observarse todas las prescripciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, en particular:

- .1 las prescripciones relativas a la documentación de la carga estipuladas en la regla VII/7-2 del Convenio SOLAS;
- .2 las prescripciones generales del Código de Cargas a Granel; y
- .3 las prescripciones relativas a la entrada correspondiente a los PRODUCTOS DERIVADOS DE LA FUNDICIÓN DEL ALUMINIO, N° ONU 3170, del Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel), incluida la ventilación mecánica constante.

5 La sección correspondiente a "Riesgos" de la ficha del Código de Cargas a Granel relativa a la carga N° ONU 3170 indica la posible formación de gases tales como hidrógeno, amoníaco y acetileno. Deberá

observarse que en este suceso, y en otros de naturaleza similar, se notó el olor a amoníaco, que es un gas, durante las operaciones de carga. La presencia de amoníaco generalmente es indicación de la presencia de otros gases que pueden ser inflamables. Por consiguiente, se recomienda que, si se detecta la presencia de amoníaco, se tomen medidas preventivas adecuadas, tal como se señala.

6 Se invita a los Gobiernos Miembros a que señalen la información anterior a la atención de los propietarios de buques, armadores, compañías, capitanes de buques, expedidores y otras partes interesadas, solicitándoles que adopten las oportunas medidas cuando transporten dichas cargas.

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

A continuación se da a conocer el listado de todas las Resoluciones y Circulares aprobadas por el 78º 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.

\*\*\*\*\*





**3. Listado de Resoluciones y Circulares aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima en su 79° periodo de sesiones que se celebró entre el 1 y 10 de diciembre de 2004.**

**LISTADO DE RESOLUCIONES**

<b>RESOLUCION</b>	<b>TEMA</b>
<b>Resolución MSC.168(79)</b>	Normas y criterios relativos a las estructuras laterales de los graneleros de forro sencillo en el costado.
<b>Resolución MSC.169(79)</b>	Normas para las inspecciones y el mantenimiento de las tapas de escotilla de graneleros por parte del propietario.
<b>Resolución MSC.170(79)</b>	Adopción de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado.
<b>Resolución MSC.171(79)</b>	Adopción de enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974.
<b>Resolución MSC.172(79)</b>	Adopción de enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966.
<b>Resolución MSC.173(79)</b>	Adopción de enmiendas al Código Internacional para la Aplicación de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego (Código PEF).
<b>Resolución MSC.174(79)</b>	Adopción de enmiendas al Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 1994 (Código NGV 1994).
<b>Resolución MSC.175(79)</b>	Adopción de enmiendas al Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 2000 (Código NGV 2000).
<b>Resolución MSC.176(79)</b>	Adopción de enmiendas al Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ).
<b>Resolución MSC.177(79)</b>	Adopción de enmiendas al Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CIG).
<b>Resolución MSC.178(79)</b>	Adopción de enmiendas al Código para la Seguridad del Transporte de Combustible Nuclear Irradiado, Plutonio y Desechos de Alta Actividad en Cofres a Bordo de los Buques (Código CNI).
<b>Resolución MSC.179(79)</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.180(79)</b>	Adopción de enmiendas al Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Código de Formación).



RESOLUCION	TEMA
<b>Resolución MSC.181(79)</b>	Adopción de enmiendas al Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CGrQ).
<b>Resolución MSC.182(79)</b>	Adopción de enmiendas al Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código de Gaseros).
<b>Resolución MSC.183(79)</b>	Adopción de enmiendas al Código de Seguridad Aplicable a los Buques para Fines Especiales (Código para Fines Especiales).
<b>Resolución MSC.184(79)</b>	Adopción de enmiendas a las directrices para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas que son activas (Directrices LHNS).
<b>Resolución MSC 185(79)</b>	Adopción de enmiendas al Código de Seguridad para Sistemas de Buceo.
<b>Resolución MSC.186(79)</b>	Adopción de enmiendas al Código de Seguridad para Naves de Sustentación Dinámica (Código DSC).
<b>Resolución MSC.187(79)</b>	Adopción de enmiendas al Código para la Construcción y el Equipo de Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro, 1989 (Código de Unidades de Perforación (MODU)).
<b>Resolución MSC.188(79)</b>	Normas de funcionamiento para los detectores del nivel de agua de los graneleros y de los buques de carga nuevos con una única bodega que no sean graneleros.
<b>Resolución MSC.189(79)</b>	Adopción de enmiendas a las directrices y criterios para los sistemas de notificación para buques (Resolución MSC.43(64), enmendada por la Resolución MSC.111(73)).
<b>Resolución MSC.190(79)</b>	Adopción del sistema de notificación obligatoria para buques en la zona marina especialmente sensible de las aguas occidentales de Europa.
<b>Resolución MSC.191(79)</b>	Normas de funcionamiento para la presentación de información náutica en las pantallas de navegación de a bordo.
<b>Resolución MSC.192(79)</b>	Adopción de las normas de funcionamiento revisadas del equipo de radar.
<b>Resolución MSC.193(79)</b>	Adopción del Código de Prácticas de Seguridad relativas a las Cargas Sólidas a Granel, 2004.

### LISTADO DE CIRCULARES

C I R C U L A R	T E M A
<b>MSC/Circ.1109/ Rev.1</b>	Falsos alertas de protección y dobles alertas de socorro y protección.
<b>MSC/Circ.1125</b>	Enmiendas a las Directrices para el proyecto, la construcción y la explotación de naves de pasaje sumergibles.
<b>MSC/Circ.1126</b>	Enmiendas a las Directrices provisionales para naves de vuelo rasante.
<b>MSC/Circ.1127</b>	Implantación temprana de la enmienda a la regla III/19.3.3.3 del Convenio SOLAS, adoptada mediante la resolución MSC.152(78).
<b>MSC/Circ.1128 MEPC/Circ.423</b>	Lista de productos que se han omitido del capítulo 17 ó 18 de código CIQ al faltar datos sobre seguridad, sobre contaminación o de ambos tipos.
<b>MSC/Circ.1129</b>	Orientaciones sobre el establecimiento de programas de medicina e higiene para los buques de pasaje.
<b>MSC/Circ.1130</b>	Orientaciones para los capitanes, las compañías y los oficiales debidamente autorizados sobre las prescripciones relativas a la presentación de información relacionada con la protección antes de la entrada de un buque en puerto.
<b>MSC/Circ.1131</b>	Orientaciones provisionales sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y las autoridades portuarias.
<b>MSC/Circ.1132</b>	Orientaciones relativas a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP.
<b>MSC/Circ.1133</b>	Recordatorio de la obligación de presentar una notificación a los Estados de abanderamiento cuando se apliquen las medidas de control y cumplimiento.
<b>MSC/Circ.1134</b>	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.1135</b>	Planos de construcción del buque acabado que se mantendrán a bordo y en tierra.
<b>MSC/Circ.1136</b>	Orientaciones sobre la seguridad durante los ejercicios de abandono por medio de botes salvavidas.
<b>MSC/Circ.1137</b>	Directrices para la puesta a flote simulada de los botes salvavidas de caída libre.
<b>MSC/Circ.1138</b>	Interpretaciones de las Directrices para el proyecto, la construcción y la explotación de naves de pasaje sumergibles.

C I R C U L A R	T E M A
<b>MSC/Circ.1139</b>	Condiciones aplicables a los sistemas automatizados de control de la propulsión de los buques construidos después del 1 de julio de 1986 y antes del 1 de julio de 2004 (regla II-1/31 del Convenio SOLAS).
<b>MSC/Circ.1140 MEPC/Circ.424</b>	Transferencia de buques entre Estados.
<b>MSC/Circ.1141</b>	Interpretación unificada de la expresión "primer reconocimiento" utilizada en las reglas II-2/1.2.2.2, V/19.1.2.2, V/19.2.4.2.2 y V/20.1.2 del Convenio SOLAS.
<b>MSC/Circ.1142 MEPC/Circ.425</b>	Inscripción del número IMO en los planos, manuales y otros documentos del buque.
<b>MSC/Circ.1143</b>	Directrices sobre la evaluación temprana de la avería en el casco y la posible necesidad de abandono de graneleros.
<b>MSC/Circ.1144</b>	Orientaciones complementarias para la aplicación uniforme de la regla 1 e) del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado.
<b>MSC/Circ.1145</b>	Orientaciones preventivas para el capitán cuando proceda al cambio del agua de lastre.
<b>MSC/Circ.1146</b>	Listas de cargas sólidas a granel respecto de las cuales podrá eximirse del uso de un sistema fijo de extinción de incendios por gas o para las cuales no es eficaz un sistema fijo de extinción de incendios por gas.
<b>MSC/Circ.1147</b>	Cuestionario sobre las inspecciones de contenedores/vehículos que transportan mercancías peligrosas en bulto.
<b>MSC/Circ.1148</b>	Expedición y revalidación del documento de cumplimiento de las prescripciones especiales aplicables a los buques que transportan mercancías peligrosas.
<b>MSC/Circ.1149</b>	Accidentes en los que se ven involucradas cargas a granel que no están específicamente numeradas en el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel).
<b>MSC/Circ.1150</b>	Provisión de información sobre la implantación de códigos recomendaciones, directrices y otros instrumentos no obligatorios.
<b>MSC/Circ.1151 MEPC/Circ.426 FAL/Circ.105</b>	Lista revisada de certificados y documentos que han de llevar los buques.
<b>MSC/Circ.1152</b>	Instalaciones para helicópteros a bordo de los buques – Enmiendas al volumen II (Helipuertos) del anexo 14 (Aeródromos) del Convenio sobre aviación civil internacional.

### OTRAS CIRCULARES

C I R C U L A R	T E M A
<b>COLREG.2/Circ.54/ Add.2</b>	Dispositivos de separación del tráfico - Retraso en la implantación del nuevo dispositivo de separación del tráfico "En el Estrecho de Singapur".
<b>COLREG.2/Circ.55</b>	Dispositivos de separación del tráfico nuevos y modificados y medidas de organización del tráfico conexas.
<b>SN/Circ.240</b>	Medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico.
<b>SN/Circ.241</b>	Enmiendas a las disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo.
<b>SN/Circ.242</b>	Sistemas de notificación obligatoria para buques.
<b>SN/Circ.243</b>	Directrices para la presentación de símbolos, términos y abreviaturas aeronáuticos.
<b>SN/Circ.244</b>	Directrices sobre el uso del código UN/LOCODE en el campo de destino de los mensajes SIA.
<b>SN/Circ.245</b>	Enmiendas a las Directrices para la instalación de un sistema de identificación automática (SIA) de a bordo (SN/Circ.227).

**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>C O M I T É</u></b>	<b><u>F E C H A S</u></b>	<b><u>P U B L I C A D A S</u></b>	<b><u>F E C H A S</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

**4. Lista de resoluciones aprobadas por la Asamblea de la OMI en su 8° período de sesiones (13 al 23 NOV - 73).**

<b>RESOLUCIÓN</b>	<b>T E M A</b>
<b>A.259(VIII)</b>	Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972.
<b>A.260(VIII)</b>	Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), 1972.
<b>A.261(VIII)</b>	Conferencia internacional sobre espacios habitables en los buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973.
<b>A.262(VIII)</b>	Aprobación del nombramiento, efectuado por el Consejo, de Secretario General.
<b>A.263(VIII)</b>	Enmiendas a los Capítulos II, III, IV y V de la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960.
<b>A.264 (VIII)</b>	Enmienda al Capítulo VI de la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960.
<b>A.265(VIII)</b>	Reglas de compartimiento y estabilidad para buques de pasaje, equivalentes a la Parte B del Capítulo II de la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960.
<b>A.266(VIII)</b>	Recomendación de un método uniforme para dar cumplimiento a las disposiciones relativas al adrizado en buques de pasaje.
<b>A.267(VIII)</b>	Código de prácticas a cerca de la exactitud de la información sobre estabilidad para buques pesqueros.
<b>A.268(VIII)</b>	Enmiendas a la Recomendación sobre la estabilidad al estado intacto de buques pesqueros Apéndice V – Práctica Recomendada para subdividir las bodegas de pescado con panas amovibles (Resolución A.168(ES.IV)).
<b>A.269(VIII)</b>	Recomendación a los patrones de buques pesqueros para mantener las condiciones marineras de sus naves cuando estas están expuestas a la formación de hielo (Engelamiento).
<b>A.270(VIII)</b>	Recomendación sobre un método de prueba para certificar la incombustibilidad de los materiales de construcción naval.
<b>A.271(VIII)</b>	Recomendación relativa a la implantación de las medidas de prevención de incendios en los buques – tanque y buque de carga combinados.
<b>A.272(VIII)</b>	Recomendación sobre seguridad de acceso y de trabajo en grandes tanques y Recomendación sobre seguridad de acceso y de trabajo en grandes bodegas de graneleros.
<b>A.273(VIII)</b>	Reconocimiento de balsas de salvamento inflables.
<b>A.274(VIII)</b>	Recomendación relativa a la aplicación.

<b>RESOLUCIÓN</b>	<b>T E M A</b>
<b>A.275(VIII)</b>	Recomendación sobre normas de rendimiento para elevadores de práctico (escalas mecánicas).
<b>A.276(VIII)</b>	Recomendación sobre el número de personas que está permitido llevar a bordo de buques de pasaje existentes cuando aumenta la capacidad total de las balsas de salvamento.
<b>A.277(VIII)</b>	Recomendación sobre normas de rendimiento de reflectores de radar.
<b>A.278(VIII)</b>	Suplemento de la Recomendación sobre normas de rendimiento para el aparato de radar náutico (Resolución A.222(VII)) – Símbolos para identificar los mandos del aparato de radar náutico.
<b>A.279(VIII)</b>	Recomendación sobre radiobalizas de localización de siniestros.
<b>A.280(VIII)</b>	Recomendación sobre normas de rendimiento de los girocompases.
<b>A.281(VIII)</b>	Recomendación sobre normas generales de rendimiento de las ayudas electrónicas a la navegación.
<b>A.282(VIII)</b>	Recomendación sobre la instalación y utilización de luces de maniobra.
<b>A.283(VIII)</b>	Recomendación relativa al desarrollo del sistema de socorro marítimo.
<b>A.284(VIII)</b>	Organización del tráfico.
<b>A.285(VIII)</b>	Recomendación sobre principios básicos y directrices para las guardias de navegación.
<b>A.286(VIII)</b>	Recomendación sobre la formación y competencia de la oficialidad y la tripulación de buques que transporten productos químicos peligrosos o nocivos a granel.
<b>A.287(VIII)</b>	Código de practicas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera.
<b>A.288(VIII)</b>	Recomendación relativa a la seguridad de la estiba y sujeción de los contenedores sobre la cubierta de buques que no estén especialmente proyectados y equipados para el transporte de contenedores.
<b>A.289(VIII)</b>	Recomendación sobre prácticas de seguridad para la manipulación portuaria de carga peligrosa.
<b>A.290(VIII)</b>	Aprobación de los Informes del Comité de Seguridad Marítima.
<b>A.291(VIII)</b>	Atraso en el pago de contribuciones.
<b>A.292(VIII)</b>	Fondo de operaciones.
<b>A.293(VIII)</b>	Procedimientos de enmienda a los Convenios de los que la OCMI es depositaria.

<b>RESOLUCIÓN</b>	<b>T E M A</b>
<b>A.294(VIII)</b>	Derecho de voto sobre procedimientos de enmienda a los Convenios de los que la OCMI es depositaria.
<b>A.295(VIII)</b>	Reconocimiento de los servicios prestados por el Sr. Colin Goad a la Organización.
<b>A.296(VIII)</b>	Conferencia internacional sobre contaminación del mar, 1973.
<b>A.297(VIII)</b>	Creación de un Comité de Protección del Medio Marino.
<b>A.298(VIII)</b>	Medidas de facilitación de viajes y transportes marítimos.
<b>A.299(VIII)</b>	Clasificación y etiquetado de cargamentos peligrosos en sí o que de algún modo puedan crear un peligro.
<b>A.300(VIII)</b>	Presentación de las cuentas finales y del informe de intervención relativos al sexto ejercicio económico.
<b>A.301(VIII)</b>	Enmiendas al Reglamento financiero.
<b>A.302(VIII)</b>	Consignaciones presupuestarias suplementarias para 1973.
<b>A.303(VIII)</b>	Programa de trabajo a largo plazo de la Organización.
<b>A.304(VIII)</b>	Conferencia internacional de 1974 sobre la seguridad de la vida humana en el mar.
<b>A.305(VIII)</b>	Conferencia internacional sobre el establecimiento de un sistema marítimo internacional de satélites.
<b>A.306(VIII)</b>	Programa de trabajo y presupuesto para el octavo ejercicio económico 1974/1975.
<b>A.307(VIII)</b>	Fondo de imprenta.
<b>A.308(VIII)</b>	Locales y medios de la sede de la Organización.
<b>A.309(VIII)</b>	Comisión Internacional de Administración Pública.
<b>A.310(VIII)</b>	Exclusión de los Gobiernos de Portugal y Sudáfrica de la Asamblea y de todas las Conferencias y Reuniones de la OCMI.
<b>A.311(VIII)</b>	Seguridad de la navegación marítima.
<b>A.312(VIII)</b>	Relaciones con organizaciones internacionales no gubernamentales.
<b>A.313(VIII)</b>	Mantenimiento de la dependencia común de inspección.
<b>A.314(VIII)</b>	Convocación de un periodo de sesiones extraordinario de la Asamblea.

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

<b><u>RESOLUCIONES ASAMBLEA</u></b>	<b><u>FECHAS</u></b>	<b><u>PUBLICADAS</u></b>	<b><u>FECHAS</u></b>
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.

\*\*\*\*\*