

(PÚBLICO)

BOLETÍN INFORMATIVO MARÍTIMO N° 9/2004

Valparaíso, Septiembre 2004

INDICE

ACTIVIDAD NACIONAL

	Página
RESOLUCIONES	
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12805/37, de 30 de Agosto de 2004. Da de Baja del Registro de Matrícula de Naves Mayores, a la Nave “ANDINO”.....	4
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1231, de 02 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Contingencia para el control de derrames de aditivos, aceites base lubricantes y diesel oil D2, del Terminal Narita - Arica.....	5
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12805/38, de 03 de Septiembre de 2004. Da de Baja del Registro de Matrícula de Naves Mayores a la nave “ARCTICA”.....	7
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1251, de 03 de Septiembre de 2004. Otorga autorización a la Empresa Iquique Terminal Internacional S.A. Proyecto “Muelle Antisísmico Corto para Naves Post Panamax en Sitio 4 – Puerto de Iquique – I Región – Chile”, para efectuar vertimientos en aguas sometidas a la Jurisdicción Nacional en el lugar y condiciones que se indica.....	8
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1240, de 03 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del Pesquero “GOLGOL”	13
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1241, de 03 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N. “PATAGÓN V”.....	14

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1242, de 03 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos para el Centreo de Cultivo “PUNTA ZENTENO”	16
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1243, de 03 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por Hidrocarburos del P.F. “MAGALLANES III”	18
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1244, de 03 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por Hidrocarburos de la M/N. “INGER HILDUR”	20
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1245, de 03 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por Hidrocarburos del PAM “SAINT PIERRE”	22
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca. D.O. N° 37.954, del 4 de Septiembre de 2004. Resolución N° 2.372, del 27 de Agosto de 2004. Extiende Área de Operaciones de Pescadores Artesanales de la II y III Regiones a las Áreas que indica.....	24
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1261, de 08 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “SANGRA”	27
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1262, de 08 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “CONCHEO”	29
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1273, de 10 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, para los artefactos navales del Centro de Cultivo “CHOLGO”	31

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1274, de 10 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, para los artefactos navales del Centro de Cultivo “LINGUAR”.....	33
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1275, de 10 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, para los artefactos navales del Centro de Cultivo “LLANCAHUE”.....	35
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1276, de 10 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, para los artefactos navales del Centro de Cultivo “MALOMACUM”.....	37
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1277, de 10 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, para los artefactos navales del Centro de Cultivo “TELELE”.....	39
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1278, de 10 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, para los artefactos navales del Centro de Cultivo “ANTEPULLI”.....	41
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1289, de 13 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N. “TAITAO”.....	43
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1290, de 13 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM “FARO DEHÉRCULES”.....	44
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1291, de 13 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Contingencia por derrame de hidrocarburos del Terminal Clarencia, ENAP-MAGALLANES	46
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 1300/21, de 14 de Septiembre de 2004. Nombró Alcalde de Mar de Isla San Félix, al Sargento 2° (Met.)Sergio ESPINOSA Navia,.....	48

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1305, de 14 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM “TOEKAN”.....	49
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1306, de 14 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N: “DON JULIAN”.....	51
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1307, de 14 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM “BONN”.....	52
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1308, de 14 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM “BIOMAR V.....	54
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1309, de 14 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM “BIOMAR III.....	56
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1310, de 14 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM “BIOMAR IV”.....	58
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1312, de 14 de Septiembre de 2004. Fija la Zona de Protección Litoral, para la Empresa Pesquera Bahía Coronel para su Planta de Coronel, aguas de Jurisdicción de la Gobernación Marítima de Talcahuano.....	60
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1313, de 14 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N. “MARE AUSTRALIS”.....	62
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1314, de 14 de Septiembre de 2004. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del P/F. “GLOBALPESCA I”.....	64

<ul style="list-style-type: none"> - Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/1337, de 20 de Septiembre de 2004. Fija la Zona de Protección Litoral, para la Empresa Pesquera Yadrán, para su Planta de Quellón, aguas de Jurisdicción de la Gobernación Marítima de Castro..... 	66
<ul style="list-style-type: none"> - Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12805/39, de 22 de Septiembre de 2004. Da de Baja del Registro de Matrícula de Naves Mayores a la nave “WESTPORT”..... 	68
<ul style="list-style-type: none"> - Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12805/40, de 24 de Septiembre de 2004. Da de Baja del Registro de Matrícula de Naves Mayores a la nave “VIÑA DELMAR”. 	69
<ul style="list-style-type: none"> - Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/533, de 27 de Septiembre de 2004. Autoriza el embarco de dos Oficiales Extranjeros comparte de la dotación mínima de seguridad de la Nave Especial “IVAR SEÑOR” 	70

DECRETOS SUPREMOS

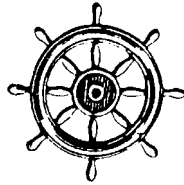
<ul style="list-style-type: none"> - Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca. D.O. N° 37.954, del 4 de Septiembre de 2004. D.S. N° 715 exento, de 2 de Septiembre de 2004. Prorroga veda biológica del Recurso Anchoqueta en área y período que indica..... 	72
<ul style="list-style-type: none"> - Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca. D.O. N° 37.974, del 30 de Septiembre de 2004. D.S. N° 765 exento, de 27 de Septiembre de 2004. Establece veda extractiva para el recurso Lobo Marino Común..... 	73

DOCUMENTOS E INFORMACIONES INTERNACIONALES

CIRCULARES DE LA OMI

- OMI, Circular A 23/Res. 948, del 10 de marzo de 2004.
Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación..... 77

EDITADO POR LA DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE
MARINA MERCANTE
www.directemar.cl
OFICINA DE REGLAMENTOS Y PUBLICACIONES MARITIMAS
Dirección: Errázuriz 537 Valparaíso – Teléfono 56 - 32 - 20 89 61
Telefax 56 – 32 – 20 8954
La reproducción total o parcial de este Boletín está autorizada mencionando la fuente.



ACTIVIDAD NACIONAL

RESOLUCIONES

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12805/37 VRS.

DA DE BAJA DEL REGISTRO DE MATRÍCULA
DE NAVES MAYORES.

VALPARAÍSO, 30 de Agosto de 2004.-

VISTO: La venta de la nave "ANDINO" a Pacific International Lines (Private) Limited de Singapur y lo dispuesto por el art. 21 N° 5 del D.L. N° 2.222 de 1978 sobre Ley de Navegación; la circunstancia que la nave no reconoce hipoteca ni gravamen vigente y teniendo presente las facultades que me confiere el art. 3° del D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio de 1953,

R E S U E L V O:

DÉSE DE BAJA del Registro de Matrícula de Naves Mayores de esta Dirección General, por enajenación al extranjero, a la nave "ANDINO", inscrita bajo el N° 2 9 8 1, con fecha nueve de junio del año dos mil, a nombre de Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A.-

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.-

(Fdo.)

RODOLFO CODINA DÍAZ
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/1231 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE ADITIVOS, ACEITES BASE, LUBRICANTES Y DIESEL OIL D2 DEL TERMINAL NARITA – ARICA.

VALPARAÍSO, 02 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Narita S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Capítulo 2°, Título III del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (D.S.(M) N° 1 de 06-ENE-92) y, teniendo presente las facultades que me confieren el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978.

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el plan de contingencia para el control de derrames de aditivos, aceites base, lubricantes y diesel oil D2 para el terminal marítimo Narita – Arica de la empresa Narita S.A., quién será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación de este terminal.

El antes citado plan contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de productos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

- 2.- La empresa revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en las leyes o políticas locales, los nombres y los números de los puntos de contacto, el equipamiento, organización o las políticas ante la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.

Toda actualización que presente el plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice el plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.

- 3.- El Plan de Contingencia con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización* y *Revisión*, deberán encontrarse en la empresa, quién tendrá que mantenerlos ordenados, actualizados y en un número suficiente de copias las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado del terminal Gregorio y a la Autoridad Marítima local.

- 4.- El plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar a ésta Dirección General, los antecedentes para su posterior resolución.

- 5.- Los productos químicos para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por ésta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen.
- 6.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del plan.
- 7.- DÉJESE SIN EFECTOS, para el Terminal Marítimo Narita - Arica, la Resolución D.S. Y O.M. ORDINARIO N°12600/1045 del 4 de junio de 1998, que aprueba el Plan de Contingencia para el control de derrames de graneles líquidos (aditivos, aceites bases y lubricantes) de empresa Narita S.A. – Arica.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12805/ 38 VRS.

DA DE BAJA DEL REGISTRO DE MATRÍCULA
DE NAVES MAYORES.

VALPARAÍSO, 03 DE SEPTIEMBRE DE 2004.

VISTO: La carta del Gobernador Marítimo de Talcahuano, Ord. N° 12.600/495, de fecha once de junio de dos mil cuatro y lo dispuesto por el art. 21 del D.L. N° 2.222 de 1978, sobre Ley de Navegación y teniendo presente las facultades que me confiere el art. 3° del D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio de 1953,

R E S U E L V O:

DÉSE DE BAJA del Registro de Matrícula de Naves Mayores de esta Dirección General, por innavegabilidad absoluta, a la nave "ARCTICA", inscrita bajo el N° 2 5 3 0, con fecha dieciocho de diciembre del año mil novecientos ochenta y siete, a nombre de Pesquera Lota Vedde Limitada Aries y Compañía Comandita por Acciones.-

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.-

(Fdo.)

RODOLFO CODINA DÍAZ
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1251 VRS.

OTORGA AUTORIZACIÓN A LA EMPRESA IQUIQUE TERMINAL INTERNACIONAL S.A., PROYECTO “MUELLE ANTISÍSMICO CORTO PARA NAVES POST PANAMAX EN SITIO 4 – PUERTO DE IQUIQUE - I REGIÓN - CHILE” PARA EFECTUAR VERTIMIENTOS EN AGUAS SOMETIDAS A LA JURISDICCIÓN NACIONAL EN EL LUGAR Y CONDICIONES QUE SE INDICA.

VALPARAISO, 03 de Septiembre de 2004.

VISTO: lo dispuesto en el artículo 142 del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; artículo 140 del D.S. N° 1 de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; Anexo III LC/72, Convenio de la Contaminación del Mar por Vertimientos de desechos y otras Materias; artículos 3 y 4 del Convenio Internacional para la Protección del Medio Marino y Zonas Costeras del Pacífico Sudeste, promulgado por D.S. N° 296 de 1996 y publicado en el Diario Oficial de 14 de Junio de 1996; el artículo VI del Protocolo para la Protección del Pacífico Sudeste contra la Contaminación proveniente de Fuentes Terrestres y sus Anexos, promulgado por D.S. N° 295 del 7 de Abril de 1986, publicado en el Diario Oficial de 19 de Junio de 1986 y,

CONSIDERANDO:

- 1.- Los antecedentes del proyecto de “Muelle Antisísmico Corto para Naves Post Panamax en Sitio 4 - Puerto de Iquique - I Región - Chile” presentado por la empresa Iquique Terminal Internacional S.A., al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), en la jurisdicción de la Gobernación Marítima de Iquique.
- 2.- La Resolución Exenta N° 000151/2002, de fecha 17 de octubre de 2002 de la Comisión Regional del Medio Ambiente, Región de Tarapacá, que se pronuncia favorablemente respecto de este proyecto y certifica que se cumplen todos los requisitos de la normativa nacional ambiental.

R E S U E L V O:

- 1.- OTÓRGASE a la empresa Iquique Terminal Internacional S.A., para su proyecto “Muelle Antisísmico Corto para Naves Post Panamax en Sitio 4 – Puerto de Iquique - I Región - Chile”, autorización para efectuar faenas de vertimiento de material de dragado, en aguas bajo la jurisdicción de la Gobernación Marítima de Iquique, conforme a las condiciones que se indica a continuación, información complementada en el Anexo “A” adjunto, con antecedentes otorgados por el Titular:

a.- Material de Dragado

El volumen total a dragar es de 31.150 m³ y esta actividad se extenderá por un período de aproximadamente 3 meses. Una vez al día, el pontón cargado con 1.000 ton, será remolcado hasta el lugar de vertido. El área de depósito mide aproximadamente 200 x 200 m, con una pendiente muy baja (2%), con lo que considerando un espesor de 1,0 m permite depositar 40.000 m³.

Según antecedentes existentes y muestreos realizados en el área a dragar, el material del fondo marino está conformado por arena fina y roca fracturada, en proporciones similares de 60% roca y 40% arena. La capa superior del fondo marino se compone de partículas de conchuela, grava dispersa y materia orgánica, con un espesor variable entre 1,35 y 1,45 m en el extremo del muelle CORFO y 0,5 y 1,0 m al norte de este lugar.

La capa inferior del fondo marino corresponde a roca de mala calidad que se encuentra mayoritariamente fracturada (diámetro inferior a 6 cm).

b.- Faena de Vertimiento

El Titular asume como compromiso voluntario, coordinar, dentro de lo posible, las faenas de vertimiento del material de dragado en mareas vaciantes.

c.- Plan de Monitoreo

El monitoreo del medio marino consistirá en caracterizar la ecología bentónica en el área de las faenas de vertimiento del material de dragado, para lo cual se realizará un único muestreo al cabo de 4 meses de finalizadas las faenas indicadas, aplicando la misma metodología descrita en el Adendum 1.

2.- La ubicación del punto de vertimiento está dada por las siguientes coordenadas geográficas:

L = 20° 11' 2,9'' S
G = 70° 09' 54'' W

3.- La Autoridad Marítima de Iquique será responsable del control, fiscalización y cumplimiento de los aspectos y condiciones establecidas en la presente Resolución.

ANÓTESE, REGÍSTRESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

ANEXO "A"

CARACTERÍSTICAS DEL MATERIAL DE DRAGADO

Composición Química de la Materia % p/p	Propiedades Físicas de la Materia	Propiedades Químicas y Bioquímicas.	Propiedades Biológicas	Toxicidad CL50 Tipo de ensayo de toxicidad. Especies utilizadas en el Ensayo	Persistencia Física, Química y Biológica.
<p>Se establecieron dos estaciones de muestreo en el sitio de dragado: I-01 y I-02</p> <p>I-01 pH= 7.4 M.O= 4.1 (% base seca) As total= 9.25 mg/kg Cd Total= 1.38 mg/kg Zn total= 132 mg/kg Cu total= 104 mg/kg Cr total= 15.1 mg/kg Hg total= 0.27 mg/kg Pb total= 38.0 mg/kg HC totales= 146 mg/kg PCBs= <2 mg/kg PAHs=<2 mg/kg</p> <p>I-02 pH= 7.3 M.O= 4.0 (% base seca) As total= 10.3 mg/kg Cd Total= 2.00 mg/kg Zn total= 86.4 mg/kg Cu total= 70.5 mg/kg Cr total= 21.5 mg/kg Hg total= 0.19 mg/kg</p>	<p>Granulometría</p> <p>I-01 Clasificación: grava muy fina Tamaño grano medio: 2.462</p> <p>I-02 Clasificación: arena muy gruesa Tamaño grano medio: 1.828</p>	<p>I-01 a I-02 Sedimentos con un moderado contenido de material orgánica</p> <p>I-01 a I-02 Sedimentos con una concentración baja de metales pesados e hidrocarburos . PCBs y HAPs ausentes.</p>	<p>I-01 a I-02 Presencia dominante de nemátodos</p>	<p>Los análisis realizados en el sedimento a dragar (Materia Orgánica, Metales pesados, Hidrocarburos, PCBs y PAHs) revelan bajas concentraciones por lo que deduce que no serían sedimentos con características peligrosas. Esto se confirma por la presencia en el área de dragado, de comunidades bentónicas muy similares a las del vertimiento</p>	<p>Persistencia física-química y biológica del sedimento a dragar: El 60% del material es roca inerte, ésta una vez vertida conservará sus propiedades físicas-químicas y biológicas. El 40% restante es arena la cual está compuesta por aproximadamente un 28% de material fino (presencia de materia orgánica). Esta fracción fina de sedimento, al ser extraída y sufrir los procesos mecánicos típicos del dragado (mezcla, agitación), entrarán en contacto con el aire, favoreciendo su oxidación. Por lo que la persistencia física-química y biológica en estos sedimentos tenderán a disminuir. Es importante destacar que los sedimentos del área de vertimiento, poseen similar composición granulométrica y de materia orgánica.</p>

Pb total= 46.2 mg/kg HC totales= 233 mg/kg PCBs= <2 mg/kg PAHs= <2 mg/kg					
-----------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Acumulación y Biotransformación en Materiales Biológicos o Sedimentos	Probabilidad de que se Produzca Contaminación u Otros Cambios que Reduzcan la Posibilidad de Comercialización de los Recursos: Pescados, Moluscos, etc.	Método de Embalaje/Envase	Método de Descarga	Características de la Dispersión: Efectos de las Corrientes, Mareas y Vientos Sobre el Desplazamiento Horizontal y la Mezcla Vertical
El material a dragar es sedimento marino natural (rocas inertes 60%, arena 40%), por lo que se espera que una vez vertido, comience su colonización.	<p>No existe ninguna probabilidad. En el área específica de vertimiento del dragado y en su área de influencia (pluma de dispersión), como tampoco en el área del dragado, donde no se desarrollan pesquerías específicas o exclusivas.</p> <p>Las áreas de probable extracción de moluscos se desarrollan en el intermareal y submareal costero, el que se localiza, en su distancia mínima al sitio de vertimiento, a 3.000 m.</p> <p>La pluma de dispersión del vertimiento de dragado, ha sido calculada en 500 m, con una persistencia de 2 horas como máximo.</p>	El desecho de dragado a verter, no posee embalaje o envase alguno	El material será transportado en un pontón y vertido con ayuda de equipos mecánicos (grúas y otros).	La pluma de dispersión del vertimiento de dragado, ha sido calculada en 500 m, con una persistencia de 2 horas como máximo.

CARACTERÍSTICAS DEL VERTIMIENTO

Características de los Fondos, Topografía, Características Geoquímicas, Geológicas y Productividad Biológica	Procedimiento y Lugar Elegido para el Ulterior Lavado de Estanques	Plan de Vigilancia
<p>Se establecieron dos estaciones de muestreo en el área de vertimiento: I-03 A y I-03 B</p> <p>Granulometría:</p> <p>I-03 A: Clasificación = 84,57% fracción arena (predominancia de las fracciones finas, específicamente arenas finas y muy finas) Descripción = Arena fina, pobremente seleccionado, platicúrtica y asimétrica negativa. Tamaño medio = 2,718 phi</p> <p>B: Clasificación = 94,87% fracción arena (predominancia de las fracciones finas, específicamente arenas finas y muy finas) Descripción = Arena fina, pobremente seleccionado, leptocúrtica y aproximadamente simétrica. Tamaño medio = 2,163 phi</p> <p>Materia Orgánica:</p> <p>I-03 A: Media = 11,85% (peso seco) Dev. Est = ± 0,48</p> <p>I-03 B: Media = 5,81% (peso seco) Dev. Est = ± 0,59</p> <p>Topografía:</p> <p>El sitio de vertimiento posee una escasa pendiente (2%)</p> <p>Fauna:</p> <p>Las comunidades faunísticas están dominadas por nemátodos. En ese aspecto los índices de similitud indican que el área de dragado y de vertimiento son técnicamente iguales.</p>	<p>No se efectuará lavado de estanques.</p>	<p>No se visuliza que el vertimiento del material de dragado cause impactos en el área de vertimiento. Esto debido a que:</p> <p>a) Las características de los sedimentos y de las comunidades biológicas en las áreas a dragar y de vertimiento son similares (como se desprende de los estudios específicos realizados).</p> <p>b) El estudio de dispersión de los sedimentos finos, ha demostrado que la pluma de dispersión tiene una extensión muy reducida, es de corta duración y de muy baja concentración.</p> <p>Según lo expuesto, no se considera necesario desarrollar un plan de vigilancia que considere nuevas mediciones en el área de vertimiento. Sin perjuicio de lo anterior, se mantendrá una rigurosa vigilancia del desplazamiento de la pluma en el área de vertimiento. Esto con el fin de detectar cualquier anomalía al respecto.</p>

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1240 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA A BORDO EN
CASO DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DEL PESQUERO "GOLGOL".

VALPARAÍSO, 03 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Friosur S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, del 6 de Enero de 1992 y, teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del pesquero "GOLGOL" (CB 2213) TRG 73.83 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Pesquera Isabella Ltda., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Toda actualización que presente el plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución, conforme al procedimiento establecido en la Directiva DGTM. Y MM. A-53/002. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda. Para llevar a cabo el proceso anterior, se considerará un sistema de archivo que permita la actualización del plan en el tiempo
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria y de la *Ficha de Actualización*, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a ésta Dirección General, los antecedentes para su posterior resolución.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1241 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO
EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DE LA M/N "PATAGON V".

VALPARAÍSO, 03 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Patagonia Travelling Service S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78 y, teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N "PATAGON V" (CB 8076) TRG 728 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Patagonia Travelling Service S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la compañía, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.
- 3.- Toda actualización que presente el plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución y visada por la Autoridad Marítima. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización y Revisión*, entregadas al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 5.- El plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a ésta Dirección General, los antecedentes para su posterior resolución.
- 6.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del plan.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1242 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO CULTIVO "PUNTA ZENTENO".

VALPARAÍSO, 03 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Aguas Claras S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 12 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (D.S.(M) N° 1 de 06-ENE-92), y teniendo presente las facultades que me confieren el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978.

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos al medio ambiente acuático para el centro de cultivo PUNTA ZENTENO de la empresa Aguas Claras S.A., quién será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación de los artefactos navales.

El antes citado plan contiene los lineamientos básicos recomendados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de productos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

- 2.- La empresa revisará el Plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los números de los puntos de contacto, el equipamiento, organización o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.

Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución, conforme al procedimiento establecido en la Directiva DGTM. Y MM. A-53/002. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.

- 3.- El Plan de Emergencia con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización* y *Revisión*, deberán encontrarse en la empresa, quién tendrá que mantenerlos ordenados, actualizados y en un número suficiente de copias las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de los artefactos navales y a la Autoridad Marítima local.

- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con la aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(FDO.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1243 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO
EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DEL P.F. "MAGALLANES III".

VALPARAÍSO, 03 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Pesca Chile S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78 y, teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del P.F. "MAGALLANES III" (CB 4299) TRG 536 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Pesca Chile S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la compañía, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.
- 3.- Toda actualización que presente el plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución y visada por la Autoridad Marítima. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización y Revisión*, entregadas al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 5.- El plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a ésta Dirección General, los antecedentes para su posterior resolución.
- 6.- Los productos químicos para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por ésta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen.
- 7.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del plan.
- 8.- DÉJESE SIN EFECTO, la Resolución D.S. Y O.M. Ordinario N°12600/582 del 15 de septiembre del 1995, que aprueba Plan de Emergencia a Bordo en Caso de Contaminación por Hidrocarburos del P.H. MAGALLANES III.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1244 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO
EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DE LA M/N "INGER HILDUR".

VALPARAÍSO, 03 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Altamarine S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78 y, teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N "INGER HILDUR" (CB 3779) TRG 438 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Altamarine S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la compañía, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.
- 3.- Toda actualización que presente el plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución y visada por la Autoridad Marítima. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización y Revisión*, entregadas al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 5.- El plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a ésta Dirección General, los antecedentes para su posterior resolución.
- 6.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del plan.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1245 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO
EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DEL PAM "SAINT PIERRE".

VALPARAÍSO, 03 SET. 2004

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Pesca Chile S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78 y, teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM "SAINT PIERRE" (CB 7575) TRG 1259 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Pesca Chile S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la compañía, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.
- 3.- Toda actualización que presente el plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución y visada por la Autoridad Marítima. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización y Revisión*, entregadas al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 5.- El plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a ésta Dirección General, los antecedentes para su posterior resolución.
- 6.- Los productos químicos para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por ésta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen.
- 7.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del plan.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

MINISTERIO DE ECONOMÍA, FOMENTO Y RECONSTRUCCIÓN
Subsecretaría de Pesca

**EXTIENDE AREA DE OPERACIONES DE PESCADORES ARTESANALES DE LA II Y III
REGIONES A LAS AREAS QUE INDICA**

(D.O. N° 37.954, del 4 de Septiembre de 2004)

(Resolución)

Núm. 2.372 exenta.- Valparaíso, 27 de agosto de 2004.

Vistos: Lo informado por el Departamento de Coordinación Pesquera de esta Subsecretaría de Pesca, mediante Memorándum Técnico (DCP) N°1200/2003; lo informado por el Consejo Zonal de Pesca de la I y II Regiones, mediante Oficio Ord./ZI/N°0049, de fecha 30 de abril de 2003, y por el Consejo Zonal de Pesca de la III y IV Regiones, mediante Oficios Ord./Z2/ N°122/02, de 20 de octubre de 2003 y Ord./CZ/N°114, de fecha 16 de diciembre de 2003, y lo dispuesto en el D.F.L. N°5 de 1982; la Ley General de Pesca y Acuicultura N°18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N°430 de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la resolución N°1.700 de Subsecretaría de Pesca del 2000.

Considerando:

Que los pescadores artesanales de la II y III Regiones realizaron históricamente actividades pesqueras extractivas en la zona limítrofe de ambas regiones.

Que el artículo 50 inciso 4° de la Ley General de Pesca y acuicultura establece la facultad y el procedimiento para extender el área de operaciones de los pescadores artesanales a la región contigua a la de su domicilio permanente y base de operaciones.

Que los Consejos Zonales de Pesca de la I y II Regiones y de la III y IV Regiones han emitido un informe técnico en los términos establecidos en la norma legal citada precedentemente, contándose con el acuerdo de los representantes de la región contigua del Consejo Zonal de Pesca respectivo.

Que es necesario limitar el número de pescadores artesanales de la II y III Regiones que podrán extender sus operaciones, así como el área marítima de las mismas regiones en la que podrán realizar dichas actividades, con el objeto de proteger adecuadamente la conservación de los recursos y el desarrollo de actividades pesqueras extractivas por parte de los pescadores artesanales de las áreas antes indicadas.

Que, asimismo, se hace necesario establecer procedimientos de control de las actividades extractivas, con el fin de lograr una efectiva fiscalización de la zona contigua y de las medidas de administración específicas de cada uno de los recursos autorizados,

R e s u e l v o:

1°.- Extiéndase por 2 años, contados desde la fecha de la presente resolución, el área de operaciones de los pescadores artesanales de la II y III Regiones que en la presente resolución se indican, en la forma y condiciones que a continuación se establecen.

2°.- Las naves artesanales y los pescadores artesanales, categoría pescador artesanal propiamente tal, inscritos a la fecha de la presente resolución en el Registro Pesquero Artesanal de la Región de Antofagasta,

comuna de Taltal, en las pesquerías de las especies indicadas en el numeral 4° de la presente resolución, podrán extender sus operaciones sobre dichos recursos al área marítima de la III Región, sector comprendido entre el límite norte de la III Región (26°03'30'') y Caleta Flamenco (26°43'00'' L.S.). Asimismo, las naves artesanales y los pescadores artesanales, categoría pescador artesanal propiamente tal, inscritos a la fecha de la presente resolución en el Registro Pesquero Artesanal de la Región de Atacama, comuna de Chañaral, en las pesquerías de las especies indicadas en el numeral 4° de la presente resolución, podrán extender sus operaciones sobre dichos recursos al área marítima de la II Región, en el sector comprendido entre Caleta Cifuncho (25°38'15'' L.S.) y el límite sur de la II Región (26°03'00'').

3°.- Los pescadores artesanales que realicen las actividades pesqueras extractivas autorizadas en virtud de la presente resolución sólo podrán operar con embarcaciones que utilicen los artes de pesca espinel, enmalle y línea de mano.

En ningún caso las naves autorizadas podrán mantener a bordo artes o aparejos de pesca distintos a los señalados en el inciso anterior, cuando desarrollen actividades pesqueras extractivas en el área contigua autorizada.

4°.- En las áreas contiguas autorizadas, las naves y pescadores artesanales señalados en el numeral 2° de la presente resolución podrán capturar, con los artes de pesca señalados precedentemente, los siguientes recursos: Cojinoba del norte **Seriolella violacea**, Dorado **Coryphaena hippurus**, Cabrilla común **Paralabrax humeralis**, Cabrilla **Sebastes capensis**, Lenguados (**Paralichthys spp. Hippoglossina spp.**), Bonito **Sarda chilensis chilensis**, Congrio negro **Genypterus maculatus**, Congrio colorado **Genypterus chilensis**, Corvina **Cilus gilverti** y Merluza común **Merluccius gayi gayi**.

5°.- Para efectos de lograr una efectiva fiscalización de la medida de administración antes señalada, los armadores o patrones de las embarcaciones que efectúen labores extractivas en el marco de la presente resolución deberán cumplir con las siguientes obligaciones, según corresponda:

- a) Registrar zarpe hacia el área contigua en las Capitanías de Puerto de Taltal o Chañaral, según corresponda, debiendo, además, comunicar a las oficinas provinciales del Servicio Nacional de Pesca, con al menos 4 horas de anticipación, las fechas y hora de zarpe de la nave y lugar en que realizará el desembarque.
- b) Los recursos hidrobiológicos extraídos en la II o III Regiones en virtud de la presente autorización deberán desembarcarse en los puertos pesqueros artesanales localizados dentro de los límites del área contigua, esto es, Chañaral y Caleta Cifuncho.

Sin perjuicio de lo anterior, las embarcaciones artesanales deberán registrar recalada en la Capitanía de Puerto más próxima, indicando que provienen del área contigua.

- c) Los traslados de los recursos desembarcados por las embarcaciones inscritas en el Registro Pesquero Artesanal de la región contigua, deberán acreditar su origen solicitando a la oficina del Servicio correspondiente la visación del documento tributario que respalda el traslado, previa presentación de este documento y el formulario DA de desembarque artesanal. Esta solicitud sólo podrá realizarse en los horarios hábiles de atención de estas oficinas.

6°.- Las actividades extractivas que se efectúen en conformidad con la presente resolución, deberán respetar las medidas de administración vigentes o las que se establezcan en la zona contigua.

7°.- La realización de actividades pesqueras extractivas en contravención a las disposiciones de la presente resolución será sancionada de conformidad con lo establecido en los Títulos IX y X de la Ley General de Pesca y Acuicultura, según corresponda.

8°.- La presente autorización es sin perjuicio de las demás que corresponda conferir a otras autoridades, de acuerdo a las disposiciones legales y reglamentarias vigentes o que se establezcan.

9°.- Transcribese copia de la presente resolución al Servicio Nacional de Pesca y a la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante.

Anótese, notifíquese y publíquese por cuenta de esta Subsecretaría.- Felipe Sandoval Precht, Subsecretario de Pesca.

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1261 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO CULTIVO "SANGRA".

VALPARAÍSO, 08 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Salmones Ice Val Ltda., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (D.S.(M) N° 1 de 06-ENE-92), y teniendo presente las facultades que me confieren el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978.

RESUELVO:

- 1.- APRUEBASE el Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos al medio ambiente acuático para el centro de cultivo SANGRA de la empresa Salmones Ice Val Ltda., quién será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación de los artefactos navales.

El antes citado plan contiene los lineamientos básicos recomendados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de productos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

- 2.- La empresa revisará el Plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los números de los puntos de contacto, el equipamiento, organización o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.

Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución, conforme al procedimiento establecido en la Directiva DGTM. Y MM. A-53/002. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.

- 3.- El Plan de Emergencia con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización* y *Revisión*, deberán encontrarse en la empresa, quién tendrá que mantenerlos ordenados, actualizados y en un número suficiente de copias las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado del centro de cultivo y a la Autoridad Marítima local.

- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con la aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

CARLOS CANALES GUERRERO
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1262 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO CULTIVO "CONCHEO".

VALPARAÍSO, 08 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Salmones Ice Val Ltda., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (D.S.(M) N° 1 de 06-ENE-92), y teniendo presente las facultades que me confieren el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978.

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos al medio ambiente acuático para el centro de cultivo CONCHEO de la empresa Salmones Ice Val Ltda., quién será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación de los artefactos navales.

El antes citado plan contiene los lineamientos básicos recomendados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de productos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

- 2.- La empresa revisará el Plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los números de los puntos de contacto, el equipamiento, organización o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.

Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución, conforme al procedimiento establecido en la Directiva DGTM. Y MM. A-53/002. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.

- 3.- El Plan de Emergencia con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización* y *Revisión*, deberán encontrarse en la empresa, quién tendrá que mantenerlos ordenados, actualizados y en un número suficiente de copias las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado del centro de cultivo y a la Autoridad Marítima local.

- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con la aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

CARLOS CANALES GUERRERO
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO Nº 12.600/1273 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBURO PARA LOS ARTEFACTOS NAVALES DEL CENTRO CULTIVO "CHOLGO".

VALPARAÍSO, 10 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Ventisqueros S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 12 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (D.S.(M) Nº 1 de 06-ENE-92), y teniendo presente las facultades que me confieren el D.L. Nº 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978.

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos para los artefactos navales del centro de cultivo CHOLGO de la empresa Ventisqueros S.A., quién será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación de los artefactos navales.

El antes citado plan contiene los lineamientos básicos recomendados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de productos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

- 2.- La empresa revisará el Plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los números de los puntos de contacto, el equipamiento, organización o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.

Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución, conforme al procedimiento establecido en la Directiva DGT.M. Y MM. A-53/002. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.

- 3.- El Plan de Emergencia con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización* y *Revisión*, deberán encontrarse en la empresa, quién tendrá que mantenerlos ordenados, actualizados y en un número suficiente de copias las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de los artefactos navales y a la Autoridad Marítima local.

- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

CARLOS CANALES GUERRERO
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1274 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBURO PARA LOS ARTEFACTOS NAVALES DEL CENTRO CULTIVO "LINGUAR".

VALPARAÍSO, 10 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Ventisqueros S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 12 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (D.S.(M) N° 1 de 06-ENE-92), y teniendo presente las facultades que me confieren el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978.

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos para los artefactos navales del centro de cultivo LINGUAR de la empresa Ventisqueros S.A., quién será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación de los artefactos navales.

El antes citado plan contiene los lineamientos básicos recomendados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de productos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

- 2.- La empresa revisará el Plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los números de los puntos de contacto, el equipamiento, organización o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.

Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución, conforme al procedimiento establecido en la Directiva DGTM. Y MM. A-53/002. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.

- 3.- El Plan de Emergencia con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización* y *Revisión*, deberán encontrarse en la empresa, quién tendrá que mantenerlos ordenados, actualizados y en un número suficiente de copias las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de los artefactos navales y a la Autoridad Marítima local.

- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

CARLOS CANALES GUERRERO
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1275 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBURO PARA LOS ARTEFACTOS NAVALES DEL CENTRO CULTIVO "LLANCAHUE".

VALPARAÍSO, 10 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Ventisqueros S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 12 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (D.S.(M) N° 1 de 06-ENE-92), y teniendo presente las facultades que me confieren el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978.

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos para los artefactos navales del centro de cultivo LLANCAHUE de la empresa Ventisqueros S.A., quién será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación de los artefactos navales.

El antes citado plan contiene los lineamientos básicos recomendados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de productos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

- 2.- La empresa revisará el Plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los números de los puntos de contacto, el equipamiento, organización o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.

Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución, conforme al procedimiento establecido en la Directiva DGTM. Y MM. A-53/002. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.

- 3.- El Plan de Emergencia con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización* y *Revisión*, deberán encontrarse en la empresa, quién tendrá que mantenerlos ordenados, actualizados y en un número suficiente de copias las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de los artefactos navales y a la Autoridad Marítima local.

- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

CARLOS CANALES GUERRERO
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1276 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBURO PARA LOS ARTEFACTOS NAVALES DEL CENTRO CULTIVO "MALOMACUM".

VALPARAÍSO, 10 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Ventisqueros S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 12 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (D.S.(M) N° 1 de 06-ENE-92), y teniendo presente las facultades que me confieren el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978.

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos para los artefactos navales del centro de cultivo MALOMACUM de la empresa Ventisqueros S.A., quién será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación de los artefactos navales.

El antes citado plan contiene los lineamientos básicos recomendados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de productos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

- 2.- La empresa revisará el Plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los números de los puntos de contacto, el equipamiento, organización o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.

Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución, conforme al procedimiento establecido en la Directiva DGTM. Y MM. A-53/002. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.

- 3.- El Plan de Emergencia con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización* y *Revisión*, deberán encontrarse en la empresa, quién tendrá que mantenerlos ordenados, actualizados y en un número suficiente de copias las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de los artefactos navales y a la Autoridad Marítima local.

- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

CARLOS CANALES GUERRERO
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1277 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBURO PARA LOS ARTEFACTOS NAVALES DEL CENTRO CULTIVO "TELELE".

VALPARAÍSO, 10 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Ventisqueros S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 12 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (D.S.(M) N° 1 de 06-ENE-92), y teniendo presente las facultades que me confieren el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978.

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos para los artefactos navales del centro de cultivo TELELE de la empresa Ventisqueros S.A., quién será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación de los artefactos navales.

El antes citado plan contiene los lineamientos básicos recomendados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de productos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

- 2.- La empresa revisará el Plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los números de los puntos de contacto, el equipamiento, organización o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.

Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución, conforme al procedimiento establecido en la Directiva DGTM. Y MM. A-53/002. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.

- 3.- El Plan de Emergencia con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización* y *Revisión*, deberán encontrarse en la empresa, quién tendrá que mantenerlos ordenados, actualizados y en un número suficiente de copias las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de los artefactos navales y a la Autoridad Marítima local.

- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

CARLOS CANALES GUERRERO
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1278 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBURO PARA LOS ARTEFACTOS NAVALES DEL CENTRO CULTIVO "ANTEPULLI".

VALPARAÍSO, 10 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Ventisqueros S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 12 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (D.S.(M) N° 1 de 06-ENE-92), y teniendo presente las facultades que me confieren el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978.

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos para los artefactos navales del centro de cultivo ANTEPULLI de la empresa Ventisqueros S.A., quién será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación de los artefactos navales.

El antes citado plan contiene los lineamientos básicos recomendados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de productos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

- 2.- La empresa revisará el Plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los números de los puntos de contacto, el equipamiento, organización o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.

Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución, conforme al procedimiento establecido en la Directiva DGTM. Y MM. A-53/002. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.

- 3.- El Plan de Emergencia con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización* y *Revisión*, deberán encontrarse en la empresa, quién tendrá que mantenerlos ordenados, actualizados y en un número suficiente de copias las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de los artefactos navales y a la Autoridad Marítima local.

- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

CARLOS CANALES GUERRERO
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1289 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO
EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DE LA M/N "TAITAO".

VALPARAÍSO, 13 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Sociedad Servicios Marítimos y Portuarios Altamar Ltda., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, del 6 de Enero de 1992 y, teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N "TAITAO" (CB 6536) TRG 116.25 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Sociedad Servicios Marítimos y Portuarios Altamar Ltda., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Toda actualización que presente el plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución, conforme al procedimiento establecido en la Directiva DGTM. Y MM. A-53/002. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda. Para llevar a cabo el proceso anterior, se considerará un sistema de archivo que permita la actualización del plan en el tiempo
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria y de la *Ficha de Actualización*, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General, los antecedentes para su posterior resolución.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1290 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS DEL PAM “FARO DE HERCULES”.

VALPARAÍSO, 13 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Pesca Chile S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78 y, teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM “FARO DE HERCULES” (CB 5143) TRG 752 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Pesca Chile S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.
- 3.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución, conforme al procedimiento establecido en la Directiva DGTM. Y MM. A-53/002. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización* y *Revisión*, entregadas al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 5.- El plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General, los antecedentes para su posterior resolución.

6.- Los productos químicos para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen.

7.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del plan.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1291 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA POR
DERRAME DE HIDROCARBUROS DEL TERMINAL
CLARENCIA, ENAP-MAGALLANES.

VALPARAÍSO, 13 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa Nacional del Petróleo Magallanes, lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Capítulo 2°, Título III del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (D.S.(M) N° 1 de 06-ENE-92) y, teniendo presente las facultades que me confieren el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978.

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Contingencia por derrame de hidrocarburos para el terminal marítimo CLARENCIA de la Empresa Nacional del Petróleo Magallanes, quién será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación de este terminal.

El antes citado plan contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de productos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

- 2.- La empresa revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en las leyes o políticas locales, los nombres y los números de los puntos de contacto, el equipamiento, organización o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.

Toda actualización que presente el plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice el plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.

- 3.- El Plan de Contingencia con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización* y *Revisión*, deberán encontrarse en la empresa, quién tendrá que mantenerlos ordenados, actualizados y en un número suficiente de copias las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado del terminal Clarencia y a la Autoridad Marítima local.

- 4.- El plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar a esta Dirección General, los antecedentes para su posterior resolución.

- 5.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del plan.
- 6.- DÉJESE SIN EFECTO, para el Terminal Marítimo Cabo Negro, la Resolución D.S. Y O.M. ORDINARIO N°12600/237 del 23 de julio de 1993, que aprueba el Plan de Contingencia para enfrentar emergencias de contaminación por hidrocarburos presentado por ENAP Magallanes.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 1300/ 21VRS.

NOMBRA ALCALDE DE MAR DE ISLA SAN
FÉLIX.

VALPARAÍSO, 14 de Septiembre de 2004.

VISTO: el mensaje JENAFEX R-072205-SEP-04; el mensaje DIRECPERS R-271102-MAY-03; la resolución DGTM. Y MM. Ord. N° 12000/9 Vrs. de fecha 04 de mayo del 2001; la directiva DGTM. Y MM. P-12/004; teniendo presente las facultades que me confiere el Decreto con Fuerza de Ley N° 292, de 1953 y el Decreto Ley N° 2222, de 1978,

R E S U E L V O:

- 1.- NOMBRA Alcalde de Mar en el lugar y entre las fechas que se indica, al siguiente personal de Gente de Mar:

DESDE EL 07 DE SEPTIEMBRE AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2004.

ISLA SAN FÉLIX : S2 (Met.) Sergio ESPINOSA Navia NPI. 518584-5

- 2.- DECLÁRASE que en el desempeño de sus funciones dependerá del CAPITÁN DE PUERTO DE JUAN FERNÁNDEZ, quien le impartirá las instrucciones sobre fiscalización y cumplimiento de las Leyes y Reglamentos Marítimos.

ANÓTESE, comuníquese y notifíquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

(Fdo.)

RODOLFO CODINA DÍAZ
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1305 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO
EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DEL PAM "TOEKAN".

VALPARAÍSO, 14 de Septiembre de 2004

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Pesquera Bío Bío S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, del 6 de Enero de 1992 y, teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM "TOEKAN" (CB 4214) TRG 334 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Pesquera Bío Bío S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame.
- 2.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución, conforme al procedimiento establecido en la Directiva DGTM. Y MM. A-53/002. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria y de la *Ficha de Actualización*, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General, los antecedentes para su posterior resolución.
- 5.- Los dispersantes para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N°. 12.600/1306 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO
EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DE LA M/N "DON JULIAN".

VALPARAÍSO, 14 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Framar S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, del 6 de Enero de 1992 y, teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N "DON JULIAN" (CB 7214) TRG 130 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Framar S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Toda actualización que presente el plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria y de la *Ficha de Actualización*, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General, los antecedentes para su posterior resolución.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G.T.M.. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1307 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA A BORDO EN
CASO DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DEL PAM "BONN".

VALPARAÍSO, 14 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Pesquera Bío Bío S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78 y, teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM "BONN" (CB 5330) TRG 945 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Pesquera Bío Bío S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.
- 3.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución, conforme al procedimiento establecido en la Directiva DGTM. Y MM. A-53/002. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización y Revisión*, entregadas al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 5.- El plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General, los antecedentes para su posterior resolución.

6.- Los productos químicos para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen.

7.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del plan.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1308 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA A BORDO EN
CASO DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DEL PAM "BIOMAR V".

VALPARAÍSO, 14 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Pesquera Bío Bío S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78 y, teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM "BIOMAR V" (CB 5302) TRG 1037 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Pesquera Bío Bío S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.
- 3.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución, conforme al procedimiento establecido en la Directiva DGT.M. Y MM. A-53/002. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización y Revisión*, entregadas al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 5.- El plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General, los antecedentes para su posterior resolución.
- 6.- Los productos químicos para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen.
- 7.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del plan.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1309 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA A BORDO EN
CASO DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DEL PAM "BIOMAR III".

VALPARAÍSO, 14 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Pesquera Bío Bío S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78 y, teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM "BIOMAR III" (CB 4529) TRG 623 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Pesquera Bío Bío S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.
- 3.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución, conforme al procedimiento establecido en la Directiva DGTM. Y MM. A-53/002. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización y Revisión*, entregadas al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 5.- El plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General, los antecedentes para su posterior resolución.

- 6.- Los productos químicos para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen.
- 7.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del plan.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G..T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1310 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA A BORDO EN
CASO DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DEL PAM "BIOMAR IV".

VALPARAÍSO, 14 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Pesquera Bío Bío S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78 y, teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM "BIOMAR IV" (CB 5301) TRG 1037 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Pesquera Bío Bío S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.
- 3.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución, conforme al procedimiento establecido en la Directiva DGTM. Y MM. A-53/002. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización y Revisión*, entregadas al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 5.- El plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General, los antecedentes para su posterior resolución.
- 6.- Los productos químicos para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen.

7.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del plan.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/1312 VRS.

FIJA LA ZONA DE PROTECCIÓN LITORAL, PARA LA EMPRESA PESQUERA BAHÍA CORONEL, PARA SU PLANTA DE CORONEL, AGUAS DE JURISDICCIÓN DE LA GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE TALCAHUANO.

VALPARAÍSO, 14 de Septiembre de 2004.

VISTO: las atribuciones que me confiere el artículo 142 del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; el artículo 140 del D.S.(M.) N° 1 de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, del 9 de marzo de 1994; el D.S. (SEGPRES) N° 95, del 21 de agosto del 2001, que modifica el Reglamento sobre el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y el D.S. (SEGPRES) N° 90, del 30 de mayo del 2000, Norma de Emisión para la Regulación de Contaminantes Asociados a las Descargas de Residuos Líquidos a Aguas Marinas y Continentales Superficiales y,

CONSIDERANDO:

- 1.- La solicitud y los antecedentes técnicos presentados por la empresa Pesquera Bahía Coronel S. A., para que la Autoridad Marítima fije la Zona de Protección Litoral, remitidos por la Gobernación Marítima de Talcahuano, mediante memorandum Ord. N° 12.600/713, de fecha 31 de Agosto de 2004.
- 2.- Que, el ancho de la Zona de Protección Litoral corresponde a la franja de playa, agua y fondo de mar adyacente a la costa continental, delimitada por una línea superficial imaginaria, medida desde la línea de baja marea de sicigia, que se orienta paralela a ésta y que se proyecta hasta el fondo del cuerpo de agua.
- 3.- Que, no se podrá hacer llegar dentro de esta Zona de Protección Litoral, en forma directa o indirecta, materias, sustancias y/o energías que sobrepasen los límites máximos establecidos en la Tabla N° 4 de la Norma de Emisión para la Regulación de Contaminantes Asociados a las Descargas de Residuos Líquidos a Aguas Marinas y Continentales Superficiales, aprobada por D.S.(SEGPRES) N° 90 del 2000.
- 4.- Que, Pesquera Bahía Coronel S. A. ha considerado descargar sus residuos líquidos en las coordenadas que se indican, las que deberán ser verificadas por la Autoridad Marítima local, una vez ejecutado el proyecto.:

L = 37° 01' 41" S y G = 73° 09' 30" W
- 5.- Que, la Gobernación Marítima de Talcahuano, será responsable del control, fiscalización y cumplimiento de los aspectos y condiciones establecidas en la presente resolución.

RESUELVO:

- 1.- FÍJASE, en 138 metros, el ancho de la Zona de Protección Litoral para la evacuación de los residuos industriales líquidos, que la Pesquera Bahía Coronel, realiza a través de la descarga ubicada en la Bahía de Coronel, en las aguas de la jurisdicción de la Gobernación Marítima de Talcahuano.
- 2.- La Zona de Protección Litoral no corresponderá a la longitud sumergida del emisario submarino, pues las dimensiones de éste dependen de otros factores de diseño.
- 3.- La presente Resolución no faculta a su titular para efectuar ocupación del sector, como tampoco la instalación y operación del emisario submarino, sin contar previamente con el correspondiente Decreto de Concesión Marítima, otorgado por el Ministerio de Defensa Nacional (Subsecretaría de Marina), conforme lo dispone el D.S. (M) N° 660 de 1988, sin perjuicio de otras autorizaciones que deba solicitar a otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras, de acuerdo a las leyes o reglamentos vigentes.

ANÓTESE, REGÍSTRESE y COMUNÍQUESE, a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓ
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1313 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS DE LA M/N “MARE AUSTRALIS”.

VALPARAÍSO, 14 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Transportes Marítimos Terra Australis S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78 y, teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N “MARE AUSTRALIS” (CBMU) TRG 2.664 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Transportes Marítimos Terra Australis S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.
- 3.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución, conforme al procedimiento establecido en la Directiva DGTM. Y MM. A-53/002. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización* y *Revisión*, entregadas al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 5.- El plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General, los antecedentes para su posterior resolución.

- 6.- Los productos químicos para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen.
- 7.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del plan.
- 8.- DÉJESE SIN EFECTO, para el Terminal Marítimo Cabo Negro, la Resolución DGTM Y MM ORDINARIO N°12600/1186 del 13 de noviembre de 2002, que aprueba el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N Mare Australis.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1314 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO
EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DEL P/F "GLOBALPESCA I".

VALPARAÍSO, 14 de Septiembre de 2004.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Globalpesca S.A., lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78 y, teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del P/F "GLOBALPESCA I" (CB 7961) TRG 878 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Globalpesca S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.
- 3.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución, conforme al procedimiento establecido en la Directiva DGTM. Y MM. A-53/002. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización y Revisión*, entregadas al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 5.- El plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General, los antecedentes para su posterior resolución.
- 6.- Los productos químicos para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen.

7.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del plan.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/1337 VRS.

FIJA LA ZONA DE PROTECCIÓN LITORAL, PARA LA EMPRESA PESQUERA YADRÁN, PARA SU PLANTA DE QUELLÓN, AGUAS DE JURISDICCIÓN DE LA GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE CASTRO.

VALPARAÍSO, 20 de Septiembre de 2004.

VISTO: las atribuciones que me confiere el artículo 142 del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; el artículo 140 del D.S.(M.) N° 1 de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, del 9 de marzo de 1994; el D.S. (SEGPRES) N° 95, del 21 de agosto del 2001, que modifica el Reglamento sobre el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y el D.S. (SEGPRES) N° 90, del 30 de mayo del 2000, Norma de Emisión para la Regulación de Contaminantes Asociados a las Descargas de Residuos Líquidos a Aguas Marinas y Continentales Superficiales y,

CONSIDERANDO:

- 1.- La solicitud y los antecedentes técnicos presentados por la empresa Pesquera Yadrán, para que la Autoridad Marítima fije la Zona de Protección Litoral, contenidos en su Declaración de Impacto Ambiental.
- 2.- Que, el ancho de la Zona de Protección Litoral corresponde a la franja de playa, agua y fondo de mar adyacente a la costa continental, delimitada por una línea superficial imaginaria, medida desde la línea de baja marea de sicigia, que se orienta paralela a ésta y que se proyecta hasta el fondo del cuerpo de agua.
- 3.- Que, no se podrá hacer llegar dentro de esta Zona de Protección Litoral, en forma directa o indirecta, materias, sustancias y/o energías que sobrepasen los límites máximos establecidos en la Tabla N° 4 de la Norma de Emisión para la Regulación de Contaminantes Asociados a las Descargas de Residuos Líquidos a Aguas Marinas y Continentales Superficiales, aprobada por D.S.(SEGPRES) N° 90 del 2000.
- 4.- Que, Pesquera Yadrán, ha considerado descargar sus residuos líquidos en las coordenadas que se indica, las que deberán ser verificadas por la Autoridad Marítima local, una vez ejecutado el proyecto.:

L = 43°08' Lat S y G = 73°38' Long W, de acuerdo a carta IGM N° 4300-7330
- 5.- Que, la Gobernación Marítima de Castro, será responsable del control, fiscalización y cumplimiento de los aspectos y condiciones establecidas en la presente resolución.

RESUELVO:

- 1.- FÍJASE, en 58 metros, el ancho de la Zona de Protección Litoral para la evacuación de los residuos industriales líquidos, que la Pesquera Yadrán, realiza a través de la descarga ubicada en la Bahía de Quellón, en las aguas de la jurisdicción de la Gobernación Marítima de Castro.
- 2.- La Zona de Protección Litoral no corresponderá a la longitud sumergida del emisario submarino, pues las dimensiones de éste dependen de otros factores de diseño.
- 3.- La presente Resolución no faculta a su titular para efectuar ocupación del sector, como tampoco la instalación y operación del emisario submarino, sin contar previamente con el correspondiente Decreto de Concesión Marítima, otorgado por el Ministerio de Defensa Nacional (Subsecretaría de Marina), conforme lo dispone el D.S. (M) N° 660 de 1988, sin perjuicio de otras autorizaciones que deba solicitar a otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras, de acuerdo a las leyes o reglamentos vigentes.

ANÓTESE, REGÍSTRESE y COMUNÍQUESE, a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

JUAN PABLO HEUSSER RISOPATRÓN
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12805/39 VRS.

DA DE BAJA DEL REGISTRO DE MATRÍCULA DE
NAVES MAYORES.

VALPARAÍSO, 22 de Septiembre de 2004.

VISTO: La resolución del Gobernador Marítimo de Talcahuano, Ord. N° 12.600/635, de fecha nueve de diciembre del año dos mil tres y lo dispuesto por el art. 21 del D.L. N° 2.222 de 1978, sobre Ley de Navegación y teniendo presente las facultades que me confiere el art. 3° del D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio de 1953,

R E S U E L V O:

DÉSE DE BAJA del Registro de Matrícula de Naves Mayores de esta Dirección General, por innavegabilidad absoluta, a la nave "WESTPORT", inscrita bajo el N° 2 4 5 5, con fecha cinco de marzo de mil novecientos ochenta y seis, a nombre de Pesquera El Golfo S.A.-

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.-

(Fdo.)

RODOLFO CODINA DÍAZ
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12805/40 VRS.

DA DE BAJA DEL REGISTRO DE MATRÍCULA DE NAVES MAYORES.

VALPARAÍSO, 24 de septiembre de 2004.-

VISTO: La solicitud de Fixmar S.A., lo dispuesto por el art. 21 N° 8 del D.L. N° 2.222 de 1978 sobre Ley de Navegación; la circunstancia que la nave no reconoce hipoteca ni gravamen vigente y teniendo presente las facultades que me confiere el art. 3° del D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio de 1953,

R E S U E L V O:

DÉSE DE BAJA del Registro de Matrícula de Naves Mayores de esta Dirección General, por alteraciones en su casco que disminuyeron su tonelaje, a la nave "VIÑA DEL MAR", inscrita bajo el N° 1 6 7 3, con fecha once de julio del año mil novecientos sesenta y tres, a nombre de Fixmar S.A.-

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.-

(Fdo.)

GONZALO LÓPEZ PÉREZ
CAPITÁN DE NAVÍO
DIRECTOR GENERAL SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 533 VRS.

AUTORIZA EL EMBARCO DE DOS OFICIALES EXTRANJEROS COMO PARTE DE LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD DEL BUQUE MERCANTE DE CARGA "IVAR SENIOR".

VALPARAÍSO, 27 de Septiembre de 2004.

VISTO: Lo solicitado por Vergara & Compañía, representantes de la Naviera Brekstad S.A. en su carta de fecha 20 de Septiembre de 2004 y lo dispuesto en los artículos 14 y 68 del Decreto Ley N° 2.222 de 1978.

CONSIDERANDO :

- 1.- Que, la nave especial "IVAR SENIOR", señal distintiva CBIS, está matriculada con el número 3106 en el Registro de Naves Mayores de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- 2.- Que, la citada nave efectúa navegaciones entre las X y XI regiones, prestando servicios de transporte de peces vivos.
- 3.- Que, los representantes de los armadores solicitan una prórroga de 90 días de la autorización otorgada por Resolución DGTM Y MM ORD. N° 12.600/373 Vrs. del 7 de Julio de 2004, para embarcar dos oficiales extranjeros objeto conformar parte de la dotación mínima de seguridad, con el propósito de completar el programa de entrenamiento a la tripulación chilena y capacitarlos en el manejo de las funciones y equipos propios de la citada embarcación.
- 4.- Que, el artículo 14° de la Ley de Navegación, establece que por resolución fundada y en forma transitoria, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante podrá autorizar la contratación de personal extranjero en las naves chilenas, cuando ello sea indispensable, exceptuando el Capitán al Mando, que será siempre chileno.

RESUELVO :

- 1.- PRORRÓGASE, a contar de esta fecha, la autorización para el embarco como parte de la dotación mínima de seguridad de la nave especial "IVAR SENIOR", de dos oficiales extranjeros por un plazo máximo hasta el 31 de Diciembre de 2004.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 9/2004

- 2.- ESTABLÉCESE que la presente prórroga, no podrá ser renovada y que cumplido el plazo señalado, la dotación mínima de seguridad de la nave deberá ser completada con los oficiales chilenos, en reemplazo de los dos oficiales extranjeros autorizados.

ANÓTESE, comuníquese a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(Fdo.)

RODOLFO CODINA DÍAZ
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

DECRETOS SUPREMOS

MINISTERIO DE ECONOMÍA, FOMENTO Y RECONSTRUCCIÓN Subsecretaría de Pesca

PRORROGA VEDA BIOLÓGICA DEL RECURSO ANCHOVETA EN ÁREA Y PERÍODO QUE INDICA

(D.O. N° 37.954, del 4 de Septiembre de 2004)

Decreto Núm. 715 exento.- Santiago, 2 de septiembre de 2004.

Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca, en memorándum Técnico (R.Pesq.) N°68 de fecha 2 de septiembre de 2004; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5, de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N°18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el decreto exento N° 630 de 2004, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República; la comunicación previa al Consejo Zonal de Pesca de la I y II Regiones.

Considerando:

Que mediante decreto exento N° 630 de 2004, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se estableció una veda biológica para el recurso Anchoveta **Engraulis ringens**, en el área marítima de la I y II Regiones, entre la fecha de publicación del mencionado decreto en el Diario Oficial y el 5 de septiembre de 2004, ambas fechas inclusive.

Que el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca ha recomendado prorrogar la señalada medida de administración en atención a que se mantiene el período de máxima intensidad del desove de la mencionada especie.

Que esta medida de conservación se ha comunicado previamente al Consejo Zonal de Pesca de la I y II Regiones,

D e c r e t o:

Artículo único.- Prorrógase la vigencia del decreto exento N° 630, de 2004, el Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. que estableció una veda biológica para el recurso Anchoveta **Engraulis ringens**, en el área marítima comprendida entre el límite norte de la I Región y el límite sur de la II Región, hasta las 24:00 horas del día 12 de septiembre de 2004.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Jorge Rodríguez Grossi, Ministro de Economía y Energía.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda atentamente a Ud.- Felipe Sandoval Precht, Subsecretario de Pesca.

MINISTERIO DE ECONOMÍA, FOMENTO Y RECONSTRUCCIÓN
Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE VEDA EXTRACTIVA PARA EL RECURSO
LOBO MARINO COMUN**

(D.O. N° 37.974, del 30 de Septiembre de 2004)

Núm. 765 exento.- Santiago, 27 de septiembre de 2004.-

Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca mediante memorándum técnico (R. Pesq.) N° 66, de fecha 1 de septiembre de 2004; por los Consejos Zonales de Pesca de la I y II Regiones, mediante oficio Ord/ZI/N° 380007204, de fecha 21 de septiembre de 2004; de la III y IV Regiones, mediante oficio Ord. N° CZ2/N° 74, de fecha 24 de septiembre de 2004; de la V a IX Regiones e Islas Océánicas, mediante oficio Ord. N° 50, de fecha 21 de septiembre de 2004; de la X y XI Regiones, mediante oficio Ord. N° 224, de fecha 21 de septiembre de 2004; de la XII Región y Antártica Chilena, mediante oficio Ord. N° CZ5/04/ N° 011, de fecha 20 de septiembre de 2004; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5, de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la ley N° 19.473, el D.S. N° 19, de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520, de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

Que el artículo 48 letra a) de la Ley General de Pesca y Acuicultura establece la facultad y el procedimiento para establecer vedas extractivas por especie en un área determinada.

Que los niveles de abundancia poblacional de la especie Lobo marino común *Otaria flavescens* y su normal hábitat en el sector costero facilitan su acceso y eventual sobreexplotación.

Que resulta necesario regular la extracción del Lobo marino común, con el fin de asegurar su conservación.

Que los Consejos Zonales de Pesca de la I y II Regiones, de la III y IV Regiones, de la V a IX Regiones e Islas Océánicas, de la X y XI Regiones y de la XII Región y Antártica Chilena han aprobado la medida de administración antes señalada,

D e c r e t o:

Artículo 1°.- Establécese una veda extractiva para el recurso lobo marino común, *Otaria flavescens*, en todo el litoral de la República, por el término de 5 años, a contar del 30 de septiembre de 2004.

Artículo 2°.- Durante la vigencia de la veda extractiva del recurso se prohíbe, además, la tenencia, posesión, transporte, desembarque, elaboración o cualquier proceso de transformación, así como su comercialización o almacenamiento, sea de ejemplares enteros o partes de éstos, provenientes de actividades extractivas.

Artículo 3°.- Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 1° y 2° del presente decreto, en el evento que se demuestre la existencia de excedentes productivos de este recurso, se podrá suspender temporalmente la vigencia de la veda extractiva en un área determinada, con el objeto de permitir actividades extractivas.

Asimismo, se podrá suspender temporalmente la vigencia de la veda extractiva en un área determinada, cuando sea necesario realizar actividades extractivas tendientes a disminuir las interferencias del Lobo marino común con la pesca y la acuicultura.

Artículo 4°.- El Servicio Nacional de Pesca deberá adoptar las medidas y efectuar los controles necesarios para el cumplimiento de lo dispuesto en el presente decreto, de conformidad con las disposiciones de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Artículo 5°.- La infracción a lo dispuesto en el presente decreto será sancionada de conformidad con el procedimiento y las penas contempladas en los Títulos IX y X del D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Jorge Rodríguez Grossi, Ministro de Economía y Energía.

Lo que transcribe para su conocimiento.- Saluda atentamente a usted, Felipe Sandoval Precht, Subsecretario de Pesca.

DOCUMENTOS E INFORMACIONES
INTERNACIONALES

RESOLUCIONES DE LA O.M.I.

Resolución A.948(23), del 10 de Marzo de 2004

**Adoptada el 5 de diciembre de 2003
(Punto 17 del orden del día)**

DIRECTRICES REVISADAS PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN:

- a) La aprobación por la Conferencia internacional sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación de 1988 del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, que introdujeron, entre otras cosas, el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, respectivamente,
- b) La aprobación, mediante la resolución MEPC.39(29), de enmiendas para introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), y
- c) La aprobación, mediante las resoluciones que se citan a continuación, de enmiendas para introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en los siguientes instrumentos:
 - i) El Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ), (resoluciones MEPC.40(29) y MSC.16(58)),
 - ii) El Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (código CIG) (resolución MSC.17(58)),
 - iii) El Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CGrQ) (resoluciones MEPC.41(29) y MSC.18(58)),

RECORDANDO ADEMÁS que mediante la resolución A.746(18) adoptó las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, con objeto de ayudar a los Gobiernos a implantar las prescripciones de los instrumentos mencionados,

RECONOCIENDO la necesidad de revisar las Directrices antedichas para tener en cuenta las enmiendas a los instrumentos de la OMI mencionados anteriormente que han entrado en vigor tras la aprobación de la resolución A.746(18),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en su 77º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 49º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos que efectúen los reconocimientos prescritos en los instrumentos pertinentes de la OMI a que sigan las disposiciones de las Directrices revisadas adjuntas;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que mantengan sometidas a examen las Directrices revisadas adjuntas y las enmienden según sea necesario;
4. REVOCA la resolución A.746(18).

ANEXO

**DIRECTRICES REVISADAS PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS
DE CONFORMIDAD CON EL SISTEMA ARMONIZADO DE
RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN****ÍNDICE****GENERALIDADES**

- | | |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | INTRODUCCIÓN |
| 2 | TIPOS DE RECONOCIMIENTOS |
| 3 | APLICACIÓN Y ORGANIZACIÓN DE LAS DIRECTRICES |
| 4 | DESCRIPCIÓN DE LOS DISTINTOS TIPOS DE RECONOCIMIENTO |
| (I) | 4.1 Reconocimientos iniciales |
| (A) | 4.2 Reconocimientos anuales |
| (In) | 4.3 Reconocimientos intermedios |
| (P) | 4.4 Reconocimientos periódicos |
| (R) | 4.5 Reconocimientos de renovación |
| (V) | 4.6 Inspecciones del exterior de la obra viva de los buques de carga |
| (Ad) | 4.7 Reconocimientos adicionales |
| | 4.8 Conclusión de los reconocimientos |
| 5 | AMPLIACIÓN DE PLAZOS Y CONDICIONES |
| 5.1 | Definición de la expresión <i>correspondientes componentes</i> |
| 5.2 | Ampliación a cinco años de la validez de un certificado expedido para un periodo inferior |
| 5.3 | Ampliación del intervalo entre inspecciones del exterior de la obra viva del buque |
| 5.4 | Definición de la expresión <i>viaje corto</i> |
| 5.5 | Validez de los certificados en <i>circunstancias especiales</i> |
| 5.6 | Revalidación de los certificados |
| 5.7 | Significado de la expresión <i>cualquier periodo de cinco años</i> |
| 5.8 | Reconocimientos necesarios cuando el buque cambia de pabellón |

ANEXO 1**DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL CONVENIO SOLAS
1974, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988**

- | | | |
|------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (E) | 1 | DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA |
| (EI) | 1.1 | Reconocimientos iniciales |
| (EA) | 1.2 | Reconocimientos anuales |
| (EP) | 1.3 | Reconocimientos periódicos |
| (ER) | 1.4 | Reconocimientos de renovación |
| (C) | 2 | DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA |

(CI)	2.1	Reconocimientos iniciales
(CA)	2.2	Reconocimientos anuales
(CIn)	2.3	Reconocimientos intermedios
(CR)	2.4	Reconocimientos de renovación
(V)	3	DIRECTRICES PARA LA INSPECCIÓN DEL EXTERIOR DE LA OBRA VIVA DE LOS BUQUES DE CARGA
(R)	4	DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA PARA BUQUE DE CARGA
(RI)	4.1	Reconocimientos iniciales
(RP)	4.2	Reconocimientos periódicos
(RR)	4.3	Reconocimientos de renovación
(Pa)	5	DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE
(PaI)	5.1	Reconocimientos iniciales
(PaR)	5.2	Reconocimientos de renovación

ANEXO 2

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL CONVENIO DE LÍNEAS DE CARGA 1966, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988

(F)	1	DIRECTRICES SOBRE LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE FRANCOBORDO O EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EXENCIÓN RELATIVO AL FRANCOBORDO
(FI)	1.1	Reconocimientos iniciales
(FA)	1.2	Reconocimientos anuales
(FR)	1.3	Reconocimientos de renovación

ANEXO 3

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL CONVENIO MARPOL 73/78

(H)	1	DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS
(HI)	1.1	Reconocimientos iniciales
(HA)	1.2	Reconocimientos anuales
(HIn)	1.3	Reconocimientos intermedios
(HR)	1.4	Reconocimientos de renovación

- | | | |
|-------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (N) | 2 | DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN PARA EL TRANSPORTE DE SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS A GRANEL |
| (NI) | 2.1 | Reconocimientos iniciales |
| (NA) | 2.2 | Reconocimientos anuales |
| (NIn) | 2.3 | Reconocimientos intermedios |
| (NR) | 2.4 | Reconocimientos de renovación |

ANEXO 4

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DE LOS CÓDIGOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

- | | | |
|-------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (Q) | 1 | DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL Y EL CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL |
| (QI) | 1.1 | Reconocimientos iniciales |
| (QA) | 1.2 | Reconocimientos anuales |
| (QIn) | 1.3 | Reconocimientos intermedios |
| (QR) | 1.4 | Reconocimientos de renovación |
| (G) | 2 | DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE GASES LICUADOS A GRANEL |
| (GI) | 2.1 | Reconocimientos iniciales |
| (GA) | 2.2 | Reconocimientos anuales |
| GIn) | 2.3 | Reconocimientos intermedios |
| (GR) | 2.4 | Reconocimientos de renovación |

Apéndice

Sistema armonizado de reconocimientos y certificación - diagrama

GENERALIDADES

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Las presentes Directrices sustituyen a las adoptadas mediante la resolución A.746(18) y tienen en cuenta el sistema armonizado de reconocimientos y certificación con respecto a los siguientes instrumentos:

- .1 Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974), modificado por su Protocolo de 1988 y enmendado por las resoluciones MSC.92(72) y MSC.100(73) (SOLAS 74/88/00);
- .2 Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de Líneas de Carga 1966), modificado y enmendado por su Protocolo de 1988 (Convenio de Líneas de Carga 66/88);
- .3 Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), en su forma enmendada por la resolución MEPC.39(29) (MARPOL 73/78/90);
- .4 Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), enmendado por las resoluciones MEPC.40(29), MSC.16(58), MSC.28(61), MSC.50(66), MSC.58(67) y MSC.102(73) (Código CIQ 83/90/00);
- .5 Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG), enmendado por las resoluciones MSC.17(58), MSC.30(61), MSC.59(67) y MSC.103(73) (Código CIG 83/90/00); y
- .6 Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ), enmendado por las resoluciones MEPC.41(29) y MSC.18(58) (Código CGrQ 85/90).

1.2 Las presentes Directrices contienen enmiendas a los instrumentos reglamentarios hasta el año 2000:

- .1 Directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio SOLAS 1974, modificado por su Protocolo de 1988 (anexo 1);
- .2 Directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio de Líneas de Carga 1966, modificado por su Protocolo de 1988 (anexo 2);
- .3 Directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio MARPOL 73/78 (anexo 3); y
- .4 Directrices para efectuar reconocimientos en virtud de los códigos de obligado cumplimiento (anexo 4).

1.3 El sistema armonizado, del cual se ofrece un diagrama en el apéndice, prevé:

- .1 Un intervalo uniforme de un año entre los reconocimientos, basado, según proceda, en los reconocimientos iniciales, anuales, intermedios, periódicos y de renovación;
- .2 Un plan que ofrece la flexibilidad necesaria para efectuar cada reconocimiento y que prevé:

- Que el reconocimiento de renovación podrá ultimarse dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente sin que ello afecte a su periodo de validez;
 - Un "intervalo de gestión" de seis meses, o sea, desde tres meses antes a tres meses después de la fecha de vencimiento anual del certificado, para los reconocimientos anuales, intermedios y periódicos;
- .3 Un periodo máximo de validez de cinco años para todos los certificados de los buques de carga;
 - .4 Un periodo máximo de validez de 12 meses para el Certificado de seguridad para buque de pasaje;
 - .5 Un sistema para la prórroga de los certificados por un periodo de tres meses que permita al buque completar su viaje, o de un mes en el caso de buques dedicados a viajes cortos;
 - .6 Cuando se haya concedido prórroga, que el periodo de validez del nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera dicha prórroga;
 - .7 Un sistema flexible para la inspección del exterior de la obra viva del buque con las condiciones siguientes:
 - Serán necesarias como mínimo dos inspecciones de este tipo durante cualquier periodo de cinco años de validez del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o del Certificado de seguridad para buque de carga;
 - El intervalo entre estas inspecciones no excederá de 36 meses;
 - .8 Un Certificado de seguridad para buque de carga en virtud del Convenio SOLAS 74/88/00, en lugar de los distintos certificados de seguridad de construcción para buque de carga, de seguridad del equipo para buque de carga y de seguridad radioeléctrica para buque de carga;
 - .9 Un sistema flexible en cuanto a la periodicidad y validez de los certificados, siempre que se observen las pautas mínimas de los reconocimientos.

1.4 Las principales modificaciones introducidas en el texto de las prescripciones sobre reconocimientos y certificación del Convenio SOLAS 74/88/00 al implantar el sistema armonizado son las siguientes:

- .1 No se incluyen ya inspecciones fuera de programa y los reconocimientos anuales son obligatorios para los buques de carga;
- .2 Los intervalos entre los reconocimientos periódicos del equipo indicado en el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga serán, alternativamente, de dos y tres años, en lugar de dos años;
- .3 Todos los buques tendrán que ser objeto de reconocimientos intermedios a efectos del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga;
- .4 Tendrá que ser objeto de inspección el exterior de la obra viva de todos los buques de carga;
- .5 Los reconocimientos intermedios respecto del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga se efectuarán dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o tercera fecha de vencimiento anual;

- .6 Todos los certificados para los buques de carga podrán expedirse por un periodo máximo de validez de cinco años;
- .7 Se ha previsto un Certificado de seguridad para buque de carga;
- .8 Se ha reducido de cinco a tres meses la prórroga de la validez del certificado concedida para permitir a un buque completar su viaje, y la prórroga de un mes como periodo de gracia se ha limitado a los buques dedicados a viajes cortos.

1.5 Por lo que se refiere al Convenio de Líneas de Carga 66/88, las principales modificaciones del texto de las prescripciones sobre reconocimientos y certificación han consistido en introducir disposiciones análogas en cuanto a las prórrogas (véase 1.4.8) y en vincular el periodo de validez del nuevo certificado a la fecha de expiración del certificado anterior (véase 1.3.6).

1.6 Por lo que se refiere al MARPOL 73/78/90, al Código CIQ 83/90/00, al Código CIG 83/90/00 y al Código CGrQ 85/90, las principales modificaciones han consistido en vincular el periodo de validez del nuevo certificado a la fecha de expiración del certificado anterior (véase 1.3.6), efectuar el reconocimiento intermedio dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o tercera fecha de vencimiento anual e introducir las mismas disposiciones sobre las prórrogas (véase 1.4.8).

2 TIPOS DE RECONOCIMIENTOS

Los tipos de reconocimientos que se efectúan en el sistema armonizado son los siguientes:

- (I) 2.1 *Reconocimiento inicial:* inspección completa, antes de que un buque entre en servicio, de todos los componentes relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes y que dichos componentes se hallan en estado satisfactorio para el servicio a que esté destinado el buque.
- (P) 2.2 *Reconocimiento periódico:* inspección de los componentes relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.
- (R) 2.3 *Reconocimiento de renovación:* equivale a un reconocimiento periódico, pero lleva también a la expedición de un nuevo certificado.
- (In) 2.4 *Reconocimiento intermedio:* inspección de determinados componentes relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.
- (A) 2.5 *Reconocimiento anual:* inspección general de los componentes relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que han sido objeto de mantenimiento y continúan siendo satisfactorios para el servicio a que esté destinado el buque.
- (V) 2.6 *Inspección del exterior de la obra viva del buque:* examen de la parte sumergida del buque y de los correspondientes componentes, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.
- (Ad) 2.7 *Reconocimiento adicional:* inspección, general o parcial según dicten las circunstancias, que habrá de efectuarse después de toda reparación a que den lugar las investigaciones, o siempre que se efectúen reparaciones o renovaciones importantes.

2.8 Lista de los tipos de reconocimientos previstos en convenios y códigos

- (I) 2.8.1 *Reconocimientos iniciales*
- SOLAS 74/88, capítulo I, regla 7 a) i)
regla 8 a) i)
regla 9 a) i)
regla 10 a) i)
- Convenio de Líneas de Carga 66/88, artículo 14 1) a)
MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 4 1) a)
MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 10 1) a)
Código CIQ 83/90, regla 1.5.2.1.1
Código CIG 83/90, regla 1.5.2.1.1
Código CGrQ 85/90, regla 1.6.2.1.1
- (P) 2.8.2 *Reconocimientos periódicos*
- SOLAS 74/88, capítulo I, regla 8 a) iii)
regla 9 a) iii)
- (R) 2.8.3 *Reconocimientos de renovación*
- SOLAS 74/88, capítulo I, regla 7 a) ii)
regla 8 a) ii)
regla 9 a) ii)
regla 10 a) ii)
- Convenio de Líneas de Carga 66/88, artículo 14 1) b)
MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 4 1) b)
MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 10 1) b)
Código CIQ 83/90, regla 1.5.2.1.2
Código CIG 83/90, regla 1.5.2.1.2
Código CGrQ 85/90, regla 1.6.2.1.2
- (In) 2.8.4 *Reconocimientos intermedios*
- SOLAS 74/88, capítulo I, regla 10 a) iii)
MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 4 1) c)
MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 10 1) c)
Código CIQ 83/90, regla 1.5.2.1.3
Código CIG 83/90, regla 1.5.2.1.3
Código CGrQ 85/90, regla 1.6.2.1.3
- (A) 2.8.5 *Reconocimientos anuales*
- SOLAS 74/88, capítulo I, regla 8 a) iv)
regla 10 a) iv)
- Convenio de Líneas de Carga 66/88, artículo 14 1) c)
MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 4 1) d)
MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 10 1) d)
Código CIQ 83/90, regla 1.5.2.1.4
Código CIG 83/90, regla 1.5.2.1.4
Código CGrQ 85/90, regla 1.6.2.1.4
- (V) 2.8.6 *Inspección del exterior de la obra viva del buque*
- SOLAS 74/88, capítulo I, regla 10 a) v)

(Ad) 2.8.7 *Reconocimientos adicionales*

SOLAS 74/88, capítulo I, regla 7 a) iii)
 regla 8 a) v)
 regla 9 a) iv)
 regla 10 a) vi)
MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 4 1) e)
MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 10 1) e)
Código CIQ 83/90, regla 1.5.2.1.5
Código CIG 83/90, regla 1.5.2.1.5
Código CGrQ 85/90, regla 1.6.2.1.5

3 APLICACIÓN Y ORGANIZACIÓN DE LAS DIRECTRICES

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

3.2 Aun cuando el propósito es que abarquen los instrumentos enumerados en 1.1, las Directrices deben aplicarse, según proceda, a las plataformas de perforación y otras plataformas a que se hace referencia en la regla 21 del Anexo I del MARPOL 73/78/90.

3.3 En la sección 4 se ofrece una descripción de los distintos tipos de reconocimientos a los que siguen, como se indica en el índice, unas prescripciones detalladas de los distintos reconocimientos previstos para cada uno de los certificados.

3.4 Cuando procede, las prescripciones detalladas sobre los distintos reconocimientos contienen una sección aplicable a todos los buques de carga, seguida de otra sección aplicable únicamente a los petroleros.

3.5 Si bien, cuando ha sido posible, se han incluido las referencias pertinentes de convenios y códigos, conviene señalar que, en general, no se ha podido indicar cuándo hay prescripciones distintas según el año de construcción del buque. Por consiguiente, habrá que tener gran cuidado al aplicar determinadas prescripciones, especialmente cuando haya habido enmiendas que sólo sean aplicables a los buques construidos después de una determinada fecha.

3.6 Aunque forma parte de las prescripciones relativas al Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, se ha incluido por separado una sección sobre la inspección del exterior de la obra viva del buque.

3.7 La regla I/12 v) del Convenio SOLAS 74/88 dispone que se podrá expedir un Certificado de seguridad para buque de carga en lugar del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga y el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga. En consecuencia, los reconocimientos necesarios para la expedición y renovación del Certificado de seguridad para buque de carga deben efectuarse de conformidad con lo dispuesto respecto de los certificados a los que reemplaza y, de modo análogo, los reconocimientos anual e intermedio deben ser los mismos que los prescritos respecto de los certificados reemplazados y las secciones pertinentes del Certificado de seguridad para buque de carga deben ser refrendadas según proceda.

3.8 A la izquierda de cada componentes que debe ser objeto de reconocimiento se han puesto dos grupos de letras entre paréntesis, el primero indica el certificado a que hace referencia el reconocimiento, a saber:

- (E) Certificado de seguridad del *equipo* para buque de carga;
- (C) Certificado de seguridad de *construcción* para buque de carga;
- (R) Certificado de seguridad *radioeléctrica* para buque de carga;

- (F) Certificado internacional de *francobordo*;
- (H) Certificado internacional de prevención de la *contaminación por hidrocarburos*;
- (N) Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de *sustancias nocivas líquidas* a granel;
- (Q) Certificado internacional de aptitud para el transporte de *productos químicos* peligrosos a granel o Certificado de aptitud para el transporte de *productos químicos* peligrosos a granel;
- (G) Certificado internacional de aptitud para el transporte de *gases* licuados a granel;
- (Pa) Certificado de seguridad para buque de *pasaje*;

y el segundo, el tipo de reconocimiento, a saber:

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

En consecuencia, por ejemplo, "(EI)", "(HIIn)" y "(PaR)" indican, respectivamente, el reconocimiento inicial exigido respecto del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el reconocimiento intermedio respecto del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos y el reconocimiento de renovación respecto del Certificado de seguridad para buque de pasaje.

3.9 La ampliación de plazos y condiciones se aborda en la sección 5.

4 DESCRIPCIÓN DE LOS DISTINTOS TIPOS DE RECONOCIMIENTO

(I) 4.1 Reconocimientos iniciales

4.1.1 *Periodicidad*

4.1.1.1 El reconocimiento inicial, según se estipula en las reglas pertinentes (véase 2.8.1), debe efectuarse antes de que el buque entre en servicio y se expida por primera vez el certificado correspondiente.

4.1.2 *Cuestiones generales*

4.1.2.1 El reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio debe consistir en una inspección completa, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo a fin de asegurarse de que cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate y de que la estructura, las máquinas y el equipo son idóneos para el servicio a que está destinado el buque.

4.1.2.2 El reconocimiento inicial debe consistir en:

- .1 Un examen de los planos, diagramas, especificaciones, cálculos y demás documentación técnica para verificar que la estructura, las máquinas y el equipo cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate;
- .2 Una inspección de la estructura, las máquinas y el equipo para asegurarse de que los materiales, los escantillones, la construcción y los medios, según proceda, se ajustan a los planos aprobados, diagramas, especificaciones, cálculos y demás documentación técnica, y que tanto la calidad del trabajo como de la instalación es satisfactoria en todos sus aspectos;
- .3 Comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

4.1.3 *Examen de planos y proyectos*

4.1.3.1 Toda solicitud de reconocimiento inicial debe ir acompañada de los planos y proyectos a que se hace referencia en las secciones 1, 2, 4 y 5 del anexo 1 y en los anexos 2, 3 y 4, según proceda, junto con:

- .1 Los pormenores del buque;
- .2 Las exenciones solicitadas;
- .3 Cualquier otra condición especial.

(A) 4.2 Reconocimientos anuales

4.2.1 *Periodicidad*

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

4.2.2 *Cuestiones generales*

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

4.2.2.2 En general, la extensión del reconocimiento anual será la siguiente:

- .1 Debe consistir en un examen del certificado, un examen visual suficientemente amplio del buque y de su equipo y ciertas pruebas que confirmen que el estado de éstos se mantiene adecuadamente;
- .2 Debe comprender también un examen visual para confirmar que ni el buque ni su equipo han sido objeto de modificaciones no autorizadas;
- .3 El contenido de cada reconocimiento anual figura en las directrices respectivas. El reconocimiento debe ser tan minucioso o riguroso como exija el estado del buque y de su equipo;
- .4 Si surge duda alguna en cuanto al mantenimiento del estado del buque o de su equipo, se deben efectuar los exámenes y las pruebas adicionales que se estimen necesarias.

4.2.3 Cuando el reconocimiento anual no se haya efectuado en las fechas previstas, habrá que remitirse a lo dispuesto en 5.6.

(In) 4.3 Reconocimientos intermedios

4.3.1 *Periodicidad*

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

4.3.2 *Cuestiones generales*

4.3.2.1 El reconocimiento intermedio debe consistir en una inspección minuciosa de los componentes pertinentes relativos al certificado de que se trate a fin de garantizar que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque.

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

4.3.2.3 Cuando el reconocimiento intermedio no se haya efectuado en las fechas previstas, habrá que remitirse a lo dispuesto en 5.6.

(P) 4.4 Reconocimientos periódicos

4.4.1 *Periodicidad*

4.4.1.1 El reconocimiento periódico, según se estipula en las reglas pertinentes (véase 2.8.2) y se muestra en el diagrama del apéndice, debe realizarse dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o tercera fecha de vencimiento anual si se trata del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y debe sustituir a uno de los reconocimientos anuales, o dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual si se trata del Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga.

4.4.2 *Cuestiones generales*

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

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

4.4.2.3 Cuando el reconocimiento periódico no se haya efectuado en las fechas previstas, habrá que remitirse a lo dispuesto en 5.6.

(R) 4.5 Reconocimientos de renovación

4.5.1 *Periodicidad*

4.5.1.1 El reconocimiento de renovación, según se estipula en las reglas pertinentes (véase 2.8.3) y se muestra en el diagrama del apéndice, debe realizarse antes de proceder a la renovación del oportuno certificado.

4.5.2 *Cuestiones generales*

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

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

(V) 4.6 Inspecciones del exterior de la obra viva de los buques de carga

4.6.1 *Periodicidad*

4.6.1.1 Se deben efectuar como mínimo dos inspecciones del exterior de la obra viva del buque durante cualquier periodo de cinco años (véase 5.7), salvo cuando sean aplicables las reglas I/14 e) o I/14 f) del Convenio SOLAS 74/88. Una de estas inspecciones debe realizarse en la fecha del cuarto reconocimiento anual, o posteriormente, y al mismo tiempo que la renovación del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o del Certificado de seguridad para buque de carga. Cuando el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga haya sido prorrogado en virtud de lo dispuesto en las reglas I/14 e) o I/14 f) de dicho Convenio, podrá ampliarse el periodo de cinco años de modo que coincida con la prórroga de la validez del certificado. En todos los casos, los intervalos entre estas inspecciones no deben exceder de 36 meses.

4.6.2 *Cuestiones generales*

4.6.2.1 La inspección del exterior de la obra viva del buque y el reconocimiento de los correspondientes componentes (véase 5.1) debe consistir en un examen que permita asegurarse de que el estado de éstos es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque.

4.6.2.2 Las inspecciones del exterior de la obra viva del buque deben realizarse normalmente con el buque en dique seco. No obstante, se podrá prever la posibilidad de efectuar inspecciones alternas con el buque a flote. Los buques de 15 o más años de edad que no sean graneleros o petroleros serán objeto de especial consideración antes de permitir que sean sometidos a tales inspecciones a flote. Las inspecciones del exterior de la obra viva del buque de graneleros y petroleros de 15 o más años de edad deben realizarse con el buque en dique seco. Las inspecciones con el buque a flote sólo se efectuarán cuando las condiciones sean satisfactorias y se disponga del equipo apropiado y de personal con la formación adecuada. Respecto de los buques sometidos a un reconocimiento mejorado, deben aplicarse las disposiciones del párrafo 2.2.2* del anexo A o del B, según corresponda, de la resolución A.744(18), en su forma enmendada.

4.6.3 Cuando la inspección de la obra viva del buque no se haya efectuado en las fechas previstas, habrá que remitirse a lo dispuesto en 5.6.

(Ad) 4.7 Reconocimientos adicionales

* 2.2.2 En el caso de los buques de 15 o más años de edad, la inspección del exterior de la obra viva deberá efectuarse con el buque en dique seco. En cuanto a los buques de menos de 15 años, podrán efectuarse con el buque a flote inspecciones alternas de la obra viva que no se realicen conjuntamente con el reconocimiento de renovación. Las inspecciones con el buque a flote sólo se efectuarán cuando las condiciones sean satisfactorias y se disponga del equipo apropiado y de personal con la formación adecuada.

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

4.8 Conclusión de los reconocimientos

4.8.1 Si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, el funcionario de la Administración, el inspector nombrado o la organización reconocida deben atenerse a lo prescrito en las reglas I/6 c) del SOLAS 74/88, 4 3) d) del Anexo I del MARPOL 73/78/90, 10 2) c) del Anexo II del MARPOL 73/78/90, 1.5.1.3 del Código CIQ 83/90, 1.5.1.3 del Código CIG 83/90 y 1.6.1.3 del Código CGrQ 85/90. Estos instrumentos prescriben que se tomen medidas correctivas inmediatamente y que se informe a la Administración en su momento. En los casos en que no se hayan tomado dichas medidas correctivas, se retirará el certificado pertinente y se informará inmediatamente a la Administración. Si el buque se encuentra en un puerto de otra Parte, también se informará inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

4.8.2 Aunque el Convenio de Líneas de Carga 66/88 no contiene prescripciones específicas, si el reconocimiento del francobordo revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, el funcionario de la Administración, el inspector nombrado o la organización reconocida deben remitirse a lo indicado en 4.8.1.

5 AMPLIACIÓN DE PLAZOS Y CONDICIONES

5.1 Definición de la expresión *correspondientes componentes*

Referencia: SOLAS 74/88, regla I/10 b) v).

Por *correspondientes componentes* se entienden aquellos componentes que sólo pueden inspeccionarse cuando el buque se encuentra en dique seco o cuando se está examinando su obra viva en el agua. En el caso de los petroleros, quimiqueros y gaseros, esto quiere decir que el buque ha de someterse a una preparación especial, por ejemplo, de limpieza y degasificación, tras lo cual podrá realizarse al mismo tiempo el examen interno de componentes tales como los tanques de carga a que se hace referencia en (CIn) 2.3.2 y (CIn) 2.3.3 del anexo 1.

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

Referencias: SOLAS, regla I/14 c); Líneas de Carga 66/88, artículo 19 3); MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 8 3); MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 12 3); Código CIQ 83/90, regla 1.5.6.3; Código CIG 83/90, regla 1.5.6.3, y Código CGrQ 85/90, regla 1.6.6.3.

Cuando se haya expedido un certificado válido para menos de cinco años, está permitido en virtud de las reglas o el artículo mencionados conceder una prórroga de modo que el periodo máximo de validez del certificado sea de cinco años, a condición de que se efectúen los reconocimientos propios de un certificado cuyo periodo de validez sea de cinco años (véase el apéndice). Esto quiere decir que, por ejemplo, si se solicita la ampliación a cinco años de un Certificado de seguridad del equipo para buque de carga de dos años de validez, habrá que realizar el reconocimiento periódico y los otros dos reconocimientos anuales que se especifican en el Convenio SOLAS 74/88, regla I/8. Asimismo, si lo que se desea es, por ejemplo, ampliar a cinco años un Certificado de seguridad de construcción para buque de carga de cuatro años de validez, será necesario realizar otro reconocimiento anual, como se especifica en el Convenio SOLAS 74/88, regla I/10. Cuando se haya ampliado el periodo de validez de un certificado, se podrá conceder además otra prórroga en virtud de lo dispuesto en el Convenio SOLAS 74/88, reglas I/14 e) y I/14 f); Convenio de Líneas de Carga

66/88, artículos 19 5) y 19 6); MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 8 5) y 8 6); MARPOL 73/78/90, Anexo II, reglas 12 5) y 12 6); Código CIQ 83/90, reglas 1.5.6.5 y 1.5.6.6; Código CIG 83/90, reglas 1.5.6.5 y 1.5.6.6; y el Código CGrQ 85/90, reglas 1.6.6.5 y 1.6.6.6, en cuyo caso no sería necesario realizar ningún reconocimiento adicional, si bien es evidente que el nuevo certificado expedido tras el reconocimiento de renovación tendría validez a partir de la fecha en que expirase el certificado existente ampliado a cinco años, en virtud del Convenio SOLAS 74/88, regla I/14 b) ii); Convenio de Líneas de Carga 66/88, artículo 19 2) b); MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 8 2) b); MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 12 2) b); Código CIQ 83/90, regla 1.5.6.6.2; Código CIG 83/90, regla 1.5.6.2.2, y Código CGrQ 85/90, regla 1.6.6.2.2.

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

Referencia: SOLAS 74/88, regla I/10 a) v).

Se permite ampliar el periodo de cinco años durante el cual deben efectuarse como mínimo dos inspecciones de la obra viva del buque si el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga es objeto de prórroga en virtud de las reglas I/14 e) y f). No obstante, no se permitirán prórrogas durante el intervalo de 36 meses que medie entre dos de estas inspecciones. Si la primera inspección de la obra viva del buque se realiza entre los 24 y 27 meses, la limitación reglamentaria de 36 meses podrá impedir que se prorrogue el certificado por los periodos previstos en la regla I/14 e) y f).

5.4 Definición de la expresión *viaje corto*

Referencias: SOLAS 74/88, regla I/14 f); Líneas de Carga 66/88, artículo 19 6); MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 8 6); MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 12 6); Código CIQ 83/90, regla 1.5.6.6; Código CIG 83/90, regla 1.5.6.6, y Código CGrQ 85/90, regla 1.6.6.6.

A los efectos de esas reglas y artículo, por *viaje corto* se entiende aquel en el que ni la distancia desde el puerto en que se inicia el viaje hasta el puerto final de destino, ni el viaje de regreso, exceden de 1 000 millas.

5.5 Validez de los certificados en *circunstancias especiales*

Referencias: SOLAS 74/88, regla I/14 g); Líneas de Cargas 66/88, artículo 19 7); MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 8 7); MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 12 7); Código CIQ 83/90, regla 1.5.6.7; Código CIG 83/90, regla 1.5.6.7, y Código CGrQ 85/90, regla 1.6.6.7.

Estas reglas y artículo tienen por finalidad que las Administraciones puedan eximir del cumplimiento de la prescripción según la cual la validez de un certificado expedido tras un reconocimiento de renovación que se realice después de haber expirado el certificado anterior deberá surtir efecto a partir de la fecha de expiración de este último. Las circunstancias especiales en que esto podría permitirse son cuando el buque ha estado amarrado o fuera de servicio por un largo periodo a causa de modificaciones o reparaciones importantes. Aunque el reconocimiento de renovación será tan completo como si el buque hubiese permanecido en servicio, la Administración debe considerar si son o no necesarios otros reconocimientos o exámenes en función del tiempo que el buque haya estado retirado del servicio y de las medidas que se hayan tomado para proteger el casco y las máquinas durante ese tiempo. En los casos en que se invoque esta regla, es razonable esperar que al mismo tiempo que se realiza el reconocimiento de renovación se inspeccione el exterior de la obra viva del buque, con lo cual no sería necesario incluir ninguna prescripción especial respecto de los buques de carga para que siga aplicándoseles la regla I/10 a) v) del Convenio SOLAS 74/88.

5.6 Revalidación de los certificados

Referencias: SOLAS 74/88, regla I/14 i) i); Líneas de Carga 66/88, artículo 19 9) a); MARPOL 73/78/88, Anexo I, regla 8 9) a); MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 12 9) a); Código CIQ 83/90, regla 1.5.6.9.1; Código CIG 83/90, regla 1.5.6.9.1, y Código CGrQ 85/90, regla 1.6.6.9.1.

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

5.7 Significado de la expresión *cualquier periodo de cinco años*

Referencia: SOLAS 74/88, regla I/10 a) v).

Por *cualquier periodo de cinco años* se entiende el periodo de cinco años de validez del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o del Certificado de seguridad para buque de carga.

5.8 Reconocimientos necesarios cuando el buque cambia de pabellón

Los certificados dejan de ser válidos cuando el buque cambia de pabellón. En tal caso está prescrito que el Gobierno del Estado cuyo pabellón vaya a enarbolar el buque no expedirá certificados nuevos hasta que esté plenamente satisfecho de que el buque es objeto del mantenimiento adecuado y de que no ha habido ningún cambio no autorizado en la estructura, las máquinas y el equipo. Cuando se le haga la petición oportuna, el Gobierno del Estado cuyo pabellón tenía derecho a enarbolar previamente el buque tendrá la obligación de remitir a la nueva Administración, tan pronto como sea posible, copias de los certificados que llevaba el buque antes de cambiar de pabellón y, si se dispone de ellos, copias de los informes de los reconocimientos y de documentos tales como el inventario del equipo que constituye el suplemento del Certificado de seguridad del equipo y las condiciones de asignación del francobordo. Una vez plenamente satisfecha, tras la pertinente inspección, de que el buque es objeto del mantenimiento adecuado y de que no ha habido cambio alguno sin autorización, y con objeto de mantener la armonía de los reconocimientos, la nueva Administración podrá admitir la validez del reconocimiento inicial y siguientes efectuados por la Administración anterior, o en su nombre, y expedir certificados nuevos que tengan la misma fecha de expiración que los certificados que dejaron de ser válidos a causa del cambio de pabellón.

ANEXO 1

DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL CONVENIO SOLAS 1974, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1988

- (E) 1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA
- (EI) 1.1 Reconocimientos iniciales - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1.
- (EI) 1.1.1 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:
- (EI) .1 Examinar los planos de las bombas, colectores, bocas, mangueras y lanzas contra incendios y de la conexión internacional a tierra (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.2 y 10.4.4, y Código SSCI, capítulos 2 y 12);
- (EI) .2 Comprobar la disponibilidad, especificaciones y distribución de los extintores de incendios (SOLAS 74/00, regla II-2/10.3) (SOLAS 74/88, regla II-2/6);
- (EI) .3 Comprobar la disponibilidad, especificaciones y distribución de los equipos de bombero y los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia (AREE) (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.10, 13.3.4 y 13.4.3, y Código SSCI, capítulo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/17);
- (EI) .4 Examinar los planos de los medios de extinción de incendios en los espacios de máquinas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.4 y 10.5 (excepto 10.5.5), y Código SSCI, capítulos 5, 6 y 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/7);
- (EI) .5 Examinar los planos de los medios especiales de los espacios de máquinas (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 8.3 y 9.5) (SOLAS 74/88, regla II-2/11);
- (EI) .6 Comprobar la disponibilidad de un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios en los espacios de máquinas, incluidos los espacios de máquinas sin dotación permanente (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.2, 7.3 y 7.4) (SOLAS 74/88, reglas II-2/13 y 14);
- (EI) .7 Comprobar la disponibilidad de un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios y/o un sistema automático de rociadores, de detección de incendios y de alarma contra incendios en los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.2, 7.3, 7.5.5, 7.7 y 10.6.2, y Código SSCI, capítulos 8 y 9) (SOLAS 74/88, regla II-2/52);
- (EI) .8 Comprobar la disponibilidad de un sistema fijo de extinción de incendios en los espacios que contengan pinturas y/o líquidos inflamables y máquinas freidoras en los espacios de alojamiento y de servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.6.3 y 10.6.4, y Código SSCI, capítulos 5 y 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.7);
- (EI) .9 Examinar las medidas relativas al cierre a distancia de las válvulas para el combustible líquido, el aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2.2.3.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/15.2.5);

- (EI) .10 EXaminar los planos de los medios de prevención de incendios en los espacios de carga para cargas generales y mercancías peligrosas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.7 y 19) (SOLAS 74/88, regla II-2/53 y 54);
- (EI) .11 Examinar los planos de los medios de prevención de incendios de los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada (SOLAS 74/00, regla II-2/20 (excepto 20.2.2 y 20.5), y Código SSCI, capítulos 5, 6, 7, 9 y 10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/37, 38 y 53);
- (EI) .12 Examinar los planos de las instalaciones para helicópteros (SOLAS 74/00, regla II-2/18) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.8);
- (EI) .13 Examinar, si procede, los planos de las medidas especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas, incluidos los suministros de agua, el equipo y los cables eléctricos, los dispositivos de detección de incendios, la ventilación, las bombas de sentina, el equipo de protección personal y el sistema de aspersión de agua (SOLAS 74/00, regla II-2/19 (excepto 19.3.8, 19.3.10 y 19.4), y Código SSCI, capítulos 9 y 10) (SOLAS 74/88, regla II-2/54);
- (EI) .14 Examinar la disponibilidad y disposición de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate y, cuando proceda, de los sistemas de evacuación marinos (SOLAS 74/88, reglas III/11 a 16, 31 y 33);
- (EI) .15 Examinar el proyecto de las embarcaciones de supervivencia, incluidos su equipo, los dispositivos de puesta a flote y recuperación y los medios de embarco y puesta a flote (SOLAS 74/96, reglas III/16, 31, 32 y 33, y Código IDS, secciones 3.2, 4.1 a 4.9, 6.1 y 6.2);
- (EI) .16 Examinar el proyecto de los botes de rescate, incluidos su equipo, y de los dispositivos y medios de puesta a flote y recuperación (SOLAS 74/00, reglas III/17 y 31, y Código IDS, secciones 5.1 y 6.1);
- (EI) .17 Examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y de los respondedores de radar (SOLAS 74/88, regla III/6);
- (EI) .18 Examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba de las bengalas para señales de socorro y del aparato lanzacabos y la disponibilidad del equipo de comunicaciones de a bordo y del sistema de alarma general (SOLAS 74/00, reglas II-2/12.1 y 12.2 y III/6 y 18, y Código IDS, secciones 3.1, 7.1 y 7.2);
- (EI) .19 Examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba de los aros salvavidas, incluidos los provistos de luces de encendido automático, las señales fumígenas autoactivadas y los cabos flotantes, así como de los chalecos salvavidas, los trajes de inmersión, los trajes de protección contra la intemperie y las ayudas térmicas (SOLAS 74/00, reglas III/7 y 32, y Código IDS, secciones 2.1 a 2.5 y 3.1 a 3.3);
- (EI) .20 Examinar los planos para el alumbrado de los puestos de reunión y embarco, pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y embarco, incluidos los del suministro de la fuente de energía eléctrica de emergencia (SOLAS 74/88, reglas II-1/43 y III/11);
- (EI) .21 Examinar los planos del emplazamiento y las especificaciones de las luces de navegación, las marcas y el equipo para señales acústicas (Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Reglamento de Abordajes) en vigor, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);

- (EI) .22 Examinar los planos relativos al proyecto del puente y la disposición de los sistemas y aparatos náuticos y los procedimientos del puente (SOLAS 74/00, reglas V/15 y 12);
- (EI) .23 Comprobar la disponibilidad y especificaciones de los siguientes aparatos náuticos, según proceda: la lámpara de señales diurnas, el compás magnético, el dispositivo transmisor del rumbo, el girocompás, los repetidores del girocompás, la instalación o instalaciones de radar, el sistema de identificación automática, la ayuda de punteo electrónica, la ayuda o ayudas de seguimiento automático o la ayuda o ayudas de punteo de radar automáticas, el ecosonda, el indicador o indicadores de velocidad y distancia, el axiómetro, el indicador de revoluciones de la hélice, el indicador del paso de la hélice y de la modalidad funcionamiento, el indicador de la velocidad de giro, el sistema de control del rumbo o de la derrota, el receptor del SMNS, el sistema de radionavegación terrenal y el sistema de recepción acústica, los medios para comunicarse con el puesto de gobierno de emergencia, el SIVCE, incluidos sus medios auxiliares, el taxímetro o dispositivo de marcación de compás y los medios para corregir el rumbo y la demora (SOLAS 74/00, regla V/19);
- (EI) .24 Comprobar la disponibilidad y especificaciones del registrador de datos de la travesía (SOLAS 74/00, regla V/20);
- (EI) .25 Comprobar la disponibilidad y especificaciones de las escalas de práctico y las escalas mecánicas/medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/88, regla V/23).
- (EI) 1.1.2 Por lo que respecta al examen de los planos y proyectos de los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, en el caso de los petroleros se deben aplicar las siguientes prescripciones adicionales:
- (EI) .1 Examinar los planos de la protección de los tanques de carga (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.5.3, 4.5.5, 4.5.6, 4.5.7 y 10.8, y Código SSCI, capítulos 14 y 15) (SOLAS 74/88, reglas II-2/60 y 62); y
- (EI) .2 Examinar los planos de la protección de las cámaras de bombas de carga (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.5.10 y 10.9) (SOLAS 74/88, regla II-2/63).
- (EI) 1.1.3 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
- (EI) .1 Examinar las bombas y colectores contraincendios, la disposición de las bocas, mangueras y lanzas contraincendios, y la conexión internacional a tierra, y comprobar que cada una de las bombas contraincendios, incluida la de emergencia, puede funcionar por separado de modo que en cualquier punto del buque puedan producirse simultáneamente dos chorros de agua procedentes de dos bocas distintas, manteniéndose en el colector contraincendios la presión necesaria (SOLAS 74/00, regla II-2/10.2, y Código SSCI, capítulos 2 y 12) (SOLAS 74/88, reglas II-2/4 y 19);
- (EI) .2 Examinar la disponibilidad y disposición de los extintores de incendios (SOLAS 74/00, regla II-2/10.3, y Código SSCI, capítulo 4) (SOLAS 74/88, regla II-2/17);
- (EI) .3 Examinar los equipos de bombero y los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia (AREE) (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.10, 13.3.4 y 13.4.3, y Código SSCI, capítulo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/17);
- (EI) .4 Comprobar la disponibilidad operacional y el mantenimiento de los sistemas de lucha contra incendios (SOLAS 74/00, regla II-2/14 1) (SOLAS 74/88, regla II-2/21);

- (EI) .5 Examinar el sistema fijo de lucha contra incendios de los espacios de máquinas, espacios de carga, espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada, según proceda, y confirmar que se han realizado satisfactoriamente las pruebas de la instalación y que los medios de funcionamiento están claramente indicados (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.4, 10.5, 10.7 y 20.6.1, y Código SSCI, capítulos 5 a 7) (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 53);
- (EI) .6 Examinar los dispositivos de extinción de incendios y las medidas especiales de los espacios de máquinas y confirmar, siempre que sea factible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos previstos para abrir y cerrar las lumbreras, permitir la salida de humos, cerrar las chimeneas y las aberturas de ventilación, cerrar las puertas de accionamiento a motor y de otro tipo, parar los ventiladores, tanto de ventilación como de los de tiro forzado e inducido para la caldera, y parar las bombas de combustible líquido y otras bombas utilizadas para la descarga de líquidos inflamables (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 8.3, 9.5 y 10.5) (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 11);
- (EI) .7 Examinar el sistema de detección de incendios y de alarma contra incendios y el sistema automático de rociadores, de detección de incendios y de alarma contra incendios, y comprobar que se han realizado satisfactoriamente las pruebas de instalación (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.2, 7.3, 7.4, 7.5.1, 7.5.5, 19.3.3 y 20.4, y Código SSCI, capítulo 9) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 13, 14, 53 y 54);
- (EI) .8 Examinar el sistema de extinción de incendios de los espacios que contengan pinturas y/o líquidos inflamables y máquinas freidoras en los espacios de alojamiento y de servicio, y confirmar que se han realizado satisfactoriamente las pruebas de la instalación y que los medios de funcionamiento están claramente indicados (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.6.3 y 10.6.4, y Código SSCI, capítulos 4 a 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.7);
- (EI) .9 Examinar las medidas relativas al cierre a distancia de las válvulas para el combustible líquido, el aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables y confirmar, siempre que sea factible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las válvulas de los tanques que contengan combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2.2.3.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/15.2.5);
- (EI) .10 Examinar los medios de prevención de incendios de los espacios de carga, espacios para vehículos y espacios de carga rodada y confirmar, siempre que sea factible y según proceda, el funcionamiento de los medios de cierre de las diversas aberturas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.7, 20.2.1, 20.3 y 20.6.2) (SOLAS 74/88, regla II-2/53);
- (EI) .11 Examinar, según proceda, las medidas especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas, y comprobar el equipo, los cables eléctricos, la ventilación, y la disponibilidad de indumentaria protectora y de dispositivos portátiles, y someter a prueba el suministro de agua, el achique de sentinas y el sistema de aspersion de agua (SOLAS 74/00, regla II-2/19 (excepto 19.3.8, 19.3.10 y 19.4), y Código SSCI, capítulos 9 y 10) (SOLAS 74/88, regla II-2/54);
- (EI) .12 Comprobar la disponibilidad y disposición de las embarcaciones de supervivencia, y cuando proceda, de los sistemas de evacuación marinos y los botes de rescate (SOLAS 74/88, reglas III/11 a 16 y 31, y Código IDS, sección 6.2);
- (EI) .13 Desplegar el 50% de los sistemas de evacuación marinos después de instalados (Código IDS, párrafo 6.2.2.2);

- (EI) .14 Examinar cada una de las embarcaciones de supervivencia y su equipo (SOLAS 74/88, regla III/31, y Código IDS, secciones 2.5, 3.1 a 3.3 y 4.1 a 4.9);
- (EI) .15 Examinar los medios de embarco de cada embarcación de supervivencia, someter los dispositivos de puesta a flote, entre otras, a la prueba de sobrecarga y a la prueba para determinar la velocidad de arriado y el arriado al agua de cada una de las embarcaciones de supervivencia con el buque en su calado mínimo de navegación marítima y, cuando proceda, desplazándose a una velocidad de cinco nudos, y comprobar los medios de recuperación de cada bote salvavidas (SOLAS 74/00, reglas III/11, 12, 13, 16, 31 y 33, y Código IDS, sección 6.1);
- (EI) .16 Examinar los medios de embarco de cada dispositivo de evacuación marino, según proceda, y los medios de puesta a flote, incluida la inspección para comprobar la ausencia de aberturas en el forro exterior del costado del buque entre el puesto de embarco y la flotación, el examen de la distancia hasta las hélices y otros dispositivos de salvamento, y asegurarse de que el lugar de estiba está protegido contra los desperfectos que pudiera causar la mar gruesa, en la medida de lo posible (SOLAS 74/00, regla III/15, y Código IDS, sección 6.2);
- (EI) .17 Examinar cada uno de los botes de rescate y su equipo (SOLAS 74/88, reglas III/31, y Código IDS, secciones 2.5, 5.1 y 6.1);
- (EI) .18 Examinar los medios de embarco y recuperación de cada bote de rescate, someter los dispositivos de puesta a flote y recuperación, entre otras, a la prueba de sobrecarga y a la prueba para determinar las velocidades de arriado y de recuperación y comprobar que cada bote de rescate puede ser arriado y recuperado con el buque en su calado mínimo de navegación marítima y desplazándose a una velocidad de cinco nudos (SOLAS 74/88, reglas III/14, 17 y 31, y Código IDS, sección 6.1);
- (EI) .19 Comprobar que el motor de los botes de rescate y de los botes salvavidas, si está instalado, arranca satisfactoriamente y funciona en marcha avante y atrás (SOLAS 74/00, regla III/19);
- (EI) .20 Confirmar que hay carteles o señales en las proximidades de las embarcaciones de supervivencia y de los puestos de puesta a flote y en las envolturas, cartelas, repisas y demás lugares análogos para la estiba de los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/88, reglas III/9 y 20);
- (EI) .21 Examinar la disponibilidad y estiba, comprobando además el funcionamiento, del equipo portátil de comunicaciones de a bordo, si lo hubiere, del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y de los respondedores de radar (SOLAS 74/88, reglas II-2/12.2 y III/6);
- (EI) .22 Examinar la disponibilidad y estiba de las bengalas para señales de socorro y del aparato lanzacabos, comprobar la disponibilidad y el funcionamiento del equipo fijo de comunicaciones de a bordo, si lo hubiere, y someter a prueba los medios de accionamiento del sistema de alarma general (SOLAS 74/00, reglas III/6 y 18, y Código IDS, secciones 3.1, 7.1 y 7.2);
- (EI) .23 Examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba de los aros salvavidas, incluidos los provistos de luces de encendido automático, las señales fumígenas autoactivadas y los cabos flotantes, así como los chalecos salvavidas, los trajes de inmersión y las ayudas térmicas (SOLAS 74/00, reglas III/7 y 32 a 37, y Código IDS, secciones 2.1, 2.5 y 3.3);

- (EI) .24 Comprobar el alumbrado de los puestos de reunión y embarco, pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y embarco, incluso cuando el suministro proceda de la fuente de energía eléctrica de emergencia (SOLAS 74/88, reglas II-1/43 y III/11);
- (EI) .25 Examinar la disponibilidad y el emplazamiento, comprobando además el funcionamiento, según proceda, de las luces de navegación, las marcas y el equipo para señales acústicas (Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Reglamento de Abordajes) en vigor, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);
- (EI) .26 Comprobar que se han guardado las distancias mínimas de seguridad entre los compases magnéticos de gobierno y magistral y todo el equipo eléctrico (SOLAS 74/00, reglas V/17 y 19);
- (EI) .27 Comprobar la compatibilidad electromagnética del equipo eléctrico y electrónico instalado en el puente o en sus proximidades (SOLAS 74/00, regla V/17);
- (EI) .28 Comprobar, según proceda, la disponibilidad y el funcionamiento de los aparatos de los sistemas náuticos de a bordo reseñados a continuación (SOLAS 74/00, regla V/19):
 - (EI) .28.1 El compás magnético, incluido su emplazamiento, movimiento, iluminación y un taxímetro o dispositivo de marcación de compás (SOLAS 74/00, regla V/19);
 - (EI) .28.2 Las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y oportunamente actualizadas y, cuando se utilicen sistemas electrónicos, las cartas electrónicas y el sistema auxiliar prescrito, oportunamente actualizados (SOLAS 74/00, regla V/19);
 - (EI) .28.3 El receptor para el sistema mundial de navegación por satélite o el sistema de radionavegación terrenal;
 - (EI) .28.4 El sistema de recepción acústica, cuando el puente se halle totalmente cerrado;
 - (EI) .28.5 Los medios de comunicación con el puesto de gobierno de emergencia, si lo hay;
 - (EI) .28.6 El compás magnético de respeto;
 - (EI) .28.7 La lámpara de señales diurnas;
 - (EI) .28.8 El ecosonda;
 - (EI) .28.9 El compás magnético de respeto;
 - (EI) .28.10 El radar o radares, incluidos los recorridos de los guíaondas y los cables para comprobar su encaminamiento y protección, y la pantalla, confirmando la iluminación, el funcionamiento correcto de todos los mandos y las funciones;
 - (EI) .28.11 La ayuda de punteo electrónica, la ayuda de seguimiento automática o la ayuda de punteo radar automática, según proceda, utilizando los instrumentos de prueba adecuados;
 - (EI) .28.12 Los dispositivos medidores de la velocidad y la distancia "en el agua" y "con respecto al fondo";
 - (EI) .28.13 El dispositivo transmisor del rumbo que facilita información sobre el rumbo al radar, las ayudas de punteo y el equipo del sistema de identificación automática, así como al registrador de datos de la travesía;

- (EI) .28.14 El sistema de identificación automática;
 - (EI) .28.15 El girocompás, incluida la alineación del girocompás magistral y todos los repetidores;
 - (EI) .28.16 El axiómetro;
 - (EI) .28.17 El indicador de revoluciones de la hélice;
 - (EI) .28.18 El indicador del paso, empuje y modalidad de funcionamiento de la hélice;
 - (EI) .28.19 El indicador de la velocidad de giro;
 - (EI) .28.20 El sistema de control del rumbo o de la derrota;
 - (EI) .29 Comprobar la disponibilidad y el funcionamiento del registrador de datos de la travesía (SOLAS 74/00, regla V/20);
 - (EI) .30 Comprobar los resultados de la prueba anual de funcionamiento del registrador de datos de la travesía (SOLAS 74/00, regla V/18);
 - (EI) .31 Comprobar la visibilidad desde el puente de navegación (SOLAS 74/00, regla V/22);
 - (EI) .32 Comprobar la disponibilidad y, según proceda, el despliegue o funcionamiento de las escalas y los elevadores de práctico/medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/00, regla V/23).
- (EI) 1.1.4 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
- (EI) .1 Comprobar el sistema de espuma instalado en cubierta, incluido el suministro de concentrado de espuma, y verificar que se produce el número mínimo de chorros de agua a la presión necesaria en el colector contraincendios véase (EI) 1.1.3.1 cuando el sistema está en funcionamiento (SOLAS 74/00, regla II-2/10.8, y Código SSCI, capítulo 15) (SOLAS 74/88, regla II-2/61);
 - (EI) .2 Examinar el sistema de gas inerte (SOLAS 74/00, regla II-2/4.5.5, y Código SSCI, capítulo 15) (SOLAS 74/88, regla II-2/62) y, en particular:
 - (EI) .2.1 Examinar exteriormente cualquier indicio de fuga de gas o de efluente;
 - (EI) .2.2 Confirmar que los dos ventiladores de gas inerte funcionan correctamente;
 - (EI) .2.3 Observar el funcionamiento del sistema de ventilación de la cámara de lavado de gases;
 - (EI) .2.4 Comprobar el llenado y vaciado automático del cierre hidráulico de cubierta;
 - (EI) .2.5 Examinar el funcionamiento de todas las válvulas teleaccionadas o de control automático y, en particular, las válvulas de aislamiento de los gases de combustión;
 - (EI) .2.6 Observar una prueba del dispositivo de inmovilización de los sopladores de hollín;
 - (EI) .2.7 Observar que la válvula reguladora de la presión del gas se cierra automáticamente cuando los ventiladores de gas inerte están inmovilizados;

- (EI) .2.8 Comprobar, en la medida de lo posible, las siguientes alarmas y dispositivos de seguridad del sistema de gas inerte, recurriendo a condiciones simuladas cuando sea necesario:
 - (EI) .2.8.1 Elevado contenido de oxígeno en el gas del colector de gas inerte;
 - (EI) .2.8.2 Baja presión del gas en el colector de gas inerte;
 - (EI) .2.8.3 Baja presión en el suministro del cierre hidráulico de cubierta;
 - (EI) .2.8.4 Temperatura elevada del gas en el colector de gas inerte;
 - (EI) .2.8.5 Baja presión o caudal insuficiente de agua;
 - (EI) .2.8.6 Precisión del equipo fijo y portátil que mide el contenido de oxígeno, utilizando un gas de calibración;
 - (EI) .2.8.7 Elevado nivel de agua en el lavador;
 - (EI) .2.8.8 Fallo de los ventiladores de gas inerte;
 - (EI) .2.8.9 Fallos en el suministro de energía del sistema de control automático de la válvula reguladora de gas y de los instrumentos que indican y registran de modo continuo la presión y el contenido de oxígeno en el colector de gas inerte;
 - (EI) .2.8.10 Elevada presión de gas en el colector de gas inerte;
- (EI) .2.9 Comprobar que el sistema de gas inerte funciona correctamente al término de las verificaciones que acaban de enumerarse;
- (EI) .3 Examinar el sistema fijo de lucha contra incendios de la cámara de bombas de carga, confirmar que las pruebas de instalación se han efectuado satisfactoriamente y los medios de funcionamiento están claramente indicados (SOLAS 74/00, regla II-2/10.9, y Código SSCI, capítulos 5, 6, 7 y 8, según corresponda) y, cuando proceda, comprobar el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las diversas aberturas;
- (EI) .4 Examinar la protección de las cámaras de bombas de carga y confirmar que las pruebas de instalación se han efectuado satisfactoriamente (SOLAS 74/00, regla II-2/4.5.10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/55 a 58).
- (EI) 1.1.5 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, la comprobación de que se lleva a bordo la documentación prescrita debe consistir en:
 - (EI) .1 Confirmar que los planos de lucha contra incendios están permanentemente expuestos, o que en su defecto se han facilitado folletos de emergencia, y que un duplicado de los planos de lucha contra incendios o del folleto de emergencia se guarda permanentemente en un estuche fácilmente identificable situado fuera de la caseta de cubierta (SOLAS 74/00, regla II-2/15.2.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/20);
 - (EI) .2 Confirmar que se dispone de los planes de mantenimiento (SOLAS 74/00, reglas II-2/14.2.2 y 14.4);
 - (EI) .3 Confirmar que se dispone de los manuales de formación y de los manuales de seguridad contra incendios (SOLAS 74/00, reglas II-2/15.2.3, 16.2 y 16.3);

- (EI) .4 Confirmar, si procede, que el buque cuenta con un documento que demuestra que cumple las prescripciones especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/00, regla II-2/19.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/54 3));
- (EI) .5 Confirmar que se dispone de instrucciones de emergencia para cada persona a bordo, que el cuadro de obligaciones está expuesto en lugares bien visibles y en un lenguaje comprensible para todas las personas a bordo (SOLAS 74/00, reglas III/8 y 37);
- (EI) .6 Confirmar que se dispone de un manual de formación y de medios auxiliares para la formación sobre los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/35);
- (EI) .7 Confirmar que se dispone de instrucciones para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/88, regla III/36);
- (EI) .8 Confirmar que se dispone de una tablilla o curva de desvíos residuales para el compás magnético y que hay a la vista un diagrama de las zonas de sombra de las instalaciones de radar (SOLAS 74/00, regla V/19);
- (EI) .9 Comprobar que se dispone de manuales de operaciones y, cuando proceda, de mantenimiento para todos los aparatos náuticos (SOLAS 74/00, regla V/16);
- (EI) .10 Comprobar que se llevan a bordo las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y que éstas han sido actualizadas (SOLAS 74/88, regla V/27);
- (EI) .11 Comprobar que se dispone del Código Internacional de Señales (SOLAS 74/00, regla V/21);
- (EI) .12 Comprobar que se ha mantenido un registro de las actividades relacionadas con la navegación (SOLAS 74/00, regla V/28);
- (EI) .13 Comprobar que se dispone de las señales de salvamento que han de utilizar los buques, las aeronaves o las personas que estén en peligro (SOLAS 74/00, regla V/29).
- (EI) 1.1.6 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, la comprobación de que se lleva a bordo la documentación prescrita debe consistir en:
- (EI) .1 Comprobar, cuando proceda, que se dispone de los manuales de instrucciones para el sistema de gas inerte (Código SSCI, capítulo 15, párrafo 2.4.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/62.21).
- (EI) 1.1.7 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:
- (EI) .1 Una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y el correspondiente Inventario del equipo (Modelo E).
- (EA) 1.2 Reconocimientos anuales - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2.
- (EA) 1.2.1 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (EA) .1 Comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de

- seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;
- (EA) .2 Comprobar la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;
- (EA) .3 Comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
- (EA) .4 Comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
- (EA) .5 Si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;
- (EA) .6 Comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;
- (EA) .7 Comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
- (EA) .8 Comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
- (EA) .9 Comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/00, regla V/14);
- (EA) .10 Comprobar que el capitán, los oficiales y marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;
- (EA) .11 Comprobar la dotación de la embarcación de supervivencia y la supervisión (SOLAS 74/00, regla III/10);
- (EA) .12 Comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
- (EA) .13 Confirmar que los planos de lucha contra incendios están permanentemente expuestos, o que en su defecto se han facilitado folletos de emergencia, y que un duplicado de los planos de lucha contra incendios o del folleto de emergencia se guarda permanentemente en un estuche fácilmente identificable situado fuera de la caseta de cubierta (SOLAS 74/00, regla II-2/15.2.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/20);
- (EA) .14 Confirmar que se dispone de los planes de mantenimiento (SOLAS 74/00, reglas II-2/14.2.2 y 14.4);
- (EA) .15 Confirmar que se dispone de los manuales de formación y de los manuales de seguridad contra incendios (SOLAS 74/00, reglas II-2/15.2.3, 16.2 y 16.3);
- (EA) .16 Comprobar si después del último reconocimiento ha habido algún incendio a bordo que haya hecho necesario utilizar los sistemas fijos de extinción de incendios o los extintores portátiles;

- (EA) .17 Comprobar, cuando proceda, que el buque está provisto del documento de cumplimiento respecto de las prescripciones especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/00, regla II-2/19.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/54 3));
- (EA) .18 Confirmar, cuando proceda, que hay una lista, manifiesto o plano de estiba especial para el transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/88, regla VII/5 3));
- (EA) .19 Confirmar, cuando proceda, que se dispone de los manuales de instrucciones para el sistema de gas inerte y comprobar a partir de los registros de la presión y el contenido de oxígeno que el sistema de gas inerte está siendo utilizado correctamente (Código SSCI, capítulo 15) (SOLAS 74/88, regla II-2/62);
- (EA) .20 Comprobar que se vienen haciendo anotaciones en el diario de navegación (SOLAS 74/00, reglas III/19 y 20), y en particular:
- (EA) .20.1 La fecha en que tuvo lugar la última reunión completa de la tripulación para realizar ejercicios con los botes y ejercicios de lucha contra incendios;
- (EA) .20.2 Los registros que indiquen que el equipo de los botes salvavidas fue inspeccionado en aquel momento, comprobándose que estaba completo;
- (EA) .20.3 La última vez que los botes salvavidas fueron zallados y cuándo se arrió cada uno al agua;
- (EA) .20.4 Los registros que indiquen que los miembros de la tripulación han recibido la debida formación a bordo;
- (EA) .21 Confirmar que se llevan a bordo el manual de formación y medios auxiliares para la formación sobre los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/35);
- (EA) .22 Confirmar que se llevan en el buque la lista de comprobaciones y las instrucciones para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/36);
- (EA) .23 Confirmar que se dispone de una tablilla o curva de desvíos residuales para el compás magnético, que el cuadernillo de desvíos del compás contiene las anotaciones correctas y que hay a la vista un diagrama de las zonas de sombra de las instalaciones de radar (SOLAS 74/00, regla V/19);
- (EA) .24 Comprobar que se dispone de manuales de operaciones y, cuando proceda, de mantenimiento para todos los aparatos náuticos (SOLAS 74/00, regla V/16);
- (EA) .25 Comprobar que se llevan a bordo y que están actualizadas las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y que, cuando se utilicen sistemas electrónicos, se dispone del sistema auxiliar prescrito (SOLAS 74/00, reglas V/19 y 27);
- (EA) .26 Comprobar que se dispone del Código Internacional de Señales;
- (EA) .27 Comprobar que se dispone de las señales de salvamento que han de utilizar los buques, las aeronaves o las personas que estén en peligro (SOLAS 74/00, regla V/29).
- (EA) 1.2.2 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el reconocimiento anual debe consistir en:
- (EA) .1 Examinar las bombas, colectores, bocas, mangueras y lanzas contraincendios y la conexión internacional a tierra y comprobar que cada una de las bombas contraincendios, incluida la de emergencia, puede funcionar por separado, de modo que en cualquier punto del buque

- puedan producirse simultáneamente dos chorros de agua procedentes de dos bocas distintas, manteniéndose en el colector contraincendios la presión necesaria (SOLAS 74/00, regla II-2/10.2, y Código SSCI, capítulos 2 y 12) (SOLAS 74/88, reglas II-2/4 y 19);
- (EA) .2 Comprobar la disponibilidad de los extintores portátiles y fijos de incendios y examinar al azar su estado (SOLAS 74/00, regla II-2/10.3, y Código SSCI, capítulo 4) (SOLAS 74/88, regla II-2/6);
- (EA) .3 Confirmar que los equipos de bombero y los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia (AREE) están completos y en buen estado y que las botellas de todo aparato de respiración autónomo prescrito, incluidas las de respeto, están debidamente cargadas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.10, 13.3.4 y 13.4.3, y Código SSCI, capítulo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/17);
- (EA) .4 Comprobar la disponibilidad operacional y el mantenimiento de los sistemas de lucha contra incendios (SOLAS 74/00, regla II-2/14) (SOLAS 74/88/91, regla II-2/21);
- (EA) .5 Examinar el sistema fijo de lucha contra incendios de los espacios de máquinas, espacios de carga, espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada, según proceda, y confirmar que sus medios de funcionamiento están claramente indicados (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.4, 10.5, 10.7 y 20.6.1, y Código SSCI, capítulos 5 a 7) (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 53);
- (EA) .6 Examinar los dispositivos de extinción de incendios y las medidas especiales de los espacios de máquinas y confirmar, siempre que sea factible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos previstos para abrir y cerrar las lumbreras, permitir la salida de humos, cerrar las chimeneas y las aberturas de ventilación, cerrar las puertas de accionamiento a motor y de otro tipo, parar los ventiladores, tanto de ventilación como de los de tiro forzado e inducido para la caldera, y parar las bombas de combustible líquido y otras bombas utilizadas para la descarga de líquidos inflamables (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 8.3, 9.5 y 10.5) (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 11);
- (EA) .7 Examinar en la medida de lo posible, y someter a prueba cuando sea factible, todos los sistemas de detección de incendios y de alarma contraincendios (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.2, 7.3, 7.4, 7.5.1, 7.5.5, 19.3.3 y 20.4, y Código SSCI, capítulo 9) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 13, 14, 53 y 54);
- (EA) .8 Examinar los sistema de extinción de incendios de los espacios que contengan pinturas y/o líquidos inflamables y máquinas freidoras en los espacios de alojamiento y de servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.6.3 y 10.6.4 y Código SSCI, capítulos 5 a 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.7);
- (EA) .9 Examinar las instalaciones para helicópteros (SOLAS 74/00, regla II-2/18) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.8);
- (EA) .10 Examinar las medidas relativas al cierre a distancia de las válvulas para el combustible líquido, el aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables y confirmar, siempre que sea factible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las válvulas de los tanques que contengan combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.2.2.3.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/15.2.5);
- (EA) .11 Examinar y someter a prueba el sistema de alarma general de emergencia (SOLAS 74/88, regla III/20);

- (EA) .12 Examinar los medios de prevención de incendios de los espacios de carga, espacios para vehículos y espacios de carga rodada y confirmar, siempre que sea factible y según proceda, el funcionamiento de los medios de cierre de las diversas aberturas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.7, 20.2.1, 20.3 y 20.6.2) (SOLAS 74/88, regla II-2/53);
- (EA) .13 Examinar, cuando proceda, las medidas especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas, comprobar el equipo y los cables eléctricos, la ventilación y la disponibilidad de indumentaria protectora y de dispositivos portátiles, y someter a prueba el suministro de agua, el achique de sentinas y el sistema de aspersión de agua (SOLAS 74/00, regla II-2/19 (excepto 19.3.8, 19.3.10 y 19.4)) (SOLAS 74/88, regla II-2/54);
- (EA) .14 Comprobar que se dispone de instrucciones de emergencia para cada persona a bordo y que el cuadro de obligaciones, debidamente actualizado, está expuesto en lugares bien visibles y en un idioma que comprendan todas las personas que haya a bordo y confirmar que hay carteles o señales en las proximidades de las embarcaciones de supervivencia y de los puestos de puesta a flote (SOLAS 74/00, reglas III/8, 9 y 37);
- (EA) .15 Examinar cada embarcación de supervivencia, incluido su equipo, y, cuando esté instalado, el aparejo de suelta con carga y el cierre hidrostático, y en las balsas salvavidas inflables, la unidad de destrinca automática y los medios de zafada. Comprobar que las bengalas de mano no han pasado de fecha (SOLAS 74/00, reglas III/20 y 31, y Código IDS, secciones 2.5 y 3.1 a 3.3);
- (EA) .16 Comprobar que se han invertido los extremos de las tiras utilizadas para la puesta a flote en los últimos 30 meses y que las tiras se han renovado en los últimos cinco años, o han sido objeto de una inspección periódica y se han renovado en los últimos cuatro años (SOLAS 74/00, regla III/20);
- (EA) .17 Examinar los medios de embarco y los dispositivos de puesta a flote de cada embarcación de supervivencia. Cada uno de los botes salvavidas se arriará al puesto de embarco o, si la posición de estiba coincide con el puesto de embarco, a una corta distancia, y si es factible, se arriará al agua una de las embarcaciones de supervivencia. Se debe demostrar el funcionamiento de los dispositivos de puesta a flote de las balsas salvavidas de pescante. Se comprobará que se ha llevado a cabo el examen minucioso de los dispositivos de puesta a flote, incluida la prueba dinámica del freno del chigre, y que los mecanismos de suelta con carga han sido objeto de servicios (SOLAS 74/00, reglas III/11, 12, 13, 16, 20 y 31, y Código IDS, sección 6.1);
- (EA) .18 Examinar cada bote de rescate, incluido su equipo (SOLAS 74/00, regla III/31, y Código IDS, secciones 2.5 y 5.1);
- (EA) .19 Confirmar que hay carteles o señales en las proximidades de las embarcaciones de supervivencia y de los puestos de puesta a flote y en las envolturas, cartelas, repisas y demás lugares análogos para la estiba de los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, reglas III/9 y 20);
- (EA) .20 Examinar los medios de embarco y de recuperación de cada bote de rescate. Si es factible, los botes de rescate se deben arriar al agua y se debe comprobar que pueden recuperarse (SOLAS 74/00, reglas III/14, 17 y 31, y Código IDS, sección 6.1);
- (EA) .21 Comprobar que el motor de los botes de rescate y de cada uno de los botes salvavidas, si está instalado, arranca satisfactoriamente y funciona en marcha avante y atrás;
- (EA) .22 Examinar y comprobar el funcionamiento del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y de los respondedores de radar (SOLAS 74/88, regla III/6);

- (EA) .23 Examinar el aparato lanzacabos y comprobar que sus bengalas y las señales de socorro del buque no han pasado de fecha y examinar y comprobar el funcionamiento del equipo de comunicaciones de a bordo y el sistema de alarma general de emergencia (SOLAS 74/00, reglas II-2/12.2 y III/6 y 18, y Código IDS, secciones 3.1, 7.1 y 7.2);
- (EA) .24 Examinar la disponibilidad, especificaciones, estiba y estado de los aros salvavidas, incluidos los provistos de luces de encendido automático, las señales fumígenas autoactivadas y los cabos flotantes, así como de los chalecos salvavidas y sus silbatos y luces, los trajes de inmersión, los trajes de protección contra la intemperie y las ayudas térmicas y comprobar que las baterías conexas no han pasado de fecha (SOLAS 74/88, reglas III/7 y 32, y Código IDS, secciones 2.2 y 2.5);
- (EA) .25 Comprobar el alumbrado de los puestos de reunión y embarco, pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y embarco, incluso cuando el suministro proceda de la fuente de energía eléctrica de emergencia (SOLAS 74/88, reglas II-1/42 ó 43 y III/11);
- (EA) .26 Comprobar que las luces de navegación, las marcas y el equipo para señales acústicas prescritos están en orden (Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Reglamento de Abordajes) en vigor, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);
- (EA) .27 Comprobar, según proceda, que los siguientes aparatos náuticos funcionan correctamente: la lámpara de señales diurnas, el compás magnético, el dispositivo transmisor del rumbo, el girocompás, los repetidores del girocompás, la instalación o instalaciones de radar, el sistema de identificación automática, la ayuda de punteo electrónica, la ayuda o ayudas de seguimiento automáticas o la ayuda o ayudas de punteo de radar automáticas, el ecosonda, el indicador o indicadores de velocidad y distancia, el axiómetro, el indicador de revoluciones de la hélice, el indicador del paso de la hélice y de la modalidad funcionamiento, el indicador de la velocidad de giro, el sistema de control del rumbo o de la derrota, el receptor del SMNS, el sistema de radionavegación terrenal y el sistema de recepción acústica, los medios para comunicarse con el puesto de gobierno de emergencia, el SIVCE, incluidos sus medios auxiliares, el taxímetro o dispositivo de marcación de compás y los medios para corregir el rumbo y la demora. Los aparatos que no puedan comprobarse estando el buque en puerto se verificarán basándose en los registros (SOLAS 74/00, regla V/19);
- (EA) .28 Comprobar que se dispone del Código Internacional de Señales (SOLAS 74/00, regla V/21);
- (EA) .29 Despliegue alternado de los sistemas de evacuación marinos (SOLAS 74/88, regla III/20.8.2, y Código IDS, sección 6.2.2.2);
- (EA) .30 Comprobar la disponibilidad y especificaciones del registrador de datos de la travesía, si se dispone de uno (SOLAS 74/00, regla V/20);
- (EI) .31 Comprobar la disponibilidad y especificaciones de las escalas de práctico y las escalas mecánicas/medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/00, regla V/23).
- (EA) 1.2.3 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento anual debe consistir en:
- (EA) .1 Comprobar el sistema de espuma instalado en cubierta, incluido el suministro de concentrado de espuma, y verificar que se produce (véase 1.2.2.1) el número mínimo de chorros de agua a la presión necesaria en el colector contraincendios cuando el sistema está

- en funcionamiento (SOLAS 74/00, regla II-2/10.8, y Código SSCI, capítulo 14) (SOLAS 74/88, regla II-2/61);
- (EA) .2 Examinar el sistema de gas inerte (SOLAS 74/00, regla II-2/4.5.5, y Código SSCI, capítulo 15) (SOLAS 74/88, regla II-2/62) y, en particular:
- (EA) .2.1 Examinar exteriormente cualquier indicio de fuga de gas o de efluente;
- (EA) .2.2 Confirmar que los dos ventiladores de gas inerte funcionan correctamente;
- (EA) .2.3 Observar el funcionamiento del sistema de ventilación de la cámara de lavado de gases;
- (EA) .2.4 Comprobar el llenado y vaciado automático del cierre hidráulico de cubierta;
- (EA) .2.5 Examinar el funcionamiento de todas las válvulas teleaccionadas o de control automático y, en particular, las válvulas de aislamiento de los gases de combustión;
- (EA) .2.6 Observar una prueba del dispositivo de inmovilización de los sopladores de hollín;
- (EA) .2.7 Observar que la válvula reguladora de la presión del gas se cierra automáticamente cuando los ventiladores de gas inerte están inmovilizados;
- (EA) .2.8 Comprobar, en la medida de lo posible, las siguientes alarmas y dispositivos de seguridad del sistema de gas inerte, recurriendo a condiciones simuladas cuando sea necesario:
- (EA) .2.8.1 Elevado contenido de oxígeno en el gas del colector de gas inerte;
- (EA) .2.8.2 Baja presión del gas en el colector de gas inerte;
- (EA) .2.8.3 Baja presión en el suministro del cierre hidráulico de cubierta;
- (EA) .2.8.4 Temperatura elevada del gas en el colector de gas inerte;
- (EA) .2.8.5 Baja presión o caudal insuficiente de agua;
- (EA) .2.8.6 Precisión del equipo fijo y portátil que mide el contenido de oxígeno, utilizando un gas de calibración;
- (EA) .2.8.7 Elevado nivel de agua en el lavador;
- (EA) .2.8.8 Fallo de los ventiladores de gas inerte;
- (EA) .2.8.9 Fallos en el suministro de energía del sistema de control automático de la válvula reguladora de gas y de los instrumentos que indican y registran de modo continuo la presión y el contenido de oxígeno en el colector de gas inerte;
- (EA) .2.8.10 Elevada presión de gas en el colector de gas inerte;
- (EA) .3 Comprobar, cuando sea factible, que el sistema de gas inerte funciona correctamente al término de las verificaciones que acaban de enumerarse (Código SSCI, capítulo 15) (SOLAS 74/88, regla II-2/62);
- (EA) .4 Examinar el sistema fijo de lucha contra incendios de las cámaras de bombas de carga (SOLAS 74/00, regla II-2/10.9) (SOLAS 74/88, regla II-2/63) y comprobar, en la medida

de lo posible y cuando proceda, el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las diversas aberturas;

- (EA) .5 Comprobar el estado y el funcionamiento de los sistemas de aspersión de agua y de abastecimiento de aire de los botes salvavidas totalmente cerrados que cuentan con sistemas autónomos de abastecimiento de aire (Código IDS, secciones 4.4 y 4.6 a 4.9);
- (EA) .6 Comprobar la protección de la cámara de bombas de carga (SOLAS 74/00, regla II-2/4.5.10), y en particular:
- .6.1 Comprobar los dispositivos termosensibles de los prensaestopas y alarmas de los mamparos;
- .6.2 Comprobar el enclavamiento entre iluminación y ventilación;
- .6.3 Comprobar el sistema de detección de gas;
- .6.4 Comprobar los dispositivos de vigilancia y avisadores de nivel en los pocetes de sentina.
- (EA) 1.2.4 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:
- (EA) .1 Una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga;
- (EA) .2 Si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (EP) 1.3 Reconocimientos periódicos - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.4.
- (EP) 1.3.1 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (EP) .1 Las disposiciones de (EA) 1.2.1.
- (EP) 1.3.2 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el examen periódico debe consistir en:
- (EP) .1 Las disposiciones de (EA) 1.2.2;
- (EP) .2 Confirmar durante el examen del sistema fijo de lucha contra incendios de los espacios de máquinas, espacios de carga, espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada que se han comprobado, según proceda, los concentrados de espuma y la capacidad de CO₂ y que las tuberías de distribución están despejadas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.4, 10.5, 10.7 y 20.6.1, y Código SSCI, capítulos 5 a 7) (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 53);
- (EP) .3 Comprobar el funcionamiento de los telemandos previstos para abrir y cerrar las lumbreras, permitir la salida de humos, cerrar las chimeneas y las aberturas de ventilación, cerrar las puertas de accionamiento a motor y de otro tipo, parar los ventiladores, tanto de ventilación como de los de tiro forzado e inducido para la caldera, así como las bombas de combustible líquido y otras bombas utilizadas para la descarga de líquidos inflamables (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 8.3, 9.5 y 10.5) (SOLAS 74/88, regla II-2/11);

- (EP) .4 Comprobar todos los sistemas de detección de incendios y de alarma contra incendios (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.2, 7.3, 7.4, 7.5.5, 19.3.3 y 20.4, y Código SSCI, capítulo 9) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 13, 14, 53 y 54);
- (EP) .5 Comprobar, cuando sea factible, el sistema de extinción de incendios de los espacios que contengan pinturas y/o líquidos inflamables y máquinas freidoras en los espacios de alojamiento y de servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.6.3 y 10.6.4, y Código SSCI, capítulos 5 a 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.7);
- (EP) .6 Comprobar el cierre a distancia de las válvulas para el combustible líquido, el aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables y el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las válvulas de los tanques que contengan combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2.2.3.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/15.2.5);
- (EP) .7 Comprobar el funcionamiento de los medios de control para el cierre de las diversas aberturas de los espacios de carga, espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2 y 20.3) (SOLAS 74/88, regla II-2/53);
- (EP) .8 Comprobar, cuando sea factible, las instalaciones para helicópteros (SOLAS 74/00, regla II-2/18) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.8).
- (EP) 1.3.3 Por lo que respecta a los dispositivos salvavidas y demás equipo en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento periódico debe consistir en:
- (EP) .1 Las disposiciones de (EA) 1.2.3;
- (EP) .2 Confirmar durante el examen del sistema fijo de lucha contra incendios de las cámaras de bombas de carga que se han comprobado, según proceda, los concentrados de espuma y que las tuberías de distribución están despejadas (SOLAS 74/00, regla II-2/10.9, y Código SSCI, capítulos 5 a 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/63) y comprobar el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las diversas aberturas.
- (EP) 1.3.4 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento periódico debe consistir en:
- (EP) .1 Una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga;
- (EP) .2 Si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (ER) 1.4 Reconocimientos de renovación - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5.
- (ER) 1.4.1 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (ER) .1 Las disposiciones de (EA) 1.2.1, excepto por lo que se refiere a la validez del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga.
- (ER) 1.4.2 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, el reconocimiento de renovación debe consistir en:

- (ER) .1 Las disposiciones de (EP) 1.3.2.
- (ER) 1.4.3 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (ER) .1 Las disposiciones de (EP) 1.3.3;
- (ER) .2 Efectuar un examen interno del cierre hidráulico de cubierta para el sistema de gas inerte y comprobar el estado de la válvula de retención (Código SSCI, capítulo 15, párrafos 2.2.4 y 2.3.1.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/62).
- (ER) 1.4.4 Por lo que respecta a los dispositivos de salvamento y demás equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (ER) .1 Una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga.
- (C) **2 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA**
- (CI) 2.1 Reconocimientos iniciales – Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1.
- (CI) 2.1.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:
- (CI) .1 Examinar los planos del casco (SOLAS 74/88, reglas II-1/11, 12.1, 14, 18 y 19);
- (CI) .2 Examinar los planos de los medios de bombeo de sentina (SOLAS 74/88, regla II-1/21);
- (CI) .3 Examinar la información sobre estabilidad y los planos de lucha contra averías (SOLAS 74/88/00, reglas II-1/22, 23-1 y 25);
- (CI) .4 examinar los planos de las instalaciones de máquinas (SOLAS 74/88, reglas II-1/26 a 36);
- (CI) .5 examinar los planos de las instalaciones eléctricas (SOLAS 74/88, reglas II-1/40, 41, 43, 44 y 45);
- (CI) .6 examinar los planos de los espacios de máquinas sin dotación permanente (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2.5) (SOLAS 74/88, reglas II-1/46 a 53);
- (CI) .7 examinar los planos de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos los sistemas de ventilación, en los espacios de alojamiento y de servicios, los puestos de control y los espacios de máquinas, así como los sistemas de combustible y de aceite lubricante (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.4, 4.2.2, 4.2.2.3, 4.2.2.4, 4.2.2.5, 5.2, 5.3.1, 5.3.2, 6.2, 6.3, 7.5.5, 7.7, 8.2, 8.4, 9.2.1, 9.2.2, 9.3, 9.5, 9.7.1, 9.7.2, 9.7.3, 9.7.5.2, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5 y 17) (SOLAS 74/88, reglas II-2/42 a 52 (excepto 45 y 51));
- (CI) .8 examinar los planos de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos los sistemas de ventilación, en los espacios de carga (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 11.2, 11.3, 11.5, 19.3.8, 19.3.10, 20.2.1 y 20.3) (SOLAS 74/88, reglas II-1/42 a 54);
- (CI) .9 examinar los planos de los medios de evacuación (SOLAS 74/00, reglas II-2/13.2, 13.3.1, 13.3.3, 13.4.2 y 13.6, y Código SSCI, capítulo 13, párrafo 3) (SOLAS 74/88, regla II-1/45);

- (CI) .10 examinar los planos de las instalaciones de combustible gaseoso para fines domésticos (SOLAS 74/00, regla II-2/4.3) (SOLAS 74/88, regla II-1/51);
 - (CI) .11 examinar los planos de las instalaciones para helicópteros en los buques que dispongan de ellas (SOLAS 74/00, regla II-2/18) (SOLAS 74/88, regla II-1/18.8);
 - (CI) .12 examinar el Manual de sujeción de la carga en los buques que lleven unidades de transporte de carga, incluidos contenedores (SOLAS 74/98, regla VI/5.6);
 - (CI) .13 comprobar el cuadernillo de carga para el transporte de cargas a granel (SOLAS 74/00, regla VI/7);
 - (CI) .14 examinar el instrumento de carga en los graneleros del eslora igual o superior a 150 m (SOLAS 74/97, regla XII/11);
 - (CI) .15 confirmar que los graneleros construidos el 1 de julio de 1999 o posteriormente, 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/m³, tienen una resistencia suficiente para soportar la inundación de una cualquiera de las bodegas de carga (SOLAS 74/97, regla XII/5);
 - (CI) .16 examinar el funcionamiento de las alarmas de los pozos de sentina de todas las bodegas de carga y de los túneles transportadores (SOLAS 74/97, regla XII/9);
 - (CI) .17 confirmar que el buque se ha construido de conformidad con las prescripciones de una sociedad de clasificación reconocida o con normas nacionales equivalentes (SOLAS 74/00, regla II-1/3-1);
 - (CI) .18 confirmar que los tanques dedicados a lastre de los petroleros y graneleros disponen de un sistema de protección contra la corrosión (SOLAS 74/00, regla II-1/3-2).
- (CI) 2.1.2 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con el examen de los planos y proyectos, en el caso de los petroleros, los quimiqueros y los gaseros las prescripciones adicionales deben consistir en:
- (CI) .1 examinar los planos del aparato de gobierno (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
 - (CI) .2 examinar los planos de las instalaciones eléctricas (SOLAS 74/00, regla II-1/43) (SOLAS 74/88, regla II-1/45);
 - (CI) .3 examinar los planos de los medios estructurales de prevención de incendios (SOLAS 74/00, reglas II-2/1.6, 4.5.1, 4.5.2, 4.5.9, 9.2.4, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6.5 y 11.6) (SOLAS 74/88, reglas II-2/55 a 58);
 - (CI) .4 examinar los planos de los medios de respiración, purga y desgasificación y otros medios de ventilación de los tanques de carga y de los medios de protección de la estructura de los tanques de carga contra la presión o el vacío (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.5.3, 4.5.4, 4.5.6, 4.5.8, 11.6 y 16.3) (SOLAS 74/88, regla II-2/59);
 - (CI) .5 examinar los planos de los medios de acceso a la proa (SOLAS 74/00, regla II-1/3- 3);
 - (CI) .6 examinar los planos de los medios de remolque de emergencia de los buques tanque de peso muerto no inferior a 20 000 toneladas (SOLAS 74/00, regla II-1/3-4);

- (CI) .7 comprobar el acceso a los espacios situados en la zona de la carga de los petroleros (SOLAS 74/00, regla II-1/12-2) (SOLAS 74/88/92, regla II-1/12-2).
- (CI) 2.1.3 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el reconocimiento en la fase de la construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
- (CI) .1 confirmar que el mamparo de colisión es estanco hasta la cubierta de francobordo, que las válvulas instaladas en las tuberías que atraviesen el mamparo de colisión se pueden accionar por encima de la cubierta de francobordo y que en ese mamparo no hay puertas, registros, conductos de ventilación ni aberturas de ningún otro tipo (SOLAS 74/88, regla II-1/11);
- (CI) .2 confirmar que los mamparos de compartimentado están contruidos de manera que sean estancos hasta la cubierta de francobordo o la línea de margen, según proceda, y que se han sometido a prueba a tal efecto (SOLAS 74/88, regla II-1/14);
- (CI) .3 confirmar que cada puerta estanca ha sido sometida a prueba (SOLAS 74/88, regla II-1/18);
- (CI) .4 confirmar que los medios para accionar las puertas estancas cumplen en general lo prescrito respecto de los buques de pasaje y efectuar las pruebas correspondientes (véase (PaI) 5.1.2.5 a (PaI) 5.1.2.7) (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (CI) .5 confirmar la estanquidad de las cubiertas estancas y los troncos, túneles y conductos de ventilación sometiéndolos a prueba con una manguera o inundándolos (SOLAS 74/88, regla II-1/19);
- (CI) .6 confirmar que cada bomba de sentina y los medios de bombeo de sentina instalados en cada compartimiento estanco funcionan eficazmente (SOLAS 74/88, regla II-1/21);
- (CI) .7 confirmar que el sistema de drenaje de los espacios de carga cerrados situados sobre la cubierta de francobordo funciona eficazmente (SOLAS 74/88, regla II-1/21);
- (CI) .8 realizar una prueba de estabilidad cuando así se prescriba (SOLAS 74/88, regla II-1/22);
- (CI) .9 confirmar que las máquinas, las calderas y otros recipientes a presión, así como los correspondientes sistemas de tuberías y accesorios, están instalados y protegidos de modo que se reduzca al mínimo todo peligro para las personas a bordo, teniendo debidamente en cuenta las piezas móviles, las superficies calientes y otros riesgos (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2 (excepto 4.2.2.3.4, referente al cierre a distancia de las válvulas incluidas en el equipo de seguridad)) (SOLAS 74/88, reglas II-1/26) (SOLAS 74/88, regla II-2.15 (excepto 15.2.5));
- (CI) .10 confirmar que se puede mantener o restablecer el funcionamiento normal de las máquinas propulsoras aun cuando se inutilice una de las máquinas auxiliares esenciales (SOLAS 74/88, regla II-1/26);
- (CI) .11 confirmar que se dispone de medios que permitan poner en funcionamiento las máquinas sin ayuda exterior partiendo de la condición de buque apagado (SOLAS 74/88, regla II-1/26);
- (CI) .12 confirmar que las calderas, todos los componentes de las máquinas y todos los sistemas de vapor, hidráulicos, neumáticos o de cualquier otra índole, así como los accesorios correspondientes que hayan de soportar presiones internas, se han sometido a las pruebas

- adecuadas, incluida una de presión según se estipule en las prescripciones de la Administración o de las sociedades de clasificación (SOLAS 74/88, regla II-1/26);
- (CI) .13 confirmar que se han provisto medios que impidan sobrepasar la velocidad admisible cuando haya riesgo de que las máquinas alcancen una velocidad superior a la de régimen (SOLAS 74/88, regla II-1/27);
- (CI) .14 confirmar que, cuando sea posible, se dispone de medios de protección contra las presiones excesivas en las partes de las máquinas principales o auxiliares y otras máquinas que estén sometidas a presiones internas y puedan verse sometidas a sobrepresiones peligrosas (SOLAS 74/88, regla II-1/27);
- (CI) .15 confirmar que, cuando así está prescrito, se han instalado válvulas de seguridad contra explosiones del cárter en los motores de combustión interna y que están dispuestas de modo que se reduzca al mínimo la posibilidad de que el personal sufra lesiones (SOLAS 74/88, regla II-1/27);
- (CI) .16 confirmar que las máquinas turbopropulsoras principales y, cuando proceda, los motores propulsores principales de combustión interna y las máquinas auxiliares están provistas de dispositivos de cierre automático para casos de fallo, tales como los del circuito de alimentación de aceite lubricante, que pudieran degenerar rápidamente en avería total, daños graves o explosión (SOLAS 74/88, regla II-1/27);
- (CI) .17 confirmar y registrar la capacidad de las máquinas para invertir el sentido del empuje de la hélice en un tiempo adecuado y detener el buque en una distancia razonable, incluida la eficacia de los medios suplementarios que tenga el buque para maniobrar o parar (SOLAS 74/88, regla II-1/28);
- (CI) .18 confirmar que los aparatos de gobierno principal y auxiliar están dispuestos de modo que el fallo de uno de ellos no inutilice el otro (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .19 confirmar que todos los componentes esenciales del aparato de gobierno, cuando sea apropiado, están lubricados permanentemente o dotados de accesorios de lubricación (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2 (excepto 4.2.2.3.4, referente al cierre a distancia de las válvulas incluidas en el equipo de seguridad)) (SOLAS 74/88, reglas II-1/26) (SOLAS 74/88, regla II-2.15 (excepto 15.2.5));
- (CI) .20 confirmar que se han instalado válvulas de desahogo en cualquier parte del sistema hidráulico del aparato de gobierno que pueda ser aislada y en la que pueda generarse presión procedente de la fuente de energía o de fuerzas exteriores, y que dichas válvulas están ajustadas a una presión que no exceda la de proyecto (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .21 confirmar que el aparato de gobierno principal permite el gobierno del buque a la velocidad máxima de servicio en marcha avante y el cambio del timón desde una posición de 35° a una banda hasta otra de 35° a la banda opuesta hallándose el buque navegando con su calado máximo en agua salada y a la velocidad máxima de servicio en marcha avante y, dadas las mismas condiciones, desde una posición de 35° a cualquiera de ambas bandas hasta otra de 30° a la banda opuesta sin que ello lleve más de 28 segundos (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

- (CI) .22 confirmar que el aparato de gobierno auxiliar permite el gobierno del buque a la velocidad normal de navegación y puede entrar rápidamente en acción en caso de emergencia y que permite el cambio del timón desde una posición de 15° a una banda hasta otra de 15° a la banda opuesta sin que ello lleve más de 60 segundos hallándose el buque navegando con su calado máximo en agua salada y a la mitad de su velocidad máxima de servicio en marcha avante, o a siete nudos si esta velocidad fuera mayor (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .23 confirmar que los servomotores de los aparatos de gobierno principal o auxiliar vuelven a arrancar automáticamente cuando después de haber fallado el suministro de energía se normalice ese suministro, que pueden ponerse en funcionamiento desde un punto situado en el puente de navegación y que si falla el suministro de energía destinado a uno cualquiera de los servomotores del aparato de gobierno se produce una alarma acústica y visual en el puente de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .24 confirmar que, cuando el aparato de gobierno principal esté provisto de dos o más servomotores idénticos y no se haya instalado un aparato de gobierno auxiliar, se puede aislar un defecto de modo que sea posible conservar la capacidad de gobierno o recuperarla rápidamente después de un solo fallo en su sistema de tuberías o en uno de los servomotores (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .25 confirmar que los sistemas para accionar el aparato de gobierno principal, tanto desde el puente de navegación como desde el compartimiento del aparato de gobierno, funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .26 confirmar que, cuando el aparato de gobierno principal esté provisto de dos o más servomotores idénticos y no se haya instalado un aparato de gobierno auxiliar, los dos sistemas de mando independientes desde el puente de navegación funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .27 confirmar que el sistema de mando para el aparato de gobierno auxiliar del compartimiento del aparato de gobierno y, si éste es de accionamiento a motor, del puente de navegación funciona satisfactoriamente y que este último es independiente del sistema de mando del aparato de gobierno principal (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .28 confirmar que el sistema de mando de los aparatos de gobierno principal y auxiliar que se pueda accionar desde el puente de navegación puede ponerse en funcionamiento desde un punto situado en el puente de navegación, que hay medios para desconectar del aparato de gobierno todo sistema de mando de éste que pueda accionarse desde el puente de navegación y que se produce una alarma acústica y visual en el puente de navegación si falla el suministro de energía eléctrica (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .29 confirmar que los circuitos de energía eléctrica y los sistemas de mando del aparato de gobierno, así como los correspondientes componentes, cables y tuberías, están tan separados en toda su longitud como sea factible (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .30 confirmar que los medios de comunicación entre el puente y el compartimiento del aparato de gobierno funcionan satisfactoriamente y que en los buques en que haya puestos de gobierno de emergencia se dispone de un teléfono u otros medios para transmitir información de arribamiento y para repetir las lecturas del compás en dichos puestos (SOLAS 74/00, regla V/19.2.1) (SOLAS 74/88, reglas II-1/29);
- (CI) .31 confirmar que la posición angular del timón está indicada en el puente de navegación independientemente del sistema de mando del aparato de gobierno situado en el puente de navegación, si el aparato de gobierno principal es de accionamiento a motor, y que dicha

- posición angular se obtiene en el compartimiento del aparato de gobierno (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .32 confirmar que, si el aparato de gobierno es de accionamiento hidráulico, los dispositivos de alarma acústica y óptica indicadores de bajo nivel en cada depósito de fluido hidráulico, cuya señal se produzca en el puente de navegación y el espacio de máquinas, funcionan satisfactoriamente y que por lo menos un sistema accionador a motor, con inclusión del depósito, puede ser recargado desde un punto situado en el compartimiento del aparato de gobierno por medio de un tanque fijo de almacenamiento (dotado de un indicador de contenido) con las correspondientes tuberías (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .33 confirmar que el compartimiento del aparato de gobierno es de fácil acceso y que, en la medida de lo posible, está separado de los espacios de máquinas y cuenta con medios adecuados para permitir el acceso, a fines de trabajo, a la maquinaria y a los mandos del aparato de gobierno en condiciones seguras (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .34 confirmar que funcionan satisfactoriamente los medios instalados en el puente de navegación y en un puesto apropiado de mando de máquinas principales para indicar si los motores de los aparatos de gobierno eléctricos o electrohidráulicos están funcionando, así como la alarma de sobrecarga y la alarma que indica si falla una cualquiera de las fases de alimentación trifásica situada en el puesto de mando de las máquinas principales (SOLAS 74/88, regla II-1/30);
- (CI) .35 confirmar que las máquinas principales y auxiliares que son esenciales para la propulsión y la seguridad del buque están provistas de medios que permitan hacerlas funcionar y gobernarlas eficazmente (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (CI) .36 confirmar que se dispone de los medios adecuados cuando las máquinas propulsoras vayan a ser telemandadas desde el puente de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (CI) .37 confirmar que los medios para accionar las máquinas principales y otras máquinas desde una cámara de mando de máquinas son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (CI) .38 confirmar que, en general, se dispone de medios que permitan neutralizar manualmente los mandos automáticos y que un fallo no impedirá utilizar los medios de neutralización manual (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (CI) .39 confirmar que las calderas caldeadas con combustible líquido y gases de escape, los generadores de vapor no expuestos al fuego, los sistemas de tuberías de vapor y los sistemas de aire comprimido están provistos de los dispositivos de seguridad adecuados (SOLAS 74/88, reglas II-1/32, 33 y 34);
- (CI) .40 confirmar el buen funcionamiento de la ventilación de los espacios de máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/35);
- (CI) .41 confirmar que las medidas para impedir el ruido en los espacios de máquinas son eficaces (SOLAS 74/88, regla II-1/36);
- (CI) .42 confirmar que el telégrafo de máquinas que indica visualmente las órdenes y respuestas, tanto en la cámara de máquinas como en el puente de navegación, funciona satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/37);
- (CI) .43 confirmar que el medio secundario de comunicación entre el puente de navegación y el espacio de máquinas funciona también satisfactoriamente y que se han instalado medios

- adecuados en cualquier otro puesto desde el cual se puedan gobernar las máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/37);
- (CI) .44 confirmar que el dispositivo de alarma para maquinistas se oye claramente en los alojamientos de los maquinistas (SOLAS 74/88, regla II-1/38);
- (CI) .45 confirmar que son eficaces las precauciones que se han tomado para impedir que el aceite que pueda escaparse a presión de alguna bomba, filtro o calentador entre en contacto con superficies calientes;
- (CI) .46 confirmar que los medios para determinar la cantidad de combustible existente en los tanques se encuentran en buen estado;
- (CI) .47 confirmar que los dispositivos provistos para evitar sobrepresiones en todo tanque o elemento del sistema de combustible, incluidas las tuberías de llenado, se encuentran en buen estado (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2.2.4);
- (CI) .48 confirmar que los tanques del pique de proa no están destinados al transporte de combustible líquido, aceite lubricante u otros hidrocarburos inflamables;
- (CI) .49 confirmar que las instalaciones eléctricas, incluidas la fuente de energía eléctrica principal y las redes de alumbrado, están instaladas de conformidad con los planos aprobados (SOLAS 74/88, reglas II-1/40 y 41);
- (CI) .50 confirmar que se ha provisto una fuente autónoma de energía eléctrica de emergencia y que los sistemas pertinentes están alimentados satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/43);
- (CI) .51 confirmar que los medios de arranque de los grupos electrógenos de emergencia son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/44);
- (CI) .52 confirmar que se han tomado precauciones contra descargas, incendios y otros riesgos de origen eléctrico (SOLAS 74/88, regla II-1/45);
- (CI) .53 confirmar que las medidas adoptadas con respecto a los espacios de máquinas sin dotación permanente son satisfactorias (SOLAS 74/88, reglas II-1/46 a 53), y en particular:
- (CI) .53.1 comprobar las precauciones contra incendios y someter a prueba las alarmas, según proceda;
- (CI) .53.2 comprobar los medios de protección contra la inundación;
- (CI) .53.3 comprobar los medios de control de la propulsión desde el puente de navegación;
- (CI) .53.4 asegurarse de que se dispone de medios de comunicación telefónica entre la sala principal de control de máquinas o su puesto de control, según proceda, el puente de navegación y el alojamiento del oficial de máquinas, y de que dichos medios son eficaces;
- (CI) .53.5 comprobar que se dispone de un sistema de alarma con medios para efectuar el ensayo aleatorio de las funciones;
- (CI) .53.6 comprobar que se dispone de medios para interrumpir automáticamente el funcionamiento de máquinas o calderas en caso de avería grave y someter a prueba las alarmas;

- (CI) .53.7 asegurarse de que existen prescripciones especiales para las instalaciones de máquinas, de calderas y eléctricas, según proceda;
- (CI) .54 confirmar que todos los elementos de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos los sistemas de ventilación, en los espacios de alojamiento y de servicio, los puestos de control y los espacios de máquinas están instalados de conformidad con planos aprobados, verificar el funcionamiento de los medios de cierre de las entradas y salidas principales de todos los sistemas de ventilación y demostrar que la ventilación mecánica se puede interrumpir desde el exterior del espacio a que dé servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.4, 5.2, 5.3.1, 5.3.2, 6.2, 6.3, 7.5.5, 7.7, 8.2, 8.4, 9.2.1, 9.3, 9.4.2, 9.5, 9.7.1, 9.7.2, 9.7.3, 9.7.5.2, 11.2, 11.3, 11.4 y 11.5) (SOLAS 74/88, reglas II-2/42 a 44, 46 a 50 y 52);
- (CI) .55 confirmar que todos los elementos de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos los sistemas de ventilación, en los espacios de carga están instalados de conformidad con planos aprobados, verificar el funcionamiento de los medios de cierre de las entradas y salidas principales de todos los sistemas de ventilación y demostrar que la ventilación mecánica se puede interrumpir desde el exterior del espacio a que dé servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2.1, 11.2, 11.3, 11.5, 19.3.8, 19.3.10, 20.2.1 y 20.3) (SOLAS 74/88, reglas II-2/42 a 44, 46 a 50 y 52 a 54);
- (CI) .56 confirmar que las escaleras y escalas están dispuestas de modo que proporcionen desde todos los puestos de alojamiento y desde los espacios en que normalmente trabaja la tripulación, excepto los de máquinas, medios rápidos de evacuación hacia la cubierta expuesta y desde ésta hacia los botes y balsas salvavidas (SOLAS 74/00, reglas II-2/13.2, 13.3.1, 13.3.3 y 13.6, y Código SSCI, capítulo 13, párrafo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/45), y en particular que:
- (CI) .56.1 a todos los niveles de los alojamientos hay por lo menos dos medios de evacuación muy distantes entre sí para cada espacio o grupo de espacios restringidos;
- (CI) .56.2 debajo de la cubierta expuesta más baja, el medio principal de evacuación es una escalera (el medio secundario puede ser un tronco o una escalera);
- (CI) .55.3 encima de la cubierta expuesta más baja, los medios de evacuación son escaleras o puertas, o una combinación de ambas, que den a una cubierta expuesta;
- (CI) .56.4 la estación radiotelegráfica tiene acceso directo a la cubierta expuesta o dispone de medios que permitan entrar a dicha estación o salir de ella, uno de los cuales puede ser un portillo o una ventana de amplitud suficiente;
- (CI) .57 confirmar que desde cada espacio de categoría A para máquinas existen dos medios de evacuación ampliamente separados entre sí y, cuando proceda, un refugio contra el fuego desde la parte inferior del espacio, y que se han provisto vías de evacuación adecuadas en otros espacios para máquinas (SOLAS 74/00, regla II-2/13.4.2, y Código SSCI, capítulo 13, párrafo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/45);
- (CI) .58 comprobar las medidas relativas a la utilización de combustible gaseoso para fines domésticos (SOLAS 74/00, regla II-2/4.3);
- (CI) .59 confirmar, si procede, que todos los elementos de las instalaciones para helicópteros están instalados de conformidad con los planos aprobados (SOLAS 74/00, regla II-2/18) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.8);
- (CI) .60 confirmar que no se utiliza asbesto a bordo, salvo cuando esté permitido (SOLAS 74/00, regla II-1/3-5);

- (CI) .61 confirmar, en los graneleros, que los tanques dedicados a lastre de agua de mar disponen de un sistema eficaz de protección contra la corrosión, tal como un revestimiento (SOLAS 74/00, regla II-1/3-2).
- (CI) 2.1.4 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
- (CI) .1 confirmar, cuando proceda, que el aparato de gobierno principal está provisto de dos o más servomotores idénticos necesarios y de los medios precisos para recuperar la capacidad de gobierno, como está prescrito, si se produce un solo fallo (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CI) .2 confirmar que no se usa un sistema de distribución con retorno por el casco ni sistemas de distribución puestos a masa (SOLAS 74/88, regla II-1/45);
- (CI) .3 confirmar que todos los aspectos de la ubicación de los espacios y los medios estructurales de prevención de incendios, incluidas las medidas especiales cuando se trata de un buque de carga combinada, se ajustan a los planos aprobados (SOLAS 74/00, reglas II-2/1.6, 4.5.1, 4.5.2, 4.5.9, 9.2.4, 9.3 y 9.6.5) (SOLAS 74/88, reglas II-2/55 a 58);
- (CI) .4 confirmar que en los mamparos y cubiertas que separan de otros espacios las cámaras de bombas de carga se han instalado artefactos herméticos de alumbrado, de un tipo aprobado, que tienen la debida resistencia y mantienen la integridad y la estanquidad al gas de los mamparos o cubiertas;
- (CI) .5 confirmar que todos los elementos de los medios de respiración, purga y desgasificación y otras medidas de ventilación de los tanques de carga y de protección de la estructura de los tanques de carga contra la presión o el vacío se ajustan a los planos aprobados (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.5.3, 4.5.4, 4.5.6, 4.5.8 y 11.6) (SOLAS 74/88, reglas II-2/59 y 62.13.1 a 62.13.3);
- (CI) .6 confirmar que los medios de acceso a la proa se ajustan a los planos aprobados (SOLAS 74/00, regla II-1/3-3);
- (CI) .7 confirmar que los medios de remolque de emergencia de los buques tanque de peso muerto no inferior a 20 000 toneladas se ajustan a los planos aprobados (SOLAS 74/00, regla II-1/3-4);
- (CI) .8 confirmar que los tanques dedicados a lastre de agua de mar disponen de un sistema eficaz de protección contra la corrosión, tal como un revestimiento (SOLAS 74/00, regla II-1/3-2).
- (CI) 2.1.5 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los quimiqueros y los gaseros, el reconocimiento en la fase de la construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
- (CI) .1 las disposiciones de (CI) 2.1.4.
- (CI) 2.1.6 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, la comprobación de que se lleva a bordo la documentación prescrita debe consistir en:
- (CI) .1 confirmar que se dispone de información sobre estabilidad y de los planos de lucha contra averías (SOLAS 74/88, reglas II-1/22 y 23-1);

- (CI) .2 confirmar que se dispone del cuadernillo de maniobras y que en el puente de navegación está expuesta la información relativa a las maniobras (SOLAS 74/88, regla II-1/28);
- (CI) .3 confirmar que los buques que lleven unidades de transporte de carga, incluidos contenedores, llevan a bordo el Manual de sujeción de la carga aprobado (SOLAS 74/94, regla VI/5.6);
- (CI) .4 confirmar que los graneleros de eslora igual o superior a 150 m llevan a bordo el instrumento de carga aprobado (SOLAS 74/97, regla XII/11).
- (CI) 2.1.7 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:
 - (CI) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.
- (CA) **2.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2.
- (CA) 2.2.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
 - (CA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga, el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga y el Certificado de seguridad para buque de carga;
 - (CA) .2 comprobar la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;
 - (CA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o el Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
 - (CA) .4 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
 - (CA) .5 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;
 - (CA) .6 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;
 - (CA) .7 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
 - (CA) .8 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
 - (CA) .9 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/00, regla V/14) (SOLAS 74/88, regla V/13 b));
 - (CA) .10 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;

- (CA) .11 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
- (CA) .12 confirmar que se dispone a bordo de información sobre estabilidad, incluida la estabilidad con avería, según proceda, y de los planos de lucha contra averías (SOLAS 74/88/00, reglas II-1/22, 23 y 25);
- (CA) .13 confirmar que se dispone a bordo del cuadernillo de maniobras y que en el puente de navegación está expuesta la información relativa a las maniobras (SOLAS 74/88, reglas II-1/28);
- (CA) .14 comprobar que se han hecho en el diario de navegación las anotaciones correspondientes a las pruebas del aparato de gobierno y las prácticas de gobierno del buque en situaciones de emergencia (SOLAS 74/00, regla V/26) (SOLAS 74/88, regla V/19);
- (CA) .15 comprobar que se han efectuado los reconocimientos normales de las calderas y otros recipientes a presión, según lo prescrito por la Administración, y que se han sometido a prueba los dispositivos de seguridad, tales como las válvulas de seguridad de las calderas;
- (CA) .16 comprobar, según proceda, que el casco y las máquinas se han presentado a reconocimiento con arreglo a un plan de reconocimientos continuos aprobado por la Administración o una sociedad de clasificación;
- (CA) .17 confirmar, cuando proceda, que se lleva a bordo un expediente completo de los informes sobre reconocimientos mejorados y el informe sobre la evaluación del estado del buque* ;
- (CA) .18 confirmar que los graneleros llevan a bordo el cuadernillo de carga y descarga prescrito en la regla VI/7 del Convenio SOLAS (SOLAS 74/97, regla XII/8.1);
- (CA) .19 confirmar que los graneleros a los que se impongan restricciones en lo que respecta al transporte de cargas de densidad igual o superior a 1 780 kg/m³ llevan marcado un triángulo de manera permanente en el forro exterior del costado a media eslora (SOLAS 74/97, regla XII/8.3);
- (CA) .20 confirmar que los graneleros llevan a bordo el instrumento de carga, y que éste funciona correctamente (SOLAS 74/97, regla XII/11);
- (CA) .21 confirmar que 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 1 780 kg/m³, construidos antes del 1 de julio de 1999, tienen, después de la fecha de implantación indicada en la regla XII/3 del Convenio SOLAS 94/97, resistencia y estabilidad suficientes para soportar la inundación de la bodega de carga más cercana a proa (SOLAS 74/97, reglas XII/3, 4, 5 y 6);
- (CA) .22 confirmar que los buques que lleven unidades de transporte de carga, incluidos contenedores, llevan a bordo el Manual de sujeción de la carga aprobado (SOLAS 74/94, regla VI/5.6);
- (CA) .23 confirmar que se lleva a bordo el cuadernillo de carga para el transporte de cargas a granel (SOLAS 74/00, regla VI/7);

* Véanse las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18)).

- (CA) .24 confirmar que no se ha utilizado asbesto a bordo (SOLAS 74/00, regla II-1/3-5);
- (CA) .25 examinar el funcionamiento de las alarmas de los pozos de sentina de todas las bodegas de carga y de los túneles transportadores (SOLAS 74/97, regla XII/9).
- (CA) 2.2.2 Por lo que respecta al casco*, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el reconocimiento anual debe consistir en:
- (CA) .1 examinar, en sentido general y en la medida en que se puedan ver, el casco y sus dispositivos de cierre;
- (CA) .2 examinar el equipo de fondeo y amarre en la medida en que se pueda ver;
- (CA) .3 examinar el mamparo de colisión y demás mamparos estancos en la medida en que se puedan ver (SOLAS 74/88, reglas II-1/11 y 14);
- (CA) .4 examinar y probar (directamente y por telemando) todas las puertas estancas que haya en los mamparos estancos (SOLAS 74/88, regla II-1/18);
- (CA) .5 examinar cada bomba de sentina y confirmar que el sistema de bombeo de sentina de cada compartimiento estanco es satisfactorio (SOLAS 74/88, regla II-1/21);
- (CA) .6 confirmar que el drenaje de los espacios de carga cerrados situados en la cubierta de francobordo es satisfactorio (SOLAS 74/88, regla II-1/21);
- (CA) .7 confirmar que las máquinas, las calderas y demás recipientes a presión, así como los correspondientes sistemas de tuberías y accesorios, están instalados y protegidos de modo que se reduzca al mínimo todo peligro para las personas a bordo, teniendo debidamente en cuenta las piezas móviles, las superficies calientes y otros riesgos (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2 (excepto 4.2.2.3.4, referente al cierre a distancia de las válvulas incluidas en el equipo de seguridad)) (SOLAS 74/88, reglas II-1/26, 32, 33 y 34) (SOLAS 74/78, regla II-2.15 (excepto 15.2.5));
- (CA) .8 confirmar que se puede mantener o restablecer el funcionamiento normal de las máquinas propulsoras aun cuando se inutilice una de las máquinas auxiliares esenciales (SOLAS 74/88, regla II-1/26);
- (CA) .9 confirmar que se dispone de medios que permitan poner en funcionamiento las máquinas sin ayuda exterior partiendo de la condición de buque apagado (SOLAS 74/88, regla II-1/26);
- (CA) .10 realizar un examen general de las máquinas, las calderas, todos los sistemas de vapor, hidráulicos, neumáticos o de cualquier otra índole, así como de los accesorios correspondientes, para comprobar que han sido objeto de un mantenimiento adecuado y prestando especial atención a los riesgos de incendio y explosión (SOLAS 74/88, reglas II-1/26 y 27);
- (CA) .11 examinar y probar el funcionamiento de los aparatos de gobierno principal y auxiliar, incluidos sus correspondientes equipos y sistemas de mando (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

* Véanse también las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros (resolución A.744(18), anexo A).

- (CA) .12 confirmar que los medios de comunicación entre el puente de navegación y el compartimiento del aparato de gobierno y los medios que indican la posición angular del timón funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CA) .13 confirmar que en los buques en que haya puestos de gobierno de emergencia se dispone de medios para transmitir información de arrumbamiento y para repetir las lecturas del compás en dichos puestos (SOLAS 74/88, regla II-1/29 y SOLAS 74/00, regla V/19 o el texto de la regla V/12 del SOLAS 74/88 en vigor antes del 1 de julio de 2002, según proceda);
- (CA) .14 confirmar que las diversas alarmas prescritas para los aparatos de gobierno hidráulicos, eléctricos y electrohidráulicos funcionan satisfactoriamente y que se realiza el mantenimiento pertinente de los medios para recargar los aparatos de gobierno hidráulicos (SOLAS 74/88, reglas II-1/29 y 30);
- (CA) .15 examinar los medios de funcionamiento de las máquinas principales y auxiliares que son esenciales para la propulsión y la seguridad del buque, incluidos, cuando proceda, los medios de telemando de las máquinas propulsoras desde el puente de navegación y los medios para accionar las máquinas principales y de otra índole desde una cámara de mando de máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (CA) .16 confirmar el funcionamiento de la ventilación de los espacios de máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/35);
- (CA) .17 confirmar que las medidas para reducir el ruido en los espacios de máquinas son eficaces (SOLAS 74/88, regla II-1/36);
- (CA) .18 confirmar que el telégrafo de máquinas, el medio secundario de comunicación entre el puente de navegación y el espacio de máquinas y el medio de comunicación con cualquier otro puesto desde el cual se puedan gobernar las máquinas funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/37);
- (CA) .19 confirmar que la alarma para los maquinistas se oye claramente en los alojamientos de los maquinistas (SOLAS 74/88, regla II-1/38);
- (CA) .20 examinar visualmente y en funcionamiento, en la medida de lo posible, las instalaciones eléctricas, incluida la fuente principal de energía eléctrica y los sistemas de alumbrado (SOLAS 74/88, reglas II-1/40 y 41);
- (CA) .21 confirmar, en la medida de lo posible, el buen funcionamiento de la fuente o fuentes de energía eléctrica de emergencia, incluidos sus medios de arranque, los sistemas que alimentan y, cuando proceda, su funcionamiento automático (SOLAS 74/88, reglas II-1/43 y 44);
- (CA) .22 examinar en general que las precauciones contra descargas, incendios y otros riesgos de origen eléctrico son objeto de mantenimiento (SOLAS 74/88, regla II-1/45);
- (CA) .23 examinar las disposiciones relativas a los espacios de máquinas sin dotación permanente (SOLAS 74/88, reglas II-1/46 a 53) y, en particular, el ensayo aleatorio de las funciones, automática, de alarma y de parada;
- (CA) .24 confirmar, en la medida de lo posible, que los medios estructurales de prevención de incendios no han sufrido cambios, examinar y comprobar el funcionamiento de las puertas contraincendios manuales y automáticas, probar los medios de cierre de las entradas y salidas principales de todos los sistemas de ventilación y probar los medios de parada de

- los sistemas de ventilación mecánica desde el exterior de los espacios a que den servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.4, 5.2, 5.3.1, 5.3.2, 6.2, 6.3, 7.5.5, 7.7, 8.2, 8.3, 8.4, 9.2.1, 9.2.3, 9.3, 9.4.2, 9.5, 9.7.1, 9.7.2, 9.7.3, 9.7.5.2, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 19.3.8, 19.3.10, 20.2.1 y 20.3) (SOLAS 74/88, reglas II-2/42 a 44, 46 a 50 y 52);
- (CA) .25 confirmar que los medios de evacuación de los espacios de alojamiento, de máquinas y de otra índole son satisfactorios (SOLAS 74/00, reglas II-2/13.2, 13.3.1, 13.3.3, 13.4.2 y 13.6) (SOLAS 74/88, regla II-2/45);
- (CA) .26 examinar las medidas relativas a la utilización de combustible gaseoso para fines domésticos (SOLAS 74/00, regla II-2/4.3) (SOLAS 74/88, regla II-2/51);
- (CA) .27 examinar visualmente el estado de las juntas de expansión de los sistemas de agua de mar.
- (CA) 2.2.3 Por lo que respecta al casco*, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento anual debe consistir en:
- (CA) .1 confirmar, cuando proceda, que se mantienen los medios precisos para recuperar la capacidad de gobierno, como está prescrito, si se produce un solo fallo (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (CA) .2 examinar las aberturas de los tanques de carga, incluidas las juntas, tapas, brazolas y pantallas;
- (CA) .3 examinar las válvulas de presión/vacío de los tanques de carga y los dispositivos para impedir el paso de las llamas (SOLAS 74/00, regla II-2/11.6);
- (CA) .4 examinar los dispositivos para impedir el paso de las llamas de los respiraderos de todos los tanques de combustible, tanques de lastre oleoso, tanques de lavazas oleosas y espacios perdidos, en la medida de lo posible;
- (CA) .5 examinar los sistemas de respiración, purga y desgasificación y otros sistemas de ventilación de los tanques de carga (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.5.3, 4.5.4, 4.5.6 y 4.5.8) (SOLAS 74/88, regla II-2/59);
- (CA) .6 examinar los sistemas de la carga, lavado con crudos, lastre y agotamiento, tanto sobre cubierta como en las cámaras de bombas de carga, y el sistema de combustible en cubierta;
- (CA) .7 confirmar que todo el equipo eléctrico instalado en zonas peligrosas es apto para tales lugares, está en buen estado y es objeto de un mantenimiento adecuado;
- (CA) .8 confirmar que se han eliminado las posibles fuentes de ignición de la cámara de bombas de carga y sus proximidades, tales como equipo suelto, materiales combustibles, etc., que no hay indicios de fugas indebidas y que las escalas de acceso están en buen estado;
- (CA) .9 examinar todos los mamparos de las cámaras de bombas por si presentan indicios de fugas de hidrocarburos o grietas y, en particular, los medios de obturación de todas las perforaciones practicadas en dichos mamparos;
- (CA) .10 examinar, en la medida de lo posible, las bombas de carga, de sentina, de lastre y de agotamiento por si presentan fugas indebidas en los prensaestopas, verificar que los dispositivos eléctricos y mecánicos de accionamiento y de cierre por telemando y el

* Véanse las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18), anexo B).

- sistema de achique de la cámara de bombas funcionan correctamente y comprobar que los polines de las bombas están intactos;
- (CA) .11 confirmar que funciona el sistema de ventilación de las cámaras de bombas, que los conductos están intactos, que funcionan los reguladores de tiro y que las pantallas están limpias;
- (CA) .12 verificar que funcionan los manómetros instalados en las tuberías de descarga y los sistemas indicadores de nivel;
- (CA) .13 examinar los medios de acceso a la proa (SOLAS 74/00, regla II-1/3-3);
- (CA) .14 examinar los medios de remolque de emergencia de los buques tanque de peso muerto no inferior a 20 000 toneladas (SOLAS 74/00, regla II-1/3-4);
- (CA) .15 confirmar que el sistema de protección contra la corrosión utilizado en los tanques dedicados a agua de lastre de los petroleros y graneleros es objeto de mantenimiento (SOLAS 74/00, regla II-1/3-2);
- (CA) .16 examinar el alumbrado de emergencia de todas las cámaras de bombas de carga de los buques tanque construidos después del 1 de julio de 2002 (SOLAS 74/00, regla II-1/43).
- (CA) 2.2.4 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los quimiqueros y gaseros, el reconocimiento anual debe consistir en:
- (CA) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.3.1.
- (CA) 2.2.5 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:
- (CA) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga;
- (CA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (CIn) **2.3 Reconocimientos intermedios** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.3.
- (CIn) 2.3.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (CIn) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.1.
- (CIn) 2.3.2 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el reconocimiento intermedio debe consistir en:
- (CIn) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.2;
- (CIn) .2 respecto de los buques de más de cinco años, un examen interno de los espacios representativos utilizados para el agua de lastre;
- (CIn) .3 respecto de los buques de más de 10 años que no estén dedicados únicamente al transporte de cargas secas, un examen interno de los espacios de carga seleccionados;

- (CIn) .4 respecto de los buques que tengan más de 15 años dedicados únicamente al transporte de cargas secas, un examen interno de los espacios de carga seleccionados.
- (CIn) 2.3.3 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento intermedio debe consistir en:
- (CIn) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.3;
- (CIn) .2 si al examinar los diversos sistemas de tuberías hubiese dudas en cuanto a su estado, podrá exigirse que las tuberías sean probadas a presión, calibradas o ambas cosas. Se prestará atención especial a ciertas reparaciones, como las chapas de refuerzo soldadas;
- (CIn) .3 respecto de los buques que tengan más de 10 años, realizar un examen interno de ciertos espacios de carga;
- (CIn) .4 probar la resistencia del electroaislamiento de los circuitos eléctricos que haya en zonas peligrosas tales como las cámaras de las bombas de carga y las zonas adyacentes a los tanques de carga, aunque en los casos en que se lleve un buen registro de las pruebas efectuadas se podrán aceptar los resultados obtenidos en pruebas recientes.
- (CIn) 2.3.4 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los quimiqueros y gaseros, el reconocimiento intermedio debe consistir en:
- (CIn) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.3.1.
- (CIn) 2.3.5 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento intermedio debe consistir en:
- (CIn) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga;
- (CIn) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (CR) **2.4 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5.
- (CR) 2.4.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (CR) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.1, excepto por lo que se refiere a la validez del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.
- (CR) 2.4.2 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (CR) .1 las disposiciones de (CIn) 2.3.2;
- (CR) .2 examinar las válvulas de toma de mar y su acoplamiento al casco;
- (CR) .3 examinar el equipo de fondeo y amarre, para lo cual se deberán levar y soltar las anclas utilizando el molinete.

- (CR) 2.4.3 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (CR) .1 las disposiciones de (CIn) 2.3.3.
- (CR) 2.4.4 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los quimiqueros y gaseros, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (CR) .1 las disposiciones de (CA) 2.2.3.1.
- (CR) 2.4.5 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (CR) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.
- (V) 3 DIRECTRICES PARA LA INSPECCIÓN DEL EXTERIOR DE LA OBRA VIVA DE LOS BUQUES DE CARGA**
- (CV) 3.1 La inspección del exterior de la obra viva de los buques de carga debe consistir en:
- (CV) .1 examinar el forro exterior, incluidas las planchas del fondo y de proa, la quilla, las quillas de balance, la roda, el codaste y el timón;
- (CV) .2 tomar nota del huelgo de los cojinetes de apoyo del timón;
- (CV) .3 examinar, en la medida de lo posible, los prensaestopas de la hélice y del eje de cola;
- (CV) .4 tomar nota, en la medida de lo posible, del huelgo de los ejes de la hélice;
- (CV) .5 examinar los cajones de toma de mar y coladores;
- (CV) .6 efectuar el reconocimiento de los componentes correspondientes inspeccionados al mismo tiempo (véanse las "Cuestiones generales" de la sección 5.1).
- (CV) 3.2 La conclusión de la inspección de la obra viva de los buques de carga debe consistir en:
- (CV) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga;
- (CV) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (R) 4 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA PARA BUQUE DE CARGA**
- (RI) **4.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1.
- (RI) 4.1.1 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:
- (RI) .1 establecer las zonas marítimas declaradas de operaciones, el equipo instalado para cumplir las prescripciones funcionales en tales zonas marítimas de operaciones, los métodos

adoptados para asegurar la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales y las medidas para suministrar una fuente de energía eléctrica de emergencia (si la hubiere) (SOLAS 74/88, reglas II-1/43 y IV/1 a 15);

- (RI) .2 establecer el equipo radioeléctrico que procede someter a reconocimiento y, si el equipo está duplicado con el fin de asegurar la disponibilidad de lo dispuesto en las prescripciones funcionales, establecer lo que constituye el "equipo básico" y el "equipo duplicado" (SOLAS 74/88, regla IV/15) (Debe quedar constancia del equipo de radiocomunicaciones provisto además del exigido en cumplimiento de lo dispuesto en el Convenio SOLAS);
- (RI) .3 confirmar que todo el equipo prescrito en el Convenio SOLAS se ajusta a unas normas de funcionamiento apropiadas que no sean inferiores a las aprobadas por la OMI (SOLAS 74/88, regla IV/14);
- (RI) .4 examinar los planos sobre la provisión y ubicación de la instalación radioeléctrica, incluidas las fuentes de energía eléctrica y las antenas (SOLAS 74/88, reglas II-1/43, IV/6 y 14);
- (RI) .5 examinar los planos sobre la provisión y colocación de los dispositivos radioeléctricos de salvamento (SOLAS 74/88, regla III/6).
- (RI) 4.1.2 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidos los dispositivos radioeléctricos de salvamento, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
 - (RI) .1 examinar la situación, la protección de naturaleza física y electromagnética y la iluminación de cada instalación radioeléctrica (SOLAS 74/88, regla IV/6);
 - (RI) .2 confirmar la provisión de equipo para la instalación radioeléctrica teniendo debidamente en cuenta las zonas marítimas declaradas en que operará el buque y los medios declarados para mantener la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales (SOLAS 74/88, reglas III/6, IV/7 a 11, 14 y 15);
 - (RI) .3 confirmar la capacidad para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera a través de dos medios separados e independientes como mínimo, utilizando cada uno de ellos un servicio de radiocomunicaciones diferente, desde el puesto habitual de gobierno del buque (SOLAS 74/88, reglas IV/4 y 7 a 11);
 - (RI) .4 examinar todas las antenas, lo que incluye:
 - (RI) .4.1 comprobar visualmente que todas las antenas, incluidas las relacionadas con los servicios de Inmarsat, y los alimentadores están colocados satisfactoriamente y no tienen defectos (SOLAS 74/88, regla IV/14);
 - (RI) .4.2 comprobar el aislamiento y la seguridad de todas las antenas;
 - (RI) .5 examinar la fuente de energía de reserva, lo que incluye:
 - (RI) .5.1 comprobar que hay capacidad suficiente para alimentar el equipo básico o duplicado durante una o seis horas, según proceda (SOLAS 74/88, regla IV/13);
 - (RI) .5.2 y si la fuente de energía de reserva es una batería:
 - (RI) .5.2.1 comprobar su emplazamiento e instalación (SOLAS 74/88, regla IV/13);

- (RI) .5.2.2 cuando proceda, comprobar su estado midiendo el peso específico o el voltaje;
- (RI) .5.2.3 con la batería desconectada y la carga máxima de la instalación radioeléctrica prescrita conectada a la fuente de energía de reserva, comprobar el voltaje de la batería y la corriente de descarga;
- (RI) .5.2.4 comprobar que el cargador o los cargadores son capaces de recargar la batería de reserva en un plazo de 10 horas (SOLAS 74/88, regla IV/13);
- (RI) .5.2.5 comprobar que la información sobre la situación del buque se suministra de manera continua y automática a todos los equipos bidireccionales de comunicaciones (SOLAS 74/88, regla IV/18);
- (RI) .6 examinar los transceptores de ondas métricas, lo que incluye:
 - (RI) .6.1 comprobar el funcionamiento en los canales 6, 13 y 16 (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14);
 - (RI) .6.2 comprobar la tolerancia de frecuencia, la calidad de la línea de transmisión y la salida de potencia de radiofrecuencia (SOLAS 74/88, regla IV/14);
 - (RI) .6.3 comprobar el funcionamiento correcto de todos los mandos, incluido el grado de prioridad de las unidades de control (SOLAS 74/88, regla IV/14);
 - (RI) .6.4 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);
 - (RI) .6.5 comprobar el funcionamiento de la unidad o unidades de control de ondas métricas o del equipo portátil de ondas métricas provisto para la seguridad de la navegación (SOLAS 74/88, regla IV/6);
 - (RI) .6.6 comprobar el funcionamiento correcto estableciendo contacto con una estación costera u otro buque;
- (RI) .7 examinar el controlador de LSD en ondas métricas y el receptor de escucha de LSD en el canal 70, lo que incluye:
 - (RI) .7.1 realizar una comprobación sin transmitir para confirmar que el equipo está programado con la identidad correcta del servicio móvil marítimo (SOLAS 74/88, regla IV/14);
 - (RI) .7.2 comprobar que la transmisión es correcta por medio de una llamada rutinaria o de prueba a una estación costera, a otro buque, al equipo duplicado de a bordo o a un equipo de prueba especial;
 - (RI) .7.3 comprobar que la recepción es correcta por medio de una llamada rutinaria o de prueba desde una estación costera, otro buque, el equipo duplicado de a bordo o un equipo de prueba especial;
 - (RI) .7.4 comprobar la audibilidad de la alarma de LSD en ondas métricas;
 - (RI) .7.5 comprobar que el equipo funciona con la fuente de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);
- (RI) .8 examinar el equipo radiotelefónico de ondas hectométricas/decamétricas, lo que incluye:

- (RI) .8.1 comprobar que el equipo funciona con la fuente de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);
- (RI) .8.2 comprobar que la antena está sintonizada a todas las bandas apropiadas;
- (RI) .8.3 comprobar que el equipo se encuentra dentro de la tolerancia de frecuencia en todas las bandas apropiadas (SOLAS 74/88, regla IV/14);
- (RI) .8.4 comprobar el funcionamiento correcto estableciendo contacto con una estación costera y/o medir la calidad de la línea de transmisión y la salida de potencia de radiofrecuencia;
- (RI) .8.5 comprobar el funcionamiento del receptor escuchando estaciones conocidas en todas las bandas apropiadas;
- (RI) .8.6 si se han provisto unidades de control fuera del puente de navegación, comprobar que la unidad de control del puente tiene el grado máximo de prioridad para iniciar la transmisión de alertas de socorro (SOLAS 74/88, reglas IV/9, 10, 11 y 14);
- (RI) .9 examinar el equipo de radiotélex de ondas decamétricas, lo que incluye:
 - (RI) .9.1 comprobar que el equipo funciona con la fuente de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);
 - (RI) .9.2 confirmar que el equipo tiene programado el número de llamada selectiva correcto;
 - (RI) .9.3 comprobar el funcionamiento correcto mediante la inspección de una copia impresa reciente o mediante una prueba con una radioestación costera (SOLAS 74/88, reglas IV/10 y 11);
- (RI) .10 examinar el controlador o controladores de LSD de ondas hectométricas/decamétricas, lo que incluye:
 - (RI) .10.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);
 - (RI) .10.2 confirmar que el equipo está programado con la identidad correcta del servicio móvil marítimo;
 - (RI) .10.3 comprobar el programa de autoverificación sin transmisión;
 - (RI) .10.4 comprobar el funcionamiento por medio de una llamada de prueba a una radioestación costera en ondas hectométricas y/o decamétricas si las reglas del puesto de ataque permiten efectuar transmisiones en dichas ondas (SOLAS 74/88, reglas IV/9, 10 y 11);
 - (RI) .10.5 comprobar que se oye la alarma de LSD de ondas hectométricas/decamétricas;
- (RI) .11 examinar el receptor o receptores de escucha de LSD de ondas hectométricas/decamétricas, lo que incluye:
 - (RI) .11.1 confirmar que solamente se está escuchando en las frecuencias de socorro y seguridad de LSD (SOLAS 74/88, reglas IV/9 a 12);
 - (RI) .11.2 comprobar que se mantiene una escucha continua mientras se manipulan radiotransmisores de ondas hectométricas/decamétricas (SOLAS 74/88, regla IV/12);

- (RI) .11.3 comprobar el funcionamiento correcto por medio de una llamada de prueba desde una estación costera u otro buque;
- (RI) .12 examinar el receptor de escucha en la frecuencia radiotelefónica de socorro (SOLAS, reglas IV/7 y 14), lo que incluye:
 - (RI) .12.1 comprobar la función con/sin silenciador;
 - (RI) .12.2 comprobar la sensibilidad del receptor, comparándola con estaciones conocidas;
 - (RI) .12.3 comprobar la audibilidad del altavoz;
- (RI) .13 examinar la estación o estaciones terrenas de buque de Inmarsat, lo que incluye:
 - (RI) .13.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva, y cuando se necesita un suministro ininterrumpido de información del equipo náutico u otro equipo del buque, asegurarse de que tal información continúa suministrándose aunque falle la fuente de energía eléctrica principal o de emergencia del buque (SOLAS 74/88, reglas IV/13 y 14);
 - (RI) .13.2 comprobar la función de socorro por medio de un procedimiento de ensayo aprobado, cuando sea posible (SOLAS 74/88, reglas IV/10, 12 y 14);
 - (RI) .13.3 comprobar el funcionamiento correcto mediante la inspección de una copia impresa reciente o mediante una llamada de prueba;
- (RI) .14 si procede, examinar el equipo para el servicio NAVTEX (SOLAS 74/88, reglas IV/7, 12 y 14), lo que incluye:
 - (RI) .14.1 comprobar el funcionamiento correcto observando los mensajes que se reciban o inspeccionando una copia impresa reciente;
 - (RI) .14.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;
- (RI) .15 examinar el equipo de llamada intensificada a grupos (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14), lo que incluye:
 - (RI) .15.1 comprobar el funcionamiento y la zona correctos observando los mensajes que se reciban o inspeccionando una copia impresa reciente;
 - (RI) .15.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;
- (RI) .16 si procede, examinar el equipo radioeléctrico para comprobar que se recibe información sobre seguridad marítima mediante impresión directa de banda estrecha en ondas decamétricas (SOLAS 74/88, reglas IV/7, 12 y 14), lo que incluye:
 - (RI) .16.1 comprobar el funcionamiento correcto observando los mensajes que se reciban o inspeccionando una copia impresa reciente;
 - (RI) .16.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;
- (RI) .17 examinar la RLS por satélite de 406 MHz (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14), lo que incluye:
 - (RI) .17.1 comprobar la posición e instalación para que pueda zafarse y flotar;

- (RI) .17.2 efectuar una inspección para ver si hay defectos;
- (RI) .17.3 efectuar las operaciones de autoverificación;
- (RI) .17.4 comprobar que la identificación de la RLS está claramente marcada en el exterior del equipo y, cuando sea posible, decodificar el número de identidad de la RLS para confirmar que es correcto;
- (RI) .17.5 comprobar la fecha de caducidad de la batería;
- (RI) .17.6 si la hubiere, comprobar la suelta hidrostática y su fecha de caducidad;
- (RI) .17.7 comprobar la emisión en las frecuencias operacionales, la codificación y el registro de la señal de 406 MHz sin transmitir una llamada de socorro al satélite;
- (RI) .17.8 comprobar que la RLS ha sido objeto de mantenimiento a intervalos que no excedan de cinco años en una instalación aprobada de mantenimiento en tierra (SOLAS 74/00, regla IV/15.9);
- (RI) .17.9 si es posible, comprobar la emisión en las frecuencias operacionales, la codificación y el registro de la señal de radiorecalada de 121,5 MHz sin transmitir una llamada de socorro al satélite;
- (RI) .18 examinar la RLS de 1,6 GHz por satélite de Inmarsat (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14);
(Se elaborará en su momento, cuando se se tenga experiencia del funcionamiento de este nuevo equipo.)
- (RI) .19 examinar la RLS de LSD en ondas métricas (SOLAS 74/88, reglas IV/8 y 14);
(Se elaborará en su momento, cuando se tenga experiencia del funcionamiento de este nuevo equipo.)
- (RI) .20 examinar el aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas (SOLAS 74/88, regla III/6), lo que incluye:
 - (RI) .20.1 comprobar el funcionamiento correcto en el canal 16 y otro cualquiera haciendo una prueba con otra instalación fija o portátil de ondas métricas;
 - (RI) .20.2 comprobar los medios de carga de las baterías cuando se utilicen baterías recargables;
 - (RI) .20.3 comprobar la fecha de caducidad de las baterías primarias, cuando se utilicen;
 - (RI) .20.4 cuando proceda, comprobar toda instalación fija provista en una embarcación de supervivencia;
- (RI) .21 examinar el respondedor o respondedores de radar (SOLAS 74/88, reglas III/6 y IV/7 y 14), lo que incluye:
 - (RI) .21.1 comprobar la posición e instalación;
 - (RI) .21.2 observar la respuesta en el radar de 9 GHz del buque;
 - (RI) .21.3 comprobar la fecha de caducidad de las baterías;

- (RI) .22 examinar el equipo de prueba y las piezas de respeto que haya a bordo para asegurarse de que son adecuados para las zonas marítimas en que opere el buque y las opciones declaradas para mantener la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales (SOLAS 74/88, regla IV/15).
- (RI) 4.1.3 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, la comprobación de que se llevan a bordo los documentos pertinentes debe consistir en:
- (RI) .1 comprobar que hay una licencia radioeléctrica válida expedida por la Administración de abanderamiento (Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, artículo 24);
- (RI) .2 comprobar los títulos de los radiooperadores (SOLAS 74/88, regla IV/16, y Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, artículo 56);
- (RI) .3 comprobar el registro radioeléctrico (SOLAS 74/88, regla IV/17, y Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, apéndice 11);
- (RI) .4 comprobar que se llevan publicaciones actualizadas de la UIT (Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, apéndice 11);
- (RI) .5 comprobar que se llevan manuales de operaciones para todo el equipo (SOLAS 74/88, regla IV/15);
- (RI) .6 comprobar que se llevan manuales de servicio para todo el equipo cuando el mantenimiento en la mar sea la opción declarada (SOLAS 74/88, regla IV/15).
- (RI) 4.1.4 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:
- (RI) .1 un informe sobre el reconocimiento, en el que consten los pormenores del mismo, así como las omisiones y deficiencias, que el inspector, indicando claramente la organización que representa, elaborará y remitirá a las autoridades pertinentes, las cuales, si quedan satisfechas, deben expedir el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el correspondiente Inventario del equipo (Modelo R).
- (RP) **4.2 Reconocimientos periódicos** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.4.
- (RP) 4.2.1 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (RP) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;
- (RP) .2 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;
- (RP) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
- (RP) .4 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;

- (RP) .5 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;
- (RP) .6 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;
- (RP) .7 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
- (RP) .8 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
- (RP) .9 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/13 b));
- (RP) .10 comprobar que se dispone a bordo de información adecuada para el manejo y mantenimiento apropiados del equipo;
- (RP) .11 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;
- (RP) .12 confirmar que todo nuevo equipo ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que no se han hecho cambios que afecten a la validez de los certificados;
- (RP) .13 confirmar que se ha mantenido un registro durante el plazo transcurrido desde el último reconocimiento de manera satisfactoria a juicio de la Administración y de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones (SOLAS 74/88, regla IV/17);
- (RP) .14 comprobar las pruebas documentales de que la capacidad real de la batería ha sido demostrada en puerto en el curso de los 12 últimos meses (SOLAS 74/88, regla IV/13);
- (RP) .15 confirmar que se han cumplido las disposiciones de (RI) 4.1.3.
- (RP) 4.2.2 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, el reconocimiento periódico debe consistir en:
- (RP) .1 las disposiciones de (RI) 4.1.2.
- (RP) 4.2.3 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, la conclusión del reconocimiento periódico debe consistir en:
- (RP) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga;
- (RP) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (RR) **4.3 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5.
- (RR) 4.3.1 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

- (RR) .1 las disposiciones de (RP) 4.2.1, salvo en lo que se refiere a la validez del Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga.
- (RR) 4.3.2 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (RR) .1 las disposiciones de (RI) 4.1.2.
- (RR) 4.3.3 Por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (RR) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, la expedición de un Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga, con arreglo a las disposiciones de (PaI) 4.1.4.
- (Pa) **5 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUE DE PASAJE**
- (PaI) **5.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1.
- (PaI) 5.1.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:
- (PaI) .1 examinar el compartimentado y la estabilidad (SOLAS 74/88/95, reglas II-1/4 a 8, 8-1, 8-2, 8-3, 13 y 16);
- (PaI) .2 examinar los medios de lastrado (SOLAS 74/88, regla II-1/9);
- (PaI) .3 examinar la disposición de los mamparos, su construcción y las aberturas de los mismos, incluida la disposición y los medios de accionamiento de las puertas estancas (SOLAS 74/88, reglas II-1/10, 14 y 15);
- (PaI) .4 examinar la disposición de los dobles fondos (SOLAS 74/88, regla II-1/12);
- (PaI) .5 examinar las aberturas practicadas en el forro exterior por debajo de la línea de margen, la construcción de las puertas estancas, portillos, cubiertas estancas, troncos estancos, etc., y la integridad de estanquidad por encima de la línea de margen (SOLAS 74/88, reglas II-1/17, 18, 19 y 20);
- (PaI) .6 examinar los planos de los medios de bombeo de sentina (SOLAS 74/88, reglas II-1/21 y 39);
- (PaI) .7 examinar, cuando proceda, los medios indicadores del estado de toda puerta de proa y de todo defecto de estanquidad (SOLAS 74/88, regla II-1/23-2);
- (PaI) .8 examinar los planos de las instalaciones de máquinas (SOLAS 74/88, reglas II-1/26 a 36 y 54);
- (PaI) .9 examinar los planos de las instalaciones eléctricas (SOLAS 74/88, reglas II-1/39, 40, 41, 42, 44 y 45);
- (PaI) .10 comprobar, cuando proceda, la provisión de alumbrado de emergencia complementario (SOLAS 74/88, reglas II-1/42-1);

- (PaI) .11 examinar los planos de las bombas, colectores, bocas, mangueras y lanzas contraincendios y la conexión internacional a tierra (SOLAS 74/88, regla II-1/39, SOLAS 74/00, regla II-2/10.2, y Código SSCI, capítulos 2 y 12) (SOLAS 74/88, reglas II-1/39 y II-2/4 y 19);
- (PaI) .12 comprobar la disponibilidad y especificaciones de los extintores de incendios y los equipos de bombero (SOLAS 74/88, reglas II-2/6 y 17);
- (PaI) .13 examinar los planos de los dispositivos de extinción de incendios y de los medios especiales de los espacios de máquinas (SOLAS 74/88, reglas II-1/39 y II-2/7 y 11);
- (PaI) .14 examinar las medidas relativas al combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2.3) (SOLAS 74/88, regla II-2/15);
- (PaI) .15 examinar los planos de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos los medios de evacuación (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.4.4, 5.2, 5.3, 7.5, 7.8.2, 8.4, 8.5, 9, 10.6, 11, 13, 17, 20, y Código SSCI, capítulo 13, secciones 1 y 2) (SOLAS 74/88, reglas II-2/23 a 36);
- (PaI) .16 examinar los planos para la protección de los espacios de categoría especial y otros espacios de carga (SOLAS 74/88, reglas II-2/37, 38 y 39);
- (PaI) .17 examinar los planos del sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios, la alarma para convocar a la tripulación y el sistema megafónico y otros medios eficaces de comunicación (SOLAS 74/00, regla II-2/12) (SOLAS 74/88, regla II-2/40);
- (PaI) .18 examinar los planos de los medios especiales para el transporte de mercancías peligrosas, cuando proceda, incluidos el suministro de agua, el equipo y los cables eléctricos, el sistema de detección de incendios, el achique de sentinas y la protección del personal (SOLAS 74/88, reglas 11-2/41 y 54);
- (PaI) .19 examinar la disponibilidad y disposición de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate y de los medios para reunir a los pasajeros (SOLAS 74/00, reglas III/11 a 17, 21 y 24);
- (PaI) .20 examinar el proyecto de las embarcaciones de supervivencia, incluidos su equipo y dispositivos de puesta a flote y recuperación, y los medios de embarco y puesta a flote (SOLAS 74/88, reglas III/20 a 24, 36, 38 a 44 y 48);
- (PaI) .21 examinar el proyecto de los botes de rescate, incluidos su equipo y los medios y dispositivos de puesta a flote y recuperación (SOLAS 74/88, reglas III/16, 20, 47 y 48);
- (PaI) .22 examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y de los respondedores de radar (SOLAS 74/88, regla III/6);
- (PaI) .23 examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba de las bengalas para señales de socorro y el aparato lanzacabos y la disponibilidad del equipo de comunicaciones de a bordo y del sistema de alarma general (SOLAS 74/88, reglas III/6, 17, 35, 49 y 50);
- (PaI) .24 examinar la disponibilidad, especificaciones y estiba de los aros salvavidas, incluidos los provistos de luces de encendido automático, las señales fumígenas autoactivadas,

- cabos flotantes, chalecos salvavidas, trajes de inmersión y ayudas térmicas (SOLAS 74/88, reglas III/7, 21 y 31 a 37);
- (PaI) .25 examinar los planos para el alumbrado de los puestos de reunión y embarco, pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y embarco, incluido el suministrado por la fuente de energía eléctrica de emergencia (SOLAS 74/88, reglas II-1/42 y III/11);
- (PaI) .26 examinar los planos del emplazamiento y las especificaciones de las luces de navegación, las marcas y el equipo para señales acústicas (Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Reglamento de Abordajes) en vigor, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);
- (PaI) .27 examinar los planos relativos al proyecto del puente y la disposición de los sistemas y aparatos náuticos y los procedimientos del puente (SOLAS 74/00, regla V/15);
- (PaI) .28 comprobar la disponibilidad y especificaciones de los siguientes aparatos náuticos, según proceda: la lámpara de señales diurnas, el compás magnético, el dispositivo transmisor del rumbo, el girocompás, los repetidores del girocompás, la instalación o instalaciones de radar, el sistema de identificación automática, la ayuda de punteo electrónica, la ayuda o ayudas de seguimiento automático o la ayuda o ayudas de punteo de radar automáticas, el ecosonda, el indicador de velocidad y distancia, el axiómetro, el indicador de revoluciones de la hélice, el indicador del paso de la hélice y de la modalidad funcionamiento, el indicador de la velocidad de giro, el sistema de control del rumbo o de la derrota, el receptor del SMNS, el sistema de radionavegación terrenal y el sistema de recepción acústica, el SIVCE, incluidos sus medios auxiliares, el taxímetro o dispositivo de marcación de compás y los medios para corregir el rumbo y la demora (SOLAS 74/00, regla V/19);
- (PaI) .29 comprobar la disponibilidad y especificaciones del registrador de datos de la travesía (SOLAS 74/00, regla V/20);
- (PaI) .30 comprobar la visibilidad desde el puente de navegación (SOLAS 74/00, regla V/22);
- (PaI) .31 comprobar la disponibilidad y especificaciones de las escalas de práctico y las escalas mecánicas/medios para
- (PaI) .32 establecer las zonas marítimas de operaciones declaradas, el equipo instalado para cumplir las prescripciones funcionales en tales zonas marítimas de operaciones, los métodos adoptados para asegurar la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales y las medidas para suministrar una fuente de energía eléctrica de emergencia (si la hubiere) (SOLAS 74/88, reglas II-1/42 y IV/1 a 15);
- (PaI) .33 establecer el equipo radioeléctrico que procede someter a reconocimiento y, si el equipo está duplicado con el fin de asegurar la disponibilidad de lo dispuesto en las prescripciones funcionales, establecer lo que constituye el "equipo básico" y el "equipo duplicado" (SOLAS 74/88, regla IV/15) (Debe quedar constancia del equipo de radiocomunicaciones provisto además del que exige el cumplimiento de lo dispuesto en el Convenio SOLAS);
- (PaI) .34 confirmar que todo el equipo prescrito en el Convenio SOLAS se ajusta a unas normas de funcionamiento apropiadas que no sean inferiores a las aprobadas por la OMI (SOLAS 74/88, regla IV/14);

- (PaI) .35 examinar los planos sobre la provisión y ubicación de la instalación radioeléctrica, incluidas las fuentes de energía eléctrica y las antenas (SOLAS 74/88, reglas II-1/42, IV/6 y 14);
- (PaI) .36 examinar los planos sobre la provisión y ubicación de los dispositivos radioeléctricos de salvamento (SOLAS 74/88, regla III/6);
- (PaI) .37 si procede, comprobar que se conserva a bordo, oportunamente actualizada, una lista de todas las limitaciones operacionales del buque de pasaje.
- (PaI) 5.1.2 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, el reconocimiento en la fase de la construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
- (PaI) .1 examinar el exterior de la obra viva del buque, incluidas las planchas del fondo y de la proa, la quilla, las quillas de balance, la roda, el marco del codaste, el timón, los cajones de tomas de mar y los coladores (SOLAS 74/88, regla I/7 b) i));
- (PaI) .2 confirmar los medios de compartimentado, incluida la estabilidad del buque con avería, y comprobar las líneas de carga de compartimentado (SOLAS 74/88, reglas II-1/4 a 8, 13 y 16);
- (PaI) .3 comprobar los medios de lastrado (SOLAS 74/88, regla II-1/9);
- (PaI) .4 confirmar la disposición de los mamparos, su construcción y las aberturas practicadas en ellos, confirmar que el mamparo de colisión es estanco hasta la cubierta de francobordo, que las válvulas instaladas en las tuberías que lo atraviesan se pueden accionar desde más arriba de la cubierta de francobordo y que no hay puertas, registros, conductos de ventilación ni ninguna otra abertura, confirmar que los demás mamparos, según lo exija el compartimentado del buque, son estancos hasta la cubierta de cierre y verificar la construcción de las puertas estancas y que éstas han sido sometidas a prueba (SOLAS 74/88, reglas II-1/10, 14, 15 y 18);
- (PaI) .5 confirmar que se ha mantenido la integridad de estanquidad cuando haya tuberías, imbornales, etc., que atraviesen mamparos estancos de compartimentado (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (PaI) .6 confirmar que en el puente de navegación se dispone de un diagrama que indique el emplazamiento de las puertas estancas, junto con indicadores que señalen si éstas se hallan abiertas o cerradas, y confirmar que las puertas estancas y sus medios de accionamiento se han instalado de conformidad con los planes aprobados (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (PaI) .7 someter a prueba el funcionamiento de las puertas estancas desde el puente de navegación en caso de emergencia y en la propia puerta (SOLAS 74/88, regla II-1/15), y comprobar en particular que:
- (PaI) .7.1 se pueden accionar localmente desde ambos lados del mamparo,
- (PaI) .7.2 están provistas de dispositivos que indiquen si la puerta esta abierta o cerrada en todos los puestos de telemando;
- (PaI) .7.3 están provistas de una alarma audible distinta de cualquier otra alarma que pueda haber en la zona y, cuando proceda, de una señal visual intermitente;

- (PaI) .7.4 están provistas de manivelas de control a ambos lados del mamparo de modo que una persona pueda mantener ambas en la posición abierta y pasar sin riesgo por la puerta estanca sin poner en funcionamiento accidentalmente el mecanismo de cierre motorizado;
- (PaI) .8 confirmar que las puertas estancas y los dispositivos indicadores se pueden accionar si fallan las fuentes de energía principal y de emergencia (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (PaI) .9 comprobar, cuando proceda, toda puerta estanca que no sea preciso que pueda cerrarse a distancia instalada en mamparos estancos que separen espacios de entrepuente y confirmar que hay colocado un aviso relativo a su cierre (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (PaI) .10 confirmar que se ha colocado un aviso relativo al cierre de las planchas amovibles que pueda haber en los mamparos de los espacios de máquinas y, si procede, someter a prueba las puertas estancas de accionamiento a motor instaladas en su lugar (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (PaI) .11 confirmar que hay medios para cerrar los portillos y sus tapas, así como los imbornales, las descargas de aguas sucias y aberturas análogas y demás tomas y descargas practicadas en el forro exterior por debajo de la línea de margen (SOLAS 74/88, regla II-1/17);
- (PaI) .12 confirmar que las válvulas para cerrar las tomas y descargas principales y auxiliares de los espacios de máquinas son fácilmente accesibles y que se han provisto indicadores que señalen la posición de las válvulas (SOLAS 74/88, regla II-1/17);
- (PaI) .13 confirmar que los portalones y las portas de carga y de carboneo instalados por debajo de la línea de margen se pueden cerrar bien y que las aberturas interiores de los vertederos de cenizas, basuras, etc., están provistas de una tapa eficaz (SOLAS 74/88, regla II-1/17);
- (PaI) .14 confirmar mediante una prueba con una manguera o de inundación la estanquidad de las cubiertas y troncos, túneles y conductos de ventilación estancos (SOLAS 74/88, regla II-1/19);
- (PaI) .15 confirmar que hay medios para mantener la integridad de estanquidad por encima de la línea de margen (SOLAS 74/88, regla II-1/20);
- (PaI) .16 confirmar que hay medios de bombeo de sentina y que cada bomba y cada sistema de bombeo provisto en cada compartimiento estanco funciona correctamente (SOLAS 74/88, regla II-1/21);
- (PaI) .17 confirmar que el sistema de drenaje de los espacios de carga cerrados situados en la cubierta de francobordo funciona correctamente (SOLAS 74/88, regla II-1/21);
- (PaI) .18 efectuar una prueba de estabilidad (SOLAS 74/88, regla II-1/22);
- (PaI) .19 comprobar, cuando proceda, los medios indicadores del estado de toda puerta de proa y de todo defecto de estanquidad (SOLAS 74/88, regla II-1/23-2);
- (PaI) .20 confirmar que las máquinas, las calderas y otros recipientes a presión, así como los correspondientes sistemas de tuberías y accesorios, están instalados y protegidos de modo que se reduzca al mínimo todo peligro para las personas a bordo, teniéndose debidamente en cuenta las piezas móviles, las superficies calientes y otros riesgos (SOLAS 74/88, regla II-1/26);

- (PaI) .21 confirmar que se puede mantener o restablecer el funcionamiento normal de las máquinas propulsoras aun cuando se inutilice una de las máquinas auxiliares esenciales (SOLAS 74/88, regla II-1/27);
- (PaI) .22 confirmar que se dispone de medios que aseguren que se pueden poner en funcionamiento las máquinas sin ayuda exterior partiendo de la condición de buque apagado (SOLAS 74/88, regla II-1/27);
- (PaI) .23 confirmar que las calderas, todos los componentes de las máquinas y todos los sistemas de vapor, hidráulicos, neumáticos o de cualquier otra índole, así como los accesorios correspondientes, que han de estar en condiciones de funcionamiento; y
- (PaI) .24 confirmar que se dispone de medios que impidan sobrepasar la velocidad admisible cuando haya riesgo de que las máquinas superen la velocidad de régimen (SOLAS 74/88, regla II-1/27);
- (PaI) .25 confirmar que, cuando sea posible, se dispone de medios de protección contra las presiones excesivas en las partes de las máquinas principales o auxiliares y de otras máquinas que estén en condiciones de funcionamiento; y
- (PaI) .26 confirmar que, cuando proceda, se dispone de válvulas de seguridad contra explosiones del cárter en los motores principales y auxiliares; y
- (PaI) .27 confirmar que las máquinas turbopropulsoras principales y, cuando proceda, los motores propulsores principales de combustión interna y las máquinas auxiliares están provistas de dispositivos de protección contra explosiones del cárter; y
- (PaI) .28 confirmar y registrar la capacidad de las máquinas para invertir el sentido del empuje de la hélice en un tiempo adecuado y para detener el buque en una distancia razonable, así como la eficiencia de la hélice; y
- (PaI) .29 confirmar que el aparato de gobierno principal y el auxiliar están dispuestos de modo que el fallo de uno de los dos no inutilice al otro (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .30 confirmar, cuando proceda, que todos los componentes esenciales del aparato de gobierno están lubricados permanentemente o dotados de accesorios de lubricación (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .31 confirmar que se han instalado válvulas de desahogo en cualquier parte del sistema hidráulico del aparato de gobierno; y
- (PaI) .32 confirmar que el aparato de gobierno principal permite el gobierno del buque a la velocidad máxima de servicio en marcha avante, el cambio del timón desde una posición de 35° hasta otra de la banda opuesta en no más de 28 segundos (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .33 confirmar que el aparato de gobierno auxiliar permite el gobierno del buque a la velocidad normal de navegación, puede entrar rápidamente en acción en caso de emergencia y permite el cambio del timón desde una posición de 15° a una banda hasta otra de 15° a la banda opuesta en no más de 60 segundos, hallándose el buque navegando a la mitad de su velocidad máxima de servicio en marcha avante, o a siete nudos si esta velocidad fuera mayor, y con su calado máximo en agua salada (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .34 confirmar que los servomotores de los aparatos de gobierno principal y auxiliar vuelven a arrancar automáticamente cuando después de haber fallado el suministro de energía se normalice ese suministro, que pueden ponerse en funcionamiento desde un punto situado en el puente de navegación y que si falla el suministro de energía de uno cualquiera de los servomotores del aparato de gobierno se produce una alarma acústica y visual en el puente de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .35 confirmar que cuando el aparato de gobierno principal esté provisto de dos o más servomotores idénticos y no se haya instalado un aparato de gobierno auxiliar, después de un solo fallo en su sistema de tuberías o en uno de los servomotores se puede aislar

- el defecto de modo que se conserve la capacidad de gobierno o se recupere rápidamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .36 confirmar que los sistemas de control del aparato de gobierno principal desde el puente de navegación y desde el compartimiento del aparato de gobierno funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .37 confirmar que cuando el aparato de gobierno principal esté provisto de dos o más servomotores idénticos y no haya instalado un aparato de gobierno auxiliar, los dos sistemas de mando independientes que se accionan desde el puente de navegación funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .38 confirmar que el sistema de control del aparato de gobierno auxiliar desde el compartimiento del aparato de gobierno y, si éste es de accionamiento a motor, desde el puente de navegación, funciona satisfactoriamente y dicho sistema es independiente del sistema de control del aparato de gobierno principal (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .39 confirmar que el sistema de control de los aparatos de gobierno principal y auxiliar que se pueda accionar desde el puente de navegación puede ponerse en funcionamiento desde un punto situado en el puente de navegación, que en el compartimiento del aparato de gobierno hay medios para desconectarlo de su correspondiente aparato de gobierno y que si falla el suministro de energía eléctrica se produce una alarma acústica y visual en el puente de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .40 confirmar que los circuitos de energía eléctrica y los sistemas de control del aparato de gobierno, así como los correspondientes componentes, cables y tuberías, están tan separados en toda su longitud como resulta posible (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .41 confirmar que los medios de comunicación entre el puente de navegación y el compartimiento del aparato de gobierno funcionan satisfactoriamente y que en los buques en que haya puestos de gobierno de emergencia se ha provisto un teléfono u otro medio para transmitir a esos puestos información de arrumbamiento y para repetir las lecturas del compás en dichos puestos (SOLAS 74/88, reglas II-1/29 y V/12);
- (PaI) .42 confirmar que la posición angular del timón se indica en el puente de navegación, independientemente del sistema de control del aparato de gobierno, si el aparato de gobierno principal es de accionamiento a motor, y que dicha posición angular se indica en el compartimiento del aparato de gobierno (SOLAS 74/88, reglas II-1/29 y V-5/12);
- (PaI) .43 confirmar que, si el aparato de gobierno es de accionamiento hidráulico, los dispositivos de alarma acústica y visual indicadores de bajo nivel en cada depósito de fluido hidráulico cuya señal se produzca en el puente de navegación y el espacio de máquinas funcionan satisfactoriamente y que por lo menos un sistema accionador a motor, con inclusión del depósito, puede ser recargado desde un punto situado en el compartimiento del aparato de gobierno por medio de un tanque fijo de almacenamiento, dotado de un indicador de contenido, con las correspondientes tuberías (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .44 confirmar que el compartimiento del aparato de gobierno es de fácil acceso y que, en la medida de lo posible, está separado de los espacios de máquinas y cuenta con medios adecuados para permitir el acceso, a fines de trabajo, a la maquinaria y a los mandos del aparato de gobierno en condiciones seguras (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaI) .45 confirmar que funcionan satisfactoriamente los medios instalados en el puente de navegación y en un puesto apropiado de mando de máquinas principales para indicar si

los motores de los aparatos de gobierno eléctricos o electrohidráulicos están funcionando, así como la alarma de sobrecarga y la alarma que indica si falla una cualquiera de las fases de alimentación trifásica situada en el puesto de mando de las máquinas principales (SOLAS 74/88, regla II-1/30);

- (PaI) .46 confirmar que las máquinas principales y auxiliares que sean esenciales para la propulsión y la seguridad del buque están provistas de medios que permitan hacerlas funcionar y gobernarlas eficazmente (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (PaI) .47 confirmar que se dispone de los medios adecuados cuando las máquinas propulsoras vayan a ser telemandadas desde el puente de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (PaI) .48 confirmar que los medios para accionar las máquinas principales y otras máquinas desde una cámara de mando de máquinas son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (PaI) .49 confirmar que, en general, se dispone de medios que permitan neutralizar manualmente los mandos automáticos y que un fallo no impedirá utilizar los medios de neutralización manual (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (PaI) .50 confirmar que las calderas caldeadas con combustible líquido y gases de escape, los generadores de vapor sin fuego, los sistemas de tuberías de vapor y los sistemas de aire comprimido están provistos de los dispositivos de seguridad adecuados (SOLAS 74/88, reglas II-1/32, 33 y 34);
- (PaI) .51 confirmar el buen funcionamiento de la ventilación en los espacios de máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/35);
- (PaI) .52 confirmar que las medidas para evitar el ruido en los espacios de máquinas son eficaces (SOLAS 74/88, regla II-1/36);
- (PaI) .53 confirmar que el telégrafo de máquinas que indica visualmente las órdenes y respuestas, tanto en la cámara de máquinas como en el puente de navegación, funciona satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/37);
- (PaI) .54 confirmar que el medio secundario de comunicación entre el puente de navegación y el espacio de máquinas también funciona satisfactoriamente y que se han instalado medios adecuados en cualquier otro puesto desde el cual se gobiernan las máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/37);
- (PaI) .55 confirmar que el dispositivo de alarma para maquinistas se oye claramente en los alojamientos de los maquinistas (SOLAS 74/88, regla II-1/38);
- (PaI) .56 confirmar que son eficaces las precauciones que se han tomado para impedir que el aceite que pueda escaparse a presión de alguna bomba, filtro o calentador entre en contacto con superficies calientes;
- (PaI) .57 confirmar que los medios para determinar la cantidad de combustible existente en los tanques están en buen estado;
- (PaI) .58 confirmar que los dispositivos provistos para evitar sobrepresiones en todo tanque o elemento del sistema de combustible, incluidas las tuberías de llenado, se encuentran en buen estado;

- (PaI) .59 confirmar que los tanques del pique de proa no están destinados al transporte de combustible líquido, aceite lubricante ni otros hidrocarburos inflamables;
- (PaI) .60 confirmar que las instalaciones eléctricas, incluidas la fuente de energía principal y las redes de alumbrado, están instaladas de conformidad con los planes aprobados (SOLAS 74/88, reglas II-1/40 y 41);
- (PaI) .61 confirmar que se ha provisto una fuente autónoma de energía eléctrica de emergencia y que sus sistemas auxiliares están alimentados satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/42);
- (PaI) .62 confirmar que los medios de arranque de cada grupo electrógeno de emergencia son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/44);
- (PaI) .63 comprobar, cuando proceda, la disposición del alumbrado de emergencia complementario y someterlo a prueba (SOLAS 74/88, regla II-1/42-1);
- (PaI) .64 confirmar que se han adoptado precauciones contra descargas, incendios y otros riesgos de origen eléctrico (SOLAS 74/88, regla II-1/45);
- (PaI) .65 confirmar, cuando proceda, que los medios para que los espacios de máquinas puedan ser utilizados sin dotación permanente son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/54);
- (PaI) .66 examinar las bombas y colectores contraincendios, la disposición de las bocas, mangueras y lanzas contraincendios y la conexión internacional a tierra y comprobar que cada una de las bombas contraincendios, incluida la de emergencia, puede funcionar por separado, de modo que en cualquier punto del buque puedan producirse simultáneamente dos chorros de agua procedentes de dos bocas distintas manteniéndose en el colector contraincendios la presión necesaria (SOLAS 74/88, reglas II-2/4 y 19);
- (PaI) .67 examinar la disponibilidad y disposición de los extintores de incendios y los equipos de bombero (SOLAS 74/88, reglas II-2/6 y 17);
- (PaI) .68 comprobar la disponibilidad operacional y el mantenimiento de los sistemas de lucha contra incendios (SOLAS 74/00, regla II-2/14) (SOLAS 74/88, reglas II-2/6 y 17);
- (PaI) .69 examinar el sistema fijo de lucha contra incendios de los espacios de máquinas y de carga, según proceda, y confirmar que se han realizado satisfactoriamente las pruebas de la instalación y que sus medios de funcionamiento están claramente indicados (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 53);
- (PaI) .70 examinar los dispositivos de extinción de incendios y las medidas especiales en los espacios de máquinas y confirmar, en la medida de lo posible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos de control previstos para abrir y cerrar las lumbreras, permitir la salida de humos, cerrar las chimeneas y las aberturas de ventilación, cerrar las puertas de accionamiento a motor y de otro tipo, parar los ventiladores, tanto de ventilación como de tiro forzado e inducido para la caldera, y parar las bombas de combustible líquido y otras bombas utilizadas para la descarga de líquidos inflamables (SOLAS 74/88, reglas II-2/7 y 11);
- (PaI) .71 examinar las medidas relativas al combustible líquido, el aceite lubricante y otros aceites inflamables y confirmar, en la medida de lo posible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos para el cierre de las válvulas de los tanques que

- contengan combustible líquido, aceite lubricante y otros aceites inflamables (SOLAS 74/88, regla II-2/15);
- (PaI) .72 examinar los sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contra incendios y confirmar que se han realizado satisfactoriamente las pruebas de la instalación (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 12, 13, 14, 36 y 41);
- (PaI) .73 confirmar que todos los aspectos de la instalación de la protección estructural contra incendios, incluida la estructura, la integridad al fuego, la protección de escaleras y ascensores, las aberturas de las divisiones de las clases "A" y "B", los sistemas de ventilación y las ventanas y portillos, así como el uso de materiales combustibles, se ajustan a los planos aprobados (SOLAS 74/00, reglas II-2/4.4.4, 5.2, 5.3, 7.5, 7.8.2, 8.4, 8.5, 9, 10.6, 11, 13, 17 y 20, y Código SSCI, capítulo 13, secciones 1 y 2) (SOLAS 74/88, reglas II-2/23 a 35);
- (PaI) .74 someter a prueba las puertas contra incendios manuales y automáticas, incluidos los medios de cierre de las aberturas de las divisiones de las clases "A" y "B" (SOLAS 74/88, reglas II-2/30 y 31);
- (PaI) .75 someter a prueba los medios de cierre de las entradas y salidas principales de todos los sistemas de ventilación para la extracción de humo y comprobar que la ventilación mecánica se puede parar desde un lugar situado fuera del espacio a que dé servicio (SOLAS 74/88, regla II-2/32);
- (PaI) .76 confirmar que las escaleras y escalas están dispuestas de modo que proporcionen medios rápidos de evacuación hacia la cubierta de embarco en los botes y balsas salvavidas desde todos los espacios destinados a los pasajeros y la tripulación y desde los espacios en que normalmente trabaje la tripulación (SOLAS 74/00, regla II-2/13.7), y en particular que:
- (PaI) .76.1 debajo de la cubierta de cierre hay dos medios de evacuación desde cada compartimiento estanco, uno de los cuales será independiente de las puertas estancas;
- (PaI) .76.2 encima de la cubierta de cierre hay dos medios de evacuación desde cada zona vertical principal o similar, uno de los cuales dará acceso a una escalera que constituya una salida vertical;
- (PaI) .76.3 la estación radiotelegráfica, si la hubiere, tiene acceso directo a la cubierta expuesta o dispone de dos medios
- (PaI) .77 confirmar que los medios de evacuación de cualquier espacio de categoría especial se ajustan en general a lo dispuesto en (PaI) 5.1.2.76 (SOLAS 74/88, regla II-2/28);
- (PaI) .78 confirmar que en los espacios de máquinas hay dos medios de evacuación ampliamente separados que conduzcan hacia las cubiertas de embarco en los botes y balsas salvavidas, con protección continua contra el fuego cuando el espacio esté situado por debajo de la cubierta de cierre (SOLAS 74/88, regla II-2/28);
- (PaI) .79 confirmar los medios de prevención de incendios de los espacios de categoría especial y otros espacios de carga y comprobar, según proceda, el funcionamiento de los medios de cierre de las diversas aberturas (SOLAS 74/88, reglas II-2/37, 38 y 39);
- (PaI) .80 confirmar y someter a prueba, según proceda, el sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios, la alarma especial y el sistema megafónico u otro medio eficaz de comunicación (SOLAS 74/88, regla II-2/40);

- (PaI) .81 examinar, cuando proceda, las medidas especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas, comprobar el equipo, los cables eléctricos y el aislamiento de los mamparos límite, la disponibilidad de indumentaria protectora y de dispositivos portátiles y someter a prueba el suministro de agua, el achique de sentinas y el sistema de dispersión de agua (SOLAS 74/88, reglas II-2/41 y 54);
- (PaI) .82 comprobar la disponibilidad y disposición de las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate y de los medios para reunir a los pasajeros (SOLAS 74/88, reglas III/11 a 16, 20 y 24);
- (PaI) .83 examinar cada embarcación de supervivencia, incluido su equipo (SOLAS 74/88, reglas III/20, 21, 33, 34, 36 y 38 a 44);
- (PaI) .84 examinar los medios para efectuar el embarco en cada embarcación de supervivencia y someter a prueba cada dispositivo de puesta a flote, incluidas las pruebas de sobrecarga y las pruebas para establecer la velocidad de arriado y la puesta a flote de cada embarcación de supervivencia con el buque en la condición de calado mínimo de navegación marítima, y comprobar la recuperación de cada bote salvavidas (SOLAS 74/88, reglas III/11, 12, 13, 15, 20 y 48);
- (PaI) .85 desplegar el 50% de los sistemas de evacuación marinos tras su instalación (Código IDS, sección 5.1, y circular MSC/Circ.809);
- (PaI) .86 examinar cada bote de rescate, incluido su equipo (SOLAS 74/00, reglas III/21 y 26.3, Código IDS, sección 5);
- (PaI) .87 examinar los medios de embarco y recuperación de cada bote de rescate y someter a prueba cada dispositivo de puesta a flote y recuperación, incluidas las pruebas de sobrecarga y las pruebas para establecer la velocidad de arriado y recuperación, y asegurarse de que cada bote de rescate se puede arriar al agua y recuperar con el buque en la condición de calado mínimo de navegación marítima (SOLAS 74/88, reglas III/14, 16, 20 y 48);
- (PaI) .88 examinar los medios para reunir a los pasajeros (SOLAS 74/88, regla III/24);
- (PaI) .89 comprobar que el motor del bote o los botes de rescate y de cada bote salvavidas provisto de él arranca satisfactoriamente y funciona en marcha avante y atrás;
- (PaI) .90 confirmar que hay carteles o señales en las proximidades de las embarcaciones de supervivencia y de los puestos de puesta a flote (SOLAS 74/88, regla III/9);
- (PaI) .91 examinar la disponibilidad y estiba, comprobando su funcionamiento, del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y de los respondedores de radar (SOLAS 74/88, regla III/6);
- (PaI) .92 examinar la disponibilidad y estiba de las bengalas de socorro y del aparato lanzacabos, comprobar la disponibilidad y funcionamiento del equipo de comunicaciones de a bordo y someter a prueba los medios de funcionamiento del sistema de alarma general (SOLAS 74/88, regla III/6);
- (PaI) .93 examinar la disponibilidad, disposición y estiba de los aros salvavidas, incluidos los provistos de luces de encendido automático, las señales fumígenas autoactivadas y los cabos flotantes, los chalecos salvavidas, los trajes de inmersión y las ayudas térmicas (SOLAS 74/88, reglas III/7, 21 y 31 a 37);

- (PaI) .94 comprobar el alumbrado de los puestos de reunión y embarco y de pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y embarco, incluido el suministrado por la fuente de energía eléctrica de emergencia (SOLAS 74/88, reglas II-1/42 y III/11);
- (PaI) .95 comprobar que los buques de pasaje de transbordo rodado disponen de medios de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/26.4);
- (PaI) .96 comprobar que los buques de pasaje de transbordo rodado disponen de una zona de evacuación para helicópteros (SOLAS 74/00, regla III/28);
- (PaI) .97 comprobar que el capitán dispone de un sistema de ayuda para la toma de decisiones (SOLAS 74/00, regla III/29);
- (PaI) .98 comprobar la compatibilidad electromagnética del equipo eléctrico y electrónico instalado en el puente o en sus proximidades (SOLAS 74/00, regla V/17);
- (PaI) .99 examinar la provisión y el emplazamiento, comprobando su funcionamiento, según proceda, de las luces de n
- (PaI) .100 comprobar la disponibilidad y especificaciones de la lámpara de señales diurnas (SOLAS 74/88, regla V/11);
- (PaI) .101 comprobar, según proceda, la disponibilidad y funcionamiento del equipo reseñado a continuación (SOLAS
- (PaI) .101.1 el compás magnético, incluido su emplazamiento, movimiento, iluminación y un taxímetro o dispositivo de marcación de compás (SOLAS 74/00, regla V/19);
- (PaI) .101.2 las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y oportunamente actualizadas y, cuando se utilicen sistemas electrónicos (SIVCE), las cartas electrónicas y el sistema auxiliar prescrito, oportunamente actualizados (SOLAS 74/00, regla V/19);
- (PaI) .101.3 el receptor para el sistema mundial de navegación por satélite o el sistema de radionavegación terrenal;
- (PaI) .101.4 el sistema de recepción acústica, cuando el puente se halle totalmente cerrado;
- (PaI) .101.5 los medios de comunicación con el puesto de gobierno de emergencia, si lo hay;
- (PaI) .101.6 el compás magnético de respeto;
- (PaI) .101.7 la lámpara de señales diurnas;
- (PaI) .101.8 el ecosonda, incluidos el buen acceso, visión e iluminación de la presentación visual;
- (PaI) .101.9 el radar o radares, incluidos los recorridos de los guíaondas y los cables para comprobar su encaminamiento y protección, y la pantalla, confirmando la iluminación, los medios de punteo, el funcionamiento correcto de todos los mandos, las funciones y el dispositivo indicador del movimiento verdadero, si lo hubiere;
- (PaI) .101.10 la ayuda de punteo electrónica, la ayuda de seguimiento automática o la ayuda de punteo radar automática, según proceda, utilizando los instrumentos de prueba adecuados;
- (PaI) .101.11 los dispositivos medidores de la velocidad y la distancia;

- (PaI) .101.12 el dispositivo transmisor del rumbo que facilita información sobre el rumbo al radar, las ayudas de punteo y el equipo del sistema de identificación automática, así como los dispositivos indicadores de distancias;
- (PaI) .101.13 el sistema de identificación automática
(Se elaborará en su momento, cuando se tenga experiencia del equipo);
- (PaI) .101.14 el sistema de control del rumbo o la derrota;
- (PaI) .102 comprobar la disponibilidad y el funcionamiento del registrador de datos de la travesía (SOLAS 74/00, regla V/20);
- (PaI) .103 comprobar que se dispone del Código Internacional de Señales (SOLAS 74/00, regla V/21);
- (PaI) .104 comprobar la disponibilidad y, según proceda, el despliegue o funcionamiento de las escalas de práctico y las escalas mecánicas/medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/00, regla V/23);

Nota: El reconocimiento de la instalación radioeléctrica, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, lo debe llevar siempre a cabo un inspector de radiocomunicaciones competente y que tenga el conocimiento necesario de las prescripciones del Convenio SOLAS 1974, del Reglamento adecuado que pueda efectuar todas las mediciones prescritas en las presentes directrices. Al concluir satisfactoriamente la inspección, el inspector deberá emitir un informe que represente.

- (PaI) .105 examinar la ubicación, la protección física y electromagnética y la iluminación de cada instalación radioeléctrica (SOLAS 74/88, regla IV/6);
- (PaI) .106 confirmar la provisión de equipo para la instalación radioeléctrica teniendo bien en cuenta las zonas marítimas declaradas en que operará el buque y los medios declarados para mantener la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales (SOLAS 74/88, reglas III/6 y IV/7 a 11, 14 y 15);
- (PaI) .107 confirmar la capacidad para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera a través de dos medios separados e independientes por lo menos, utilizando cada uno de ellos un servicio de radiocomunicaciones diferente desde el puesto habitual de gobierno del buque (SOLAS 74/88, reglas IV/4 y 7 a 11);
- (PaI) .108 examinar todas las antenas, lo que incluye:
 - (PaI) .108.1 comprobar visualmente que todas las antenas, incluidas las relacionadas con los servicios de Inmarsat, y los alimentadores están colocados satisfactoriamente y no tienen defectos (SOLAS 74/88, regla IV/14);
 - (PaI) .108.2 comprobar el aislamiento y la seguridad de todas las antenas;
- (PaI) .109 examinar la fuente de energía de reserva, lo que incluye:
 - (PaI) .109.1 comprobar que hay capacidad suficiente para accionar el equipo básico o duplicado durante una o seis horas, según proceda (SOLAS 74/88, regla IV/13); y
 - (PaI) .109.2 si la fuente de energía de reserva es una batería:
 - (PaI) .109.2.1 comprobar su emplazamiento e instalación (SOLAS 74/88, regla IV/13);

- (PaI) .109.2.2 cuando proceda, comprobar su estado midiendo el peso específico o el voltaje;
- (PaI) .109.2.3 con la batería desconectada y la carga máxima de la instalación radioeléctrica prescrita conectada a la fuente de energía de reserva, comprobar el voltaje de la batería y la corriente de descarga;
- (PaI) .109.2.4 comprobar que el o los cargadores son capaces de recargar la batería de reserva en un plazo de 10 horas (SOLAS 74/88, regla IV/13);
- (PaI) .110 examinar los transceptores de ondas métricas, lo que incluye:
- (PaI) .110.1 comprobar el funcionamiento en los canales 6, 13 y 16 (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14);
- (PaI) .110.2 comprobar la tolerancia de frecuencias, la calidad de la transmisión y salida de potencia de radiofrecuencia (SOLAS 74/88, regla IV/14);
- (PaI) .110.3 comprobar el funcionamiento correcto de todos los mandos, incluida la prioridad de las unidades de mando (SOLAS 74/88, regla IV/14);
- (PaI) .110.4 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);
- (PaI) .110.5 comprobar el funcionamiento de la unidad o unidades de mando de ondas métricas o del equipo portátil de ondas métricas provisto para la seguridad de la navegación (SOLAS 74/88, regla IV/6);
- (PaI) .110.6 comprobar el funcionamiento correcto estableciendo contacto con una estación costera u otro buque;
- (PaI) .111 examinar el controlador de LSD en ondas métricas y el receptor de escucha de LSD en el canal 70, lo que incluye:
- (PaI) .111.1 realizar una comprobación sin transmitir para confirmar que el equipo está programado con la identidad correcta del servicio móvil marítimo (SOLAS 74/88, regla IV/14);
- (PaI) .111.2 comprobar que la transmisión es correcta por medio de una llamada rutinaria o de prueba a una estación costera, a otro buque, al equipo duplicado de a bordo o a un equipo de prueba especial;
- (PaI) .111.3 comprobar que la recepción es correcta por medio de una llamada corriente o de prueba desde una estación costera, otro buque, el equipo duplicado de a bordo o un equipo de prueba especial;
- (PaI) .111.4 comprobar que se oye la alarma de LSD en ondas métricas;
- (PaI) .111.5 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, reglas IV/13);
- (PaI) .112 examinar el equipo radiotelefónico de ondas hectométricas/decamétricas, lo que incluye:
- (PaI) .112.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);

- (PaI) .112.2 comprobar que la antena está sintonizada en todas las bandas apropiadas;
- (PaI) .112.3 comprobar que el equipo se encuentra dentro de la tolerancia de frecuencia en todas las bandas apropiadas (SOLAS 74/88, regla IV/14);
- (PaI) .112.4 comprobar el funcionamiento correcto estableciendo contacto con una estación costera y/o midiendo la calidad de la transmisión y la salida de potencia de radiofrecuencia;
- (PaI) .112.5 comprobar el funcionamiento del receptor escuchando estaciones conocidas en todas las bandas apropiadas;
- (PaI) .112.6 si se han provisto unidades de control fuera del puente de navegación, comprobar que la unidad de control del puente tiene el grado máximo de prioridad para iniciar la transmisión de alertas de socorro (SOLAS 74/88, reglas IV/9, 10, 11 y 14);
- (PaI) .112.7 comprobar el funcionamiento correcto del dispositivo generador de la señal de alarma radiotelefónica en una frecuencia distinta de 2 182 kHz;
- (PaI) .113 examinar el equipo de radiotélex en ondas decamétricas, lo que incluye:
- (PaI) .113.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);
- (PaI) .113.2 confirmar que el equipo tiene programado el número de llamada selectiva correcto;
- (PaI) .113.3 comprobar el funcionamiento correcto mediante la inspección de una copia impresa reciente o mediante una prueba con una radioestación costera (SOLAS 74/88, reglas IV/10 y 11);
- (PaI) .114 examinar el controlador o controladores de LSD de ondas hectométricas/decamétricas, lo que incluye:
- (PaI) .114.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (SOLAS 74/88, regla IV/13);
- (PaI) .114.2 confirmar que el equipo está programado con la identidad correcta del servicio móvil marítimo;
- (PaI) .114.3 comprobar el programa de autoverificación sin transmisión;
- (PaI) .114.4 comprobar el funcionamiento por medio de una llamada de prueba a una radioestación costera en ondas hectométricas y/o decamétricas si las reglas del puesto de atraque permiten las transmisiones en dichas ondas (SOLAS 74/88, reglas IV/9 a 11);
- (PaI) .114.5 comprobar que se oye la alarma de LSD de ondas hectométricas/decamétricas;
- (PaI) .115 examinar el receptor o receptores de escucha de LSD de ondas hectométricas/decamétricas, lo que incluye:
- (PaI) .115.1 confirmar que solamente se está escuchando en las frecuencias de socorro y seguridad de LSD (SOLAS 74/88, reglas IV/9 a 12);

- (PaI) .115.2 comprobar que se mantiene una escucha continua mientras se manipulan radiotransmisores en ondas hectométricas/decamétricas (SOLAS 74/88, regla IV/12);
- (PaI) .115.3 comprobar el funcionamiento correcto por medio de una llamada de prueba desde una estación costera u otro buque;
- (PaI) .116 examinar el receptor de escucha en la frecuencia radiotelefónica de socorro (SOLAS, reglas IV/7 y 14), lo que incluye:
- (PaI) .116.1 comprobar la función con/sin silenciador;
- (PaI) .116.2 comprobar la sensibilidad del receptor, comparándola con estaciones conocidas;
- (PaI) .116.3 comprobar la audibilidad del altavoz;
- (PaI) .117 examinar la estación o estaciones terrenas de buque de Inmarsat, lo que incluye:
- (PaI) .117.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva y, cuando se necesita un suministro ininterrumpido de información del equipo náutico u otro equipo del buque, asegurarse de que tal información continúa suministrándose aunque falle la fuente de energía eléctrica principal o de emergencia del buque (SOLAS 74/88, reglas IV/13 y 14);
- (PaI) .117.2 comprobar la función de socorro por medio de un procedimiento de prueba aprobado, cuando sea posible (SOLAS 74/88, reglas IV/10, 12 y 14);
- (PaI) .117.3 comprobar el funcionamiento correcto mediante inspección de una copia impresa reciente o mediante una llamada de prueba;
- (PaI) .118 si procede, examinar el equipo para el servicio NAVTEX (SOLAS 74/88, reglas IV/7, 12 y 14), lo que incluye:
- (PaI) .118.1 comprobar el funcionamiento correcto observando los mensajes que se reciban o inspeccionando una copia impresa reciente;
- (PaI) .118.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;
- (PaI) .119 examinar el equipo de llamada intensificada a grupos (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14), lo que incluye:
- (PaI) .119.1 comprobar el funcionamiento y la zona correctos observando los mensajes que se reciban o inspeccionando una copia impresa reciente;
- (PaI) .119.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;
- (PaI) .120 si procede, examinar el equipo radioeléctrico para comprobar que se recibe información sobre seguridad marítima mediante impresión directa de banda estrecha en ondas decamétricas (SOLAS 74/88, reglas IV/7, 12 y 14), lo que incluye:
- (PaI) .120.1 comprobar el funcionamiento correcto observando los mensajes que se reciban o inspeccionando una copia impresa reciente;
- (PaI) .120.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;

- (PaI) .121 examinar la RLS de 406 MHz (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14), lo que incluye:
- (PaI) .121.1 comprobar la posición e instalación para que pueda zafarse y flotar;
- (PaI) .121.2 efectuar una inspección para ver si hay defectos;
- (PaI) .121.3 efectuar las operaciones de autoverificación;
- (PaI) .121.4 comprobar que la identificación de la RLS está claramente marcada en el exterior del equipo y, cuando sea posible, decodificar el número de identidad de la RLS para confirmar que es correcto;
- (PaI) .121.5 comprobar la fecha de caducidad de la batería;
- (PaI) .121.6 si la hubiere, comprobar la suelta hidrostática y su fecha de expiración;
- (PaI) .122 examinar la RLS de 1,6 GHz por satélite de Inmarsat (SOLAS 74/88, reglas IV/7 y 14);
- (Se elaborará en su momento, cuando se tenga experiencia del funcionamiento de este nuevo equipo)
- (PaI) .123 examinar la RLS de LSD en ondas métricas (SOLAS 74/88, reglas IV/8 y 14);
- (Se elaborará en su momento, cuando se tenga experiencia del funcionamiento de este nuevo equipo)
- (PaI) .124 examinar el aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas (SOLAS 74/88, regla III/6), lo que incluye:
- (PaI) .124.1 comprobar el funcionamiento correcto en el canal 16 y otro cualquiera haciendo una prueba con otra instalación fija o portátil de ondas métricas (SOLAS 74/88, regla IV/14);
- (PaI) .124.2 comprobar los medios de carga de las baterías cuando se utilicen baterías recargables (SOLAS 74/88, regla IV/14);
- (PaI) .124.3 comprobar la fecha de caducidad de las baterías primarias, cuando se utilicen (SOLAS 74/88, regla IV/14);
- (PaI) .124.4 cuando proceda, comprobar toda instalación fija provista en una embarcación de supervivencia (SOLAS 74/88, regla IV/14);
- (PaI) .125 examinar el respondedor o respondedores de radar (SOLAS 74/88, reglas III/6 y IV/7 y 14), lo que incluye:
- (PaI) .125.1 comprobar la posición e instalación;
- (PaI) .125.2 observar la respuesta en el radar de 9 GHz del buque;
- (PaI) .125.3 comprobar la fecha de caducidad de las baterías;
- (PaI) .126 examinar el equipo de prueba y las piezas de respeto que haya a bordo para asegurarse de que son adecuados para las zonas marítimas en que opere el buque y

- las opciones declaradas para mantener la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales (SOLAS 74/88, regla IV/15);
- (PaI) .127 comprobar que se ha instalado un panel de socorro en el puesto de órdenes de maniobra, o, si procede, que se ha instalado una RLS adicional cerca del puesto de órdenes de maniobra (SOLAS 74/88, regla IV/6);
- (PaI) .128 comprobar que se facilita de manera continua y automática la información sobre la situación del buque a todo el equipo de telecomunicaciones pertinente a fin de que se incluya en el alerta de socorro inicial. (SOLAS 74/88, regla IV/6);
- (PaI) .129 comprobar que el panel de alarma de socorro instalado en el puesto de órdenes de maniobra proporciona una indicación visual y acústica de los alertas de socorro recibidos (SOLAS 74/88, regla IV/6);
- (PaI) .130 comprobar la disponibilidad y el funcionamiento de los medios que permiten mantener radiocomunicaciones bidireccionales en el lugar del siniestro, para fines de búsqueda y salvamento, desde el puesto habitual de gobierno del buque utilizando las frecuencias de 121,5 MHz y 123,1 MHz (SOLAS 74/88, regla IV/7).
- (PaI) 5.1.3 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, la comprobación de que se lleva a bordo la documentación prescrita debe consistir en:
- (PaI) .1 confirmar que se dispone de información sobre estabilidad y de los planos de lucha contra averías (SOLAS 74/88, reglas II-1/22 y 23);
- (PaI) .2 confirmar que se dispone del cuadernillo de maniobras y que en el puente de navegación está expuesta la información sobre maniobras (SOLAS 74/88, regla II-1/28);
- (PaI) .3 confirmar que los planos de lucha contra incendios están permanentemente expuestos o que, en su defecto, se han facilitado folletos de emergencia a cada oficial y que un duplicado de dichos planos o folletos de emergencia se guarda permanentemente en un estuche fácilmente identificable situado fuera de la caseta de cubierta (SOLAS 74/00, reglas II-2/15.2.4 y 15.3.2) (SOLAS 74/88, regla II-2/20). Los planos de lucha contra incendios están en el idioma prescrito por la Administración;
- (PaI) .4 confirmar que se dispone de los planes de mantenimiento (SOLAS 74/88, reglas II-2/14.2.2 y 14.3);
- (PaI) .5 confirmar que se dispone de los manuales de formación y de los manuales de seguridad contra incendios (SOLAS 74/88, reglas II-1/15.2.3 y 16.2);
- (PaI) .6 confirmar, si procede, que el buque cuenta con un documento que demuestra que cumple las prescripciones especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/00, regla II-2/19.4) (SOLAS 74/88, reglas II-2/41 y 54 3));
- (PaI) .7 confirmar que se dispone de instrucciones de emergencia para cada persona a bordo, que el cuadro de obligaciones está expuesto en lugares bien visibles y que ambos estén redactados en un idioma comprensible para las personas a bordo (SOLAS 74/00, reglas III/8 y 53);
- (PaI) .8 confirmar que se dispone de un manual de formación sobre los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/35);

- (PaI) .9 confirmar que se dispone de la lista de comprobaciones y las instrucciones para el sistema marino de evacuación, cuando se disponga de él, así como de las instrucciones para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/36);
- (PaI) .10 confirmar que se dispone de una tablilla o curva de desvíos residuales para el compás magnético y que hay a la vista un diagrama de las zonas de sombra de las instalaciones de radar (SOLAS 74/00, regla V/19);
- (PaI) .11 comprobar que se dispone de manuales de operaciones y, cuando proceda, de mantenimiento para todos los aparatos náuticos (SOLAS 74/00, reglas V/16 y 19);
- (PaI) .12 comprobar que se dispone de las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y que éstas han sido actualizadas (SOLAS 74/00, reglas V/19 y 27);
- (PaI) .13 comprobar que se dispone del Código Internacional de Señales cuando el buque deba llevar una instalación radioeléctrica (SOLAS 74/88, regla V/21);
- (PaI) .14 confirmar que se lleva a bordo una lista en la que se indican las limitaciones operacionales impuestas al buque (SOLAS 74/00, regla V/30);
- (PaI) .15 comprobar que se dispone de las señales de salvamento que han de utilizar los buques, las aeronaves o las personas que estén en peligro (SOLAS 74/00, regla V/29);
- (PaI) .16 comprobar que se llevan manuales de operaciones para todo el equipo (SOLAS 74/88, regla IV/15);
- (PaI) .17 comprobar que se llevan los manuales de servicio para todo el equipo cuando el mantenimiento en la mar sea la opción declarada (SOLAS 74/88, regla IV/15);
- (PaI) .18 comprobar que existe una licencia radioeléctrica válida expedida por la Administración de abanderamiento (Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, artículo 24);
- (PaI) .19 comprobar los títulos de los radiooperadores (Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, artículo 55);
- (PaI) .20 comprobar la emisión en las frecuencias operacionales, la codificación y el registro de la señal de 406 MHz sin transmitir un alerta de socorro al satélite;
- (PaI) .21 comprobar los registros radioeléctricos (SOLAS 74/88, texto en vigor antes del 1 de febrero de 1992, regla IV/19, y Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, apéndice 11);
- (PaI) .22 comprobar que se llevan las publicaciones actualizadas de la UIT (Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, apéndice 11);
- (PaI) .23 comprobar que la RLS ha sido objeto de mantenimiento a intervalos que no excedan de cinco años en una inspección;
- (PaI) .24 si es posible, comprobar la emisión en las frecuencias operacionales, la codificación y el registro de la señal de 406 MHz;
- (PaI) 5.1.4 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:

- (PaI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de seguridad del equipo para buque de pasaje y el correspondiente Inventario del equipo (Modelo P).
- (PaR) **5.2 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5.
- (PaR) 5.2.1 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (PaR) .1 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
- (PaR) .2 comprobar la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;
- (PaR) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
- (PaR) .4 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;
- (PaR) .5 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
- (PaR) .6 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/13 b));
- (PaR) .7 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;
- (PaR) .8 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
- (PaR) .9 comprobar que los reconocimientos ordinarios de las calderas y demás recipientes a presión, según determine la Administración, se han efectuado de acuerdo con lo prescrito y que los dispositivos de seguridad, tales como las válvulas de seguridad de las calderas, se han sometido a prueba;
- (PaR) .10 comprobar que el casco y las máquinas, según proceda, han sido sometidos a reconocimiento de conformidad con el plan continuo de reconocimientos aprobado por la Administración o una sociedad de clasificación;
- (PaR) .11 confirmar que la apertura y el cierre y aseguramiento de los portillos situados por debajo de la línea de margen quedan registrados en el diario de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/17);
- (PaR) .12 confirmar que el cierre de las portas de carga y que la apertura y cierre de cualquier puerta que sea necesario hacer en el mar para utilizar el buque o embarcar y desembarcar pasajeros quedan registrados en el diario de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/20-1);
- (PaR) .13 confirmar que la información sobre estabilidad y los planos de lucha contra averías están fácilmente accesibles (SOLAS 74/88, reglas II-1/22 y 23);

- (PaR) .14 confirmar en el diario de navegación que se mantienen cerradas durante la navegación las aberturas que deben estarlo y que se llevan a cabo los ejercicios e inspecciones de las puertas estancas, etc., (SOLAS 74/88, reglas II-1/24 y 25);
- (PaR) .15 confirmar que se dispone del cuadernillo de maniobras y que en el puente de navegación está expuesta la información relativa a las maniobras (SOLAS 74/88, regla II-1/28);
- (PaR) .16 confirmar que los planos de lucha contra incendios están permanentemente expuestos o que, en su defecto, se dispone de folletos de emergencia, y que un duplicado de dichos planos o folletos se guarda permanentemente en un estuche fácilmente identificable situado fuera de la caseta de cubierta (SOLAS 74/88, regla II-2/20);
- (PaR) .17 confirmar que se dispone de los planes de mantenimiento (SOLAS 74/00, reglas II-2/14.2.2 y 14.3);
- (PaR) .18 confirmar que se dispone de los manuales de formación y de los manuales de seguridad contra incendios (SOLAS 74/00, reglas II-2/15.2.3 y 16.2);
- (PaR) .19 comprobar si después del último reconocimiento hubo algún incendio a bordo que hiciera necesario utilizar los sistemas fijos de extinción de incendios o los extintores portátiles, y las anotaciones en el diario de navegación;
- (PaR) .20 confirmar, si procede, que el buque cuenta con un documento que demuestra que cumple las prescripciones especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/00, regla II-2/19.4) (SOLAS 74/88, regla II-2/54 3));
- (PaR) .21 confirmar, cuando proceda, que hay una lista, manifiesto o plano de estiba especial para el transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/88, regla VII/5);
- (PaR) .22 confirmar que se dispone de instrucciones de emergencia para cada persona a bordo, que el cuadro de obligaciones está expuesto en lugares bien visibles y que ambas están redactadas en un idioma comprensible para las personas a bordo (SOLAS 74/00, reglas III/8 y 37);
- (PaR) .23 comprobar que se vienen haciendo las anotaciones en el diario de navegación (SOLAS 74/00, reglas III/19 y 20), y en particular:
- (PaR) .23.1 la fecha en que tuvo lugar la última reunión completa de pasajeros y tripulación para realizar ejercicios con los botes y de lucha contra incendios;
- (PaR) .23.2 las anotaciones que indiquen que el equipo de los botes salvavidas fue inspeccionado en aquel momento, comprobándose que estaba completo;
- (PaR) .23.3 la última vez que los botes salvavidas fueron zallados y que se arrió cada uno de ellos al agua;
- (PaR) .23.4 las anotaciones que indiquen que los miembros de la tripulación han recibido la debida formación a bordo;
- (PaR) .24 confirmar que se llevan a bordo el manual de formación y medios auxiliares para la formación sobre los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/35);
- (PaR) .25 confirmar que se llevan a bordo las instrucciones para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento (SOLAS 74/00, regla III/36);

- (PaR) .26 comprobar, mediante las anotaciones en el diario de navegación, que se han realizado las pruebas y prácticas del aparato de gobierno (SOLAS 74/00, regla V/26);
- (PaR) .27 confirmar que se dispone de una tablilla o curva de desvíos residuales para el compás magnético y que hay a la vista un diagrama de las zonas de sombra de la instalación de radar (SOLAS 74/00, regla V/19);
- (PaR) .28 comprobar que se dispone de los manuales de operaciones y, cuando proceda, de mantenimiento para todos los aparatos náuticos (SOLAS 74/00, regla V/16);
- (PaR) .29 comprobar que se dispone de las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto y que éstas han sido actualizadas (SOLAS 74/00, regla V/27);
- (PaR) .30 comprobar que el cuadernillo de desvíos del compás contiene las anotaciones correctas (SOLAS 74/00, regla V/19);
- (PaR) .31 confirmar que se lleva a bordo una lista en la que se indican las limitaciones operacionales impuestas al buque (SOLAS 74/00, regla V/30);
- (PaR) .32 comprobar que se dispone de las señales de salvamento que han de utilizar los buques, las aeronaves o las personas que estén en peligro (SOLAS 74/00, regla V/29);
- (PaR) .33 las disposiciones de (PaI) 5.1.3.11 a (PaI) 5.1.3.16;
- (PaR) .34 confirmar que en el tiempo transcurrido desde el último reconocimiento se ha mantenido un registro que es satisfactorio a juicio de la Administración y según exige el Reglamento de Radiocomunicaciones (SOLAS 74/88, regla IV/17);
- (PaR) .35 comprobar la prueba documental de que la capacidad efectiva de la batería se ha verificado en puerto durante los últimos 12 meses (SOLAS 74/88, regla IV/13);
- (PaR) .36 si procede, comprobar que se conserva a bordo, oportunamente actualizada, una lista de todas las limitaciones operacionales del buque de pasaje.
- (PaR) 5.2.2 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (PaR) .1 examinar el exterior de la obra viva del buque, incluidas las planchas del fondo y de la proa, la quilla, las quillas de balance, la roda, el marco del codaste, el timón, los cajones de tomas de mar y los coladores, tomando nota del huelgo de los cojinetes de apoyo del timón, examinando la hélice y las juntas estancas del eje, en la medida de lo posible, y tomando nota del huelgo de los ejes de la hélice (SOLAS 74/88, regla I/7 b) ii));
- (PaR) .2 examinar los medios de compartimentado, incluida la estabilidad del buque con avería, y comprobar las líneas de carga de compartimentado (SOLAS 74/88, reglas II-1/4 a 8, 13 y 16);
- (PaR) .3 comprobar los medios de lastrado (SOLAS 74/88, regla II-1/9);
- (PaR) .4 examinar el mamparo de colisión y los demás mamparos estancos que exija el compartimentado del buque (SOLAS 74/88, reglas II-1/10, 14, 15 y 18);

- (PaR) .5 confirmar que se ha mantenido la integridad de estanquidad cuando hay tuberías, imbornales, etc. que atraviesan mamparos estancos de compartimentado (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (PaR) .6 confirmar que en el puente de navegación hay un diagrama que indique el emplazamiento de las puertas estancas, junto con indicadores que muestren si éstas se hallan abiertas o cerradas (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (PaR) .7 comprobar el funcionamiento de las puertas estancas desde el puente de navegación en caso de emergencia y en la propia puerta (SOLAS 74/88, regla II-1/15), y en particular que:
- (PaR) .7.1 se pueden accionar localmente desde ambos lados del mamparo;
- (PaR) .7.2 están provistas de dispositivos que indiquen si la puerta está abierta o cerrada en todos los puestos de telemando;
- (PaR) .7.3 están provistas de una alarma audible distinta de cualquier otra alarma que pueda haber en la zona y, cuando proceda, de una señal visual intermitente;
- (PaR) .7.4 están provistas de manivelas de control a ambos lados del mamparo de modo que una persona pueda mantener ambas en la posición abierta y pasar sin riesgo por la puerta estanca sin poner en funcionamiento accidentalmente el mecanismo de cierre motorizado;
- (PaR) .8 confirmar que las puertas estancas y los dispositivos indicadores siguen funcionando si fallan las fuentes de energía principal y de emergencia (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (PaR) .9 examinar, cuando proceda, toda puerta estanca que no sea preciso que pueda cerrarse a distancia instalada en los mamparos estancos que separen espacios de entrepuente y confirmar que hay colocado un aviso relativo a su cierre (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (PaR) .10 confirmar que se ha colocado un aviso referente al cierre de las planchas amovibles que pueda haber en los mamparos de los espacios de máquinas y, si procede, someter a prueba toda puerta estanca de accionamiento a motor instalada en su lugar (SOLAS 74/88, regla II-1/15);
- (PaR) .11 examinar los medios de cierre de los portillos y sus tapas, así como de imbornales, descargas de aguas sucias y aberturas análogas y demás tomas y descargas practicadas en el forro exterior por debajo de la línea de margen (SOLAS 74/88, regla II-1/17);
- (PaR) .12 confirmar que las válvulas para cerrar las tomas y descargas principales y auxiliares de los espacios de máquinas están fácilmente accesibles y que se han provisto indicadores que señalen la posición de las válvulas (SOLAS 74/88, regla II-1/17);
- (PaR) .13 confirmar que los portalones y las portas de carga y de carboneo instalados por debajo de la línea de margen se pueden cerrar bien y que las aberturas interiores de los vertederos de cenizas, basuras, etc. están provistas de una tapa eficaz (SOLAS 74/88, regla II-1/17);
- (PaR) .14 examinar los medios para mantener la integridad de estanquidad por encima de la línea de margen (SOLAS 74/88, regla II-1/20);

- (PaR) .15 examinar los medios de bombeo de sentina y confirmar que cada bomba y cada sistema de bombeo provisto en cada compartimiento estanco funciona correctamente (SOLAS 74/88, regla II-1/21);
- (PaR) .16 confirmar que el sistema de drenaje de los espacios de carga cerrados situados en la cubierta de francobordo funciona correctamente (SOLAS 74/88, regla II-1/21);
- (PaR) .17 examinar, cuando proceda, los medios indicadores del estado de toda puerta de proa y de todo defecto de estanquidad (SOLAS 74/88, regla II-1/23-2);
- (PaR) .18 confirmar que las máquinas, las calderas y otros recipientes a presión, así como los correspondientes sistemas de tuberías y accesorios, son objeto de mantenimiento de modo que se reduzca al mínimo todo peligro para las personas a bordo, teniendo debidamente en cuenta las piezas móviles, las superficies calientes y otros riesgos (SOLAS 74/88, regla II-1/26);
- (PaR) .19 confirmar que se puede mantener o restablecer el funcionamiento normal de las máquinas propulsoras aun cuando se inutilice una de las máquinas auxiliares esenciales (SOLAS 74/88, regla II-1/26);
- (PaR) .20 confirmar que se dispone de medios que aseguren que se pueden poner en funcionamiento las máquinas sin ayuda exterior partiendo de la condición de buque apagado (SOLAS 74/88, regla II-1/26);
- (PaR) .21 examinar, cuando sea factible, los medios provistos para proteger contra presiones excesivas en las partes de las máquinas principales o auxiliares u otras máquinas que estén sometidas a presiones internas y puedan estarlo a sobrepresiones peligrosas (SOLAS 74/88, regla II-1/27);
- (PaR) .22 examinar, cuando proceda, las válvulas de seguridad contra explosiones del cárter instaladas en los motores de combustión interna y confirmar que están dispuestas de un modo que quede reducida al mínimo la posibilidad de que el personal sufra lesiones (SOLAS 74/88, regla II-1 /27);
- (PaR) .23 confirmar que los dispositivos de cierre automático instalados en las máquinas turbopropulsoras principales y, cuando proceda, en los motores propulsores principales de combustión interna y las máquinas auxiliares son objeto del mantenimiento adecuado (SOLAS 74/88, regla II-1/27);
- (PaR) .24 confirmar, en la medida de lo posible, que las máquinas pueden invertir el sentido del empuje de la hélice en un tiempo adecuado, así como la eficacia de los medios suplementarios para maniobrar o detener el buque (SOLAS 74/88, regla II-1/28);
- (PaR) .25 confirmar que el aparato de gobierno principal y el auxiliar son objeto del mantenimiento adecuado, que están dispuestos de modo que el fallo de uno de los dos no inutilice al otro y que el aparato de gobierno auxiliar se puede poner rápidamente en funcionamiento en una emergencia (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaR) .26 confirmar que, cuando proceda, todos los componentes esenciales del aparato de gobierno están lubricados permanentemente o dotados de accesorios de lubricación (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaR) .27 confirmar que las válvulas de desahogo instaladas en el sistema hidráulico del aparato de gobierno que se pueda aislar y en el que se pueda producir presión procedente de la fuente de energía o de fuentes exteriores son objeto de mantenimiento y que dichas

- válvulas están ajustadas a una presión que no exceda la de proyecto (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaR) .28 confirmar que los servomotores de los aparatos de gobierno principal y auxiliar vuelven a arrancar automáticamente cuando después de haber fallado el suministro de energía se normalice ese suministro, que pueden ponerse en funcionamiento desde un punto situado en el puente de navegación y que si falla el suministro de energía de uno cualquiera de los servomotores del aparato de gobierno se produce una señal de alarma acústica y visual en el puente de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaR) .29 confirmar que los sistemas de control del aparato de gobierno principal desde el puente de navegación y desde el compartimiento del aparato de gobierno funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaR) .30 confirmar que cuando el aparato de gobierno principal esté provisto de dos o más servomotores idénticos y no haya instalado un aparato de gobierno auxiliar, los dos sistemas de control independientes del puente de navegación funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaR) .31 confirmar que el sistema de control del aparato de gobierno auxiliar desde el compartimiento del aparato de gobierno y, si éste es de accionamiento a motor, desde el puente de navegación, funciona satisfactoriamente y que dicho sistema es independiente del sistema de control del aparato de gobierno principal (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaR) .32 confirmar que se produce una alarma acústica y visual en el puente de navegación si falla el suministro de energía eléctrica (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaR) .33 confirmar que los medios de comunicación entre el puente de navegación y el compartimiento del aparato de gobierno funcionan satisfactoriamente y que en los buques en que haya puestos de gobierno de emergencia se ha provisto un teléfono u otro medio para transmitir a esos puestos la información de arrumbamiento y para repetir las lecturas del compás en los puestos de gobierno de emergencia (SOLAS 74/00, reglas II-1/29 y V/19);
- (PaR) .34 confirmar que la posición angular del timón se indica en el puente de navegación, independientemente del sistema de control del aparato de gobierno, si el aparato de gobierno principal es de accionamiento a motor y que dicha posición angular se indica en el compartimiento del aparato de gobierno (SOLAS 74/00, reglas II-1/29 y V/19);
- (PaR) .35 confirmar que, si el aparato de gobierno es de accionamiento hidráulico, los dispositivos de alarma acústica y visual indicadores de bajo nivel en cada depósito de fluido hidráulico cuya señal se produzca en el puente de navegación y el espacio de máquinas funcionan satisfactoriamente y que por lo menos un sistema accionador a motor, con inclusión del depósito, puede ser recargado desde un punto situado en el compartimiento del aparato de gobierno por medio de un tanque fijo de almacenamiento, dotado de un indicador de contenido, con las correspondientes tuberías (SOLAS 74/88, regla II-1/29);
- (PaR) .36 confirmar que el compartimiento del aparato de gobierno es de fácil acceso y cuenta con medios adecuados para permitir el acceso, a fines de trabajo, a la maquinaria y a los mandos del aparato de gobierno en condiciones seguras (SOLAS 74/88, regla II-1/29);

- (PaR) .37 confirmar que funcionan satisfactoriamente los medios instalados en el puente de navegación y en un puesto apropiado de mando de máquinas principales para indicar si los motores de los aparatos de gobierno eléctricos o electrohidráulicos están funcionando, así como la alarma de sobrecarga y la alarma que indica si falla una cualquiera de las fases de alimentación trifásica situada en el puesto de mando de las máquinas principales en la medida de lo posible (SOLAS 74/88, regla II-1/30);
- (PaR) .38 confirmar que los medios que permiten hacer funcionar y gobernar eficazmente las máquinas principales y auxiliares que sean esenciales para la propulsión y la seguridad del buque son objeto de mantenimiento, incluidos los medios de telemando de las máquinas propulsoras desde el puente de navegación (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (PaR) .39 confirmar que los medios para accionar las máquinas principales y otras máquinas desde una cámara de mando de máquinas son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (PaR) .40 confirmar que los medios provistos para neutralizar manualmente los mandos automáticos son objeto de mantenimiento y que un fallo no impedirá utilizar los medios de neutralización manual (SOLAS 74/88, regla II-1/31);
- (PaR) .41 confirmar que los medios de seguridad adecuados instalados en las calderas caldeadas con combustible líquido y con gases de escape, los generadores de vapor sin fuego, los sistemas de tuberías de vapor y los sistemas de aire comprimido son objeto de mantenimiento (SOLAS 74/88, reglas II-1/32, 33 y 34);
- (PaR) .42 confirmar el funcionamiento de la ventilación de los espacios de máquinas (SOLAS 74/78, regla II-1/35);
- (PaR) .43 confirmar que las medidas para evitar los ruidos en los espacios de máquinas son eficaces (SOLAS 74/78, regla II-1/36);
- (PaR) .44 confirmar que el telégrafo de máquinas que indica visualmente las órdenes y respuestas, tanto en la cámara de máquinas como en el puente de navegación, funciona satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/37);
- (PaR) .45 confirmar que el segundo medio de comunicación entre el puente de navegación y el espacio de máquinas también funciona satisfactoriamente y que se han provisto medios adecuados en cualquier otro puesto desde el cual se gobiernan las máquinas (SOLAS 74/88, regla II-1/37);
- (PaR) .46 confirmar que la alarma para maquinistas se oye claramente en los alojamientos de los maquinistas (SOLAS 74/88, regla II-1/38);
- (PaR) .47 confirmar que son eficaces las precauciones que se han tomado para impedir que el aceite que pueda escaparse a presión de alguna bomba, filtro o calentador entre en contacto con superficies calientes;
- (PaR) .48 confirmar que los medios para determinar la cantidad de combustible existente en los tanques se encuentran en buen estado;
- (PaR) .49 confirmar que los dispositivos provistos para evitar sobrepresiones en todo tanque o elemento del sistema de combustible, incluidas las tuberías de llenado, se encuentran en buen estado;

- (PaR) .50 confirmar que las instalaciones eléctricas, incluida la fuente de energía principal y los sistemas de alumbrado, son objeto de mantenimiento (SOLAS 74/88, reglas II-1/40 y 41);
- (PaR) .51 confirmar que la fuente de energía eléctrica autónoma de emergencia y sus sistemas auxiliares funcionan satisfactoriamente (SOLAS 74/88, regla II-1/42);
- (PaR) .52 confirmar que los medios de arranque de cada grupo electrógeno de emergencia son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/44);
- (PaR) .53 comprobar, cuando proceda, la disposición del alumbrado de emergencia complementario y someterlo a prueba (SOLAS 74/88, regla II-1/42-1);
- (PaR) .54 confirmar que las precauciones contra descargas, incendios y otros riesgos de origen eléctrico son objeto de mantenimiento (SOLAS 74/88, regla II-1/45);
- (PaR) .55 confirmar, cuando proceda, que los medios para que los espacios de máquinas puedan ser utilizados sin dotación permanente son satisfactorios (SOLAS 74/88, regla II-1/54);
- (PaR) .56 examinar las bombas y colectores contra incendios, la disposición de las bocas, mangueras y lanzas contra incendios y la conexión internacional a tierra, y comprobar que cada una de las bombas contra incendios puede funcionar por separado de modo que en cualquier punto del buque puedan producirse simultáneamente dos chorros de agua procedentes de dos bocas distintas manteniéndose en el colector contra incendios la presión necesaria (SOLAS 74/00, regla II-2/10.2, y Código SSCI, capítulos 2 y 12) (SOLAS 74/88, reglas II-2/4 y 19);
- (PaR) .57 examinar la disposición y, de manera aleatoria, el estado de los extintores de incendios fijos y portátiles (SOLAS 74/00, regla II-2/10.3, y Código SSCI, capítulo 4) (SOLAS 74/88, regla II-2/6);
- (PaR) .58 examinar el sistema fijo de extinción de incendios de los espacios de máquinas y confirmar que sus medios de funcionamiento están claramente indicados (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.4 y 10.5, y Código SSCI, capítulos 2 y 12) (SOLAS 74/88, reglas II-2/5, 7, 9, 10 y 53);
- (PaR) .59 examinar las medidas especiales en los espacios de máquinas y confirmar, en la medida de lo posible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos previstos para abrir y cerrar las lumbreras, permitir la salida de humos, cerrar las chimeneas y las aberturas de ventilación, cerrar las puertas de accionamiento a motor y de otro tipo, parar los ventiladores, tanto de ventilación como de tiro forzado e inducido para la caldera, y parar las bombas de combustible líquido y otras bombas utilizadas para la descarga de líquidos inflamables (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 8.3 y 9.5) (SOLAS 74/88, regla II-2/11);
- (PaR) .60 examinar los dispositivos de extinción de incendios de los puestos de control y espacios de alojamiento y de servicio (SOLAS 74/00, regla II-2/10.6.1, y Código SSCI, capítulo 8) (SOLAS 74/88, regla II-2/36);
- (PaR) .61 examinar la disponibilidad de sistemas de extinción de incendios en los espacios que contengan líquidos inflamables y máquinas freidoras en los espacios de alojamiento y de servicio (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.6.3 y 10.6.4, y Código SSCI, capítulos 5, 6 y 7) (SOLAS 74/88, capítulo II-2);

- (PaR) .62 examinar las medidas relativas al combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables y confirmar, en la medida de lo posible y según proceda, el funcionamiento de los medios para cerrar a distancia las válvulas de los tanques que contengan combustible líquido, aceite lubricante y otros hidrocarburos inflamables (SOLAS 74/00, regla II-2/4.2) (SOLAS 74/88, regla II-2/15);
- (PaR) .63 examinar y someter a prueba, en la medida de lo posible, los dispositivos de detección de incendios y de alarma contraincendios en los espacios de máquinas, si procede, en los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control (SOLAS 74/00, regla II-2/27 (excepto 7.5.5, 7.6 y 7.9), y Código SSCI, capítulo 9) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 12, 13, 13-1, 14, 36 y 41);
- (PaR) .64 confirmar que los equipos de bombero y los aparatos respiratorios para evacuaciones de emergencia (AREE) están completos y en buen estado y que las botellas del aparato respiratorio autónomo, incluidas las de respeto, están debidamente cargadas (SOLAS 74/00, reglas II-2/10.10, 13.3.4 y 13.4.3, y Código SSCI, capítulo 3) (SOLAS 74/88, regla II-2/17);
- (PaR) .65 comprobar la disponibilidad operacional y el mantenimiento de los sistemas de lucha contra incendios (SOLAS 74/00, regla II-2/14) (SOLAS 74/88/91, regla II-2/21);
- (PaR) .66 confirmar, en la medida de lo posible, que no se ha hecho cambio alguno en la instalación de los medios estructurales de prevención de incendios, incluidos la estructura, la integridad al fuego, la protección de escaleras y ascensores, las aberturas de las divisiones de las clases "A" y "B", los sistemas de ventilación y las ventanas y portillos, y el uso de materiales combustibles (SOLAS 74/00, reglas II-2/5.2, 5.3, 6, 8.2, 8.5, 9.2.1, 9.2.2, 9.3, 9.4.1, 9.5, 9.6 (excepto 9.6.5), 9.7 y 11 (excepto 11.6)) (SOLAS 74/88, reglas II-2/11, 16, 18, 23 a 35 y 37);
- (PaR) .67 confirmar, en la medida de lo posible, que no se ha hecho cambio alguno en los medios estructurales de prevención de incendios de los espacios de carga destinados al transporte de mercancías peligrosas (SOLAS 74/00, reglas II-2/19.3.8 y 19.3.10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/4, 54.2.8, 54.2.10 y 54.2.11);
- (PaR) .68 examinar y someter a prueba las puertas contraincendios manuales y automáticas, incluidos los medios de cierre de las aberturas de las divisiones de las clases "A" y "B" (SOLAS 74/00, regla II-2/9.4.1) (SOLAS 74/88, reglas II-2/30 y 31);
- (PaR) .69 examinar y someter a prueba las entradas y salidas principales de todos los sistemas de ventilación y comprobar que la ventilación mecánica se puede parar desde un lugar situado fuera del espacio a que dé servicio (SOLAS 74/00, regla II-2/5.2.1) (SOLAS 74/88, reglas II-2/16 y 32);
- (PaR) .70 confirmar que las escaleras y escalas, así como el sistema de alumbrado a baja altura, dispuestas de modo que proporcionen medios rápidos de evacuación hacia la cubierta de embarco en los botes y balsas salvavidas desde todos los espacios destinados a pasajeros y a la tripulación y desde los espacios en que normalmente trabaje la tripulación son objeto de mantenimiento (SOLAS 74/00, reglas II-2/13.2, 13.3.1, 13.3.2 y 13.7, y Código SSCI, capítulos 11 y 13 (excepto párrafo 3)) (SOLAS 74/88, regla II-2/28);
- (PaR) .71 confirmar que los medios de evacuación de los espacios de categoría especial y los espacios de carga rodada son satisfactorios (SOLAS 74/00, reglas II-2/13.5 y 13.6) (SOLAS 74/88, regla II-2/28);

- (PaR) .72 confirmar que los medios de evacuación de los espacios de máquinas son satisfactorios (SOLAS 74/00, regla II-2/13.4.1) (SOLAS 74/88, regla II-2/28);
- (PaR) .73 examinar los dispositivos de extinción de incendios, así como los de detección de incendios, de los espacios de carga destinados a carga general y mercancías peligrosas y comprobar, en la medida de lo posible y según proceda, el funcionamiento de los medios de cierre de las diversas aberturas (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.6 y 10.7, y Código SSCI, capítulo 5) (SOLAS 74/88, regla II-2/39);
- (PaR) .74 examinar los dispositivos de extinción de incendios, así como los de detección de incendios, de los espacios para vehículos, espacios de categoría especial y espacios de carga rodada y comprobar, en la medida de lo posible y según proceda, el funcionamiento de los medios de cierre de las diversas aberturas (SOLAS 74/00, regla II-2/20 (excepto 20.5), y Código SSCI, capítulos 5, 6, 7, 9 y 10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/37, 38 y 38-1);
- (PaR) .75 examinar y someter a prueba, en la medida de lo posible y según proceda, la alarma para convocar a la tripulación y el sistema megafónico u otro medio eficaz de comunicación (SOLAS 74/00, reglas II-2/7.9 y 12, Código IDS, sección 7) (SOLAS 74/88, regla II-2/40);
- (PaR) .76 examinar, cuando proceda, las medidas especiales aplicables al transporte de mercancías peligrosas, comprobar el equipo y los cables eléctricos, la detección de incendios, la ventilación y la disponibilidad de indumentaria protectora y de dispositivos portátiles, y someter a prueba, en la medida de lo posible, el suministro de agua, el achique de sentinas y los sistemas de aspersión de agua (SOLAS 74/00, regla II-2/19 (excepto 19.3.8, 19.3.10 y 19.4), y Código SSCI, capítulos 3, 4, 7, 9 y 10) (SOLAS 74/88, reglas II-2/41 y 54);
- (PaR) .77 examinar, cuando proceda, las instalaciones para helicópteros (SOLAS 74/00, reglas II-2/18 y III/28) (SOLAS 74/88, regla II-2/18.8);
- (PaR) .78 comprobar las prescripciones aplicables a los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros, construidos antes del 1 de octubre de 1994 (SOLAS 74/88/91, reglas II-2/41-1 y 41-2);
- (PaR) .79 comprobar que se dispone de instrucciones de emergencia para cada persona a bordo, que el cuadro de obligaciones está expuesto en lugares bien visibles y que hay carteles o señales en las proximidades de las embarcaciones de supervivencia y de los puestos de puesta a flote de éstas (SOLAS 74/96, reglas III/8, 9 y 37);
- (PaR) .80 comprobar que se han invertido los extremos de las tiras utilizadas para la puesta a flote en los últimos 30 meses y que se han renovado en los últimos cinco años, o han sido objeto de una inspección periódica y se han renovado en los últimos cuatro años (SOLAS 74/96, regla III/20);
- (PaR) .81 examinar cada embarcación de supervivencia, incluido su equipo, y, cuando esté instalado, el aparejo de suelta con carga y el cierre hidrostático, y para las balsas salvavidas inflables, la unidad de destrinca automática y los dispositivos de puesta a flote, incluida la fecha de servicio o renovación. Comprobar que las bengalas de mano no han pasado de fecha (SOLAS 74/96, reglas III/20, 21, 23, 24, 26, 34, 36 y 44, y Código IDS, secciones 2.3 a 2.5, 3.2 y 4.1 a 4.6);
- (PaR) .82 examinar los medios de embarco y los dispositivos de puesta a flote de cada embarcación de supervivencia. Cada uno de los botes salvavidas se arriará al puesto de

- embarco o, si la posición de estiba coincide con el puesto de embarco, a una corta distancia, y si es factible, se arriará al agua una de las embarcaciones de supervivencia. Se debe demostrar el funcionamiento de los dispositivos de puesta a flote de las balsas salvavidas de pescante. Se comprobará que se ha llevado a cabo el examen minucioso de los dispositivos de puesta a flote, incluida la prueba dinámica del freno del chigre, y que los mecanismos de suelta con carga han sido objeto de servicios (SOLAS 74/96, reglas III/11, 12, 13, 15, 16, 20, 21 y 23, y Código IDS, secciones 6.1 y 6.2);
- (PaR) .83 desplegar alternado de los sistemas de evacuación marinos (SOLAS 74/88, regla III/20.8.2, y Código IDS, sección 6.2.2.2);
- (PaR) .84 examinar cada bote de rescate, incluido su equipo (SOLAS 74/88, reglas III/17, 21, 26.3 y 34);
- (PaR) .85 examinar los medios de embarco y recuperación de cada bote de rescate. Si es posible, se debe poner a flote el bote o botes de rescate y demostrar su recuperación mientras el buque navega a cinco nudos (SOLAS 74/88, reglas III/14, 16, 17, 20 y 21, y Código IDS, sección 6.1);
- (PaR) .86 comprobar los medios para reunir a los pasajeros (SOLAS 74/96, reglas III/11, 24 y 25);
- (PaR) .87 confirmar que los buques de pasaje de transbordo rodado disponen de medios de salvamento (SOLAS 74/00, reglas III/11 y 26.4);
- (PaR) .88 confirmar que los buques de pasaje de transbordo rodado disponen de una zona de evacuación para helicópteros (SOLAS 74/00, regla III/28);
- (PaR) .89 confirmar que el capitán dispone de un sistema de ayuda para la toma de decisiones (SOLAS 74/88, regla III/29);
- (PaR) .90 comprobar que el motor del bote o los botes de rescate y de cada bote salvavidas provisto de él arranca satisfactoriamente y funciona en marcha avante y atrás;
- (PaR) .91 examinar y comprobar el funcionamiento del aparato radiotelefónico bidireccional de ondas métricas y los respondedores de radar (SOLAS 74/88, reglas III/6 y IV/7 y 14);
- (PaR) .92 examinar el aparato lanzacabos y comprobar que sus bengalas y las señales de socorro del buque no han pasado de fecha y examinar y comprobar el funcionamiento del equipo de comunicaciones de a bordo y del sistema de alarma general (SOLAS 74/96, reglas III/6, 18 y 35, y Código IDS, secciones 3.1 y 7.1);
- (PaR) .93 examinar la disponibilidad, disposición, estiba y estado de los aros salvavidas, incluidos los provistos de luces de encendido automático, las señales fumígenas autoactivadas y los cabos flotantes, así como de los chalecos salvavidas, los trajes de inmersión, los trajes de protección contra la intemperie y las ayudas térmicas y que las baterías correspondientes no se han pasado de fecha (SOLAS 74/88, reglas III/7, 21, 22 y 31, y Código IDS, secciones 2.1 a 2.5 y 3.1 a 3.3);
- (PaR) .94 comprobar el alumbrado de los puestos de reunión y de embarco, pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y de embarco, incluso cuando esté alimentado por la fuente de energía eléctrica de emergencia (SOLAS 74/88, reglas II-1/42 y III/11);

- (PaR) .95 comprobar que las luces de navegación, marcas y equipo para señales acústicas prescritos están en orden (Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Reglamento de Abordajes) en vigor, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);
- (PaR) .96 comprobar, según proceda, que los siguientes aparatos náuticos funcionan correctamente: la lámpara de señales diurnas, el compás magnético, el dispositivo transmisor del rumbo, el girocompás, los repetidores del girocompás, la instalación o instalaciones de radar, el sistema de identificación automática, la ayuda de punteo electrónica, la ayuda o ayudas de seguimiento automáticas o la ayuda o ayudas de punteo de radar automáticas, el ecosonda, el indicador o indicadores de velocidad y distancia, el axiómetro, el indicador de revoluciones de la hélice, el indicador del paso de la hélice y de la modalidad de funcionamiento, el indicador de la velocidad de giro, el sistema de control del rumbo o de la derrota, el receptor del SMNS, el sistema de radionavegación terrenal y el sistema de recepción acústica, los medios para comunicarse con el puesto de gobierno de emergencia, el SIVCE, incluidos sus medios auxiliares, el taxímetro o dispositivo de marcación de compás y los medios para corregir el rumbo y la demora. Los aparatos que no puedan comprobarse estando el buque en puerto se verificarán basándose en los registros (SOLAS 74/00, regla V/19);
- (PaR) .97 comprobar la disponibilidad y especificaciones del registrador de datos de la travesía, si se dispone de uno (SOLAS 74/00, regla V/20);
- (PaR) .98 comprobar que se dispone del Código Internacional de Señales (SOLAS 74/00, regla V/21);
- (PaR) .99 comprobar la disponibilidad y especificaciones de las escalas de práctico y las escalas mecánicas/medios para el transbordo de prácticos (SOLAS 74/00, regla V/17);
- (PaR) .100 el reconocimiento de la instalación radioeléctrica, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, lo debe llevar siempre a cabo un inspector de radiocomunicaciones competente que tenga el conocimiento necesario de las prescripciones del Convenio SOLAS 1974, del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y de las normas de funcionamiento conexas del equipo radioeléctrico. El reconocimiento radioeléctrico se debe llevar a cabo utilizando un equipo de pruebas adecuado que pueda realizar todas las mediciones pertinentes prescritas en las presentes directrices. Al concluir satisfactoriamente el reconocimiento, el inspector de radiocomunicaciones debe enviar a las autoridades responsables de la expedición del Certificado de seguridad para buque de pasaje el informe sobre dicho reconocimiento, en el que también indicará la organización a la que representa;
- (PaR) .101 las disposiciones de (PaI) 5.1.2.105 a (PaI) 5.1.2.126;
- (PaR) .102 las disposiciones de (PaI) 5.1.2.127 a (PaI) 5.1.2.130.
- (PaR) 5.2.3 Por lo que respecta al casco, las máquinas y el equipo de los buques de pasaje, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (PaR) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de seguridad para buque de pasaje y el correspondiente Inventario del equipo (Modelo P).

ANEXO 2

**DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD DEL
CONVENIO DE LÍNEAS DE CARGA 1966, MODIFICADO POR EL
PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL MISMO**

- (F) **1 DIRECTRICES SOBRE LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE FRANCOBORDO O EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EXENCIÓN RELATIVO AL FRANCOBORDO**
- (FI) **1.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1.
- (FI) 1.1.1 Por lo que respecta al francobordo, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:
- (FI) .1 examinar la resistencia estructural en el calado correspondiente al francobordo asignado (Líneas de Carga 66/88, regla 1);
- (FI) .2 examinar la información sobre la estabilidad sin avería y, cuando proceda, con avería, así como la información que se ha de proporcionar al capitán sobre la carga y el lastre y, cuando no haya sido exento de ello por la Administración, los datos de la prueba de estabilidad (Líneas de Carga 66/88, regla 10);
- (FI) .3 determinar el francobordo, incluida la especificación y el examen de las condiciones de asignación del francobordo (Líneas de Carga 66/88, reglas 11 a 45).
- (FI) 1.1.2 Por lo que respecta al francobordo, el reconocimiento durante la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
- (FI) .1 comprobar que por lo que se refiere a la resistencia del casco, el buque ha sido construido con arreglo a los planos aprobados (Líneas de Carga 66/88, regla 1);
- (FI) .2 confirmar que las posiciones de la línea de cubierta y la marca de francobordo son correctas (Líneas de Carga 66/88, reglas 4 a 9);
- (FI) .3 cuando no haya sido exento de ello por la Administración, presenciar la prueba de estabilidad (Líneas de Carga 66/88, regla 10);
- (FI) .4 examinar los mamparos extremos de las superestructuras y sus aberturas (Líneas de Carga 66/88, reglas 11 y 12);
- (FI) .5 examinar los medios que garantizan la estanquidad a la intemperie de las escotillas de carga, otras escotillas y otras aberturas de las cubiertas de francobordo y de la superestructura (Líneas de Carga 66/88, reglas 13 a 18);
- (FI) .6 examinar los ventiladores y tubos de aireación, incluidas sus brazolas y dispositivos de cierre (Líneas de Carga 66/88, reglas 19 y 20);
- (FI) .7 examinar la estanquidad de los cierres de las aberturas de los costados del buque por debajo de la cubierta de francobordo (Líneas de Carga 66/88, regla 21);
- (FI) .8 examinar los imbornales, tomas y descargas (Líneas de Carga 66/88, regla 22);
- (FI) .9 examinar los portillos y las tapas ciegas (Líneas de Carga 66/88, regla 23);

- (FI) .10 examinar las amuradas y la provisión de portas de desagüe, prestando especial atención a las portas de desagüe que lleven batientes abatibles (Líneas de Carga 66/88, regla 24);
- (FI) .10.1 examinar las barandillas, pasarelas, pasillos y demás medios de protección de la tripulación que permitan el acceso a los alojamientos de la tripulación y los espacios de trabajo del buque (Líneas de Carga 66/88, regla 25);
- (FI) .10.2 examinar, cuando proceda, las prescripciones especiales aplicables a los buques autorizados a hacerse a la mar con francobordo reducido (Líneas de Carga 66/88, regla 26);
- (FI) .10.3 comprobar, cuando proceda, los accesorios y dispositivos para las cubiertas de madera (Líneas de Carga 66/88, reglas 42 a 45).
- (FI) 1.1.3 Por lo que respecta al francobordo, la comprobación de que se llevan a bordo los certificados y demás documentos debe consistir en:
 - (FI) .1 comprobar que se ha facilitado al capitán información sobre la carga y el lastre (Líneas de Carga 66/88, regla 10).
 - (FI) 1.1.4 Por lo que respecta al francobordo, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:
 - (FI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de francobordo o el Certificado internacional de exención relativo al francobordo.
- (FA) **1.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2.
- (FA) 1.2.1 Por lo que respecta al francobordo, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
 - (FA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;
 - (FA) .2 comprobar la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;
 - (FA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
 - (FA) .4 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
 - (FA) .5 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar el correspondiente certificado;
 - (FA) .6 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químico peligrosos a granel;
 - (FA) .7 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;

- (FA) .8 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
- (FA) .9 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/14);
- (FA) .10 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;
- (FA) .11 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
- (FA) .12 comprobar que se dispone de información sobre la estabilidad y, cuando proceda, sobre la carga y el lastre (Líneas de Carga 66/88, regla 10).
- (FA) 1.2.2 Por lo que respecta al francobordo, el reconocimiento anual debe consistir en:
- (FA) .1 comprobar, en general, que no se ha deteriorado la resistencia del casco (Líneas de Carga 66/88, regla 1);
- (FA) .2 comprobar las posiciones de la línea de cubierta y la línea de carga y, si es necesario, hacer que se marquen y pinten de nuevo (Líneas de Carga 66/88, reglas 4 a 9);
- (FA) .3 comprobar que ni el casco ni las superestructuras han sufrido modificaciones que influyan en los cálculos para determinar la posición de las líneas de carga (Líneas de Carga 66/88, reglas 11 a 45);
- (FA) .4 examinar los mamparos extremos de las superestructuras y sus aberturas (Líneas de Carga 66/88, reglas 11 y 12);
- (FA) .5 examinar los medios que garanticen la estanquidad a la intemperie de las escotillas de carga, otras escotillas y otras aberturas en las cubiertas de francobordo y de la superestructura (Líneas de Carga 66/88, reglas 13 a 18);
- (FA) .6 examinar los ventiladores y tubos de aireación, incluidas sus brazolas y dispositivos de cierre (Líneas de Carga 66/88, reglas 19 y 20);
- (FA) .7 examinar la estanquidad de los cierres de las aberturas en los costados del buque por debajo de la cubierta de francobordo (Líneas de Carga 66/88, regla 21);
- (FA) .8 examinar los imbornales, tomas y descargas (Líneas de Carga 66/88, regla 22);
- (FA) .9 examinar los portillos y las tapas ciegas (Líneas de Carga 66/88, regla 23);
- (FA) .10 examinar las amuradas y la provisión de portas de desagüe, prestando especial atención a las portas de desagüe que lleven batientes abatibles (Líneas de Carga 66/88, regla 24);
- (FA) .11 examinar las barandillas, pasarelas, pasillos y demás medios de protección de la tripulación que permitan el acceso a los alojamientos de la tripulación y los espacios de trabajo del buque (Líneas de Carga 66/88, regla 25);
- (FA) .12 examinar, cuando proceda, las prescripciones especiales aplicables a los buques autorizados a hacerse a la mar con francobordo reducido (Líneas de Carga 66/88, regla 26);

- (FA) .13 comprobar, cuando proceda, los accesorios y dispositivos para las cubiertas de madera (Líneas de Carga 66/88, reglas 42 a 45).
- (FA) 1.2.3 Por lo que respecta al francobordo, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:
 - (FA) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de francobordo o el Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
 - (FA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (FR) **1.3 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5.
- (FR) 1.3.1 Por lo que respecta al francobordo, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
 - (FR) .1 las disposiciones de (FA) 1.2.1, salvo en lo que se refiere a la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo.
- (FR) 1.3.2 Por lo que respecta al francobordo, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
 - (FR) .1 las disposiciones de (FA) 1.2.2;
 - (FR) .2 examinar el casco con el fin de asegurarse de que su resistencia es suficiente para el calado correspondiente al francobordo asignado (Líneas de Carga 66/88, regla 1).
- (FR) 1.3.3 Por lo que respecta al francobordo, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:
 - (FR) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de francobordo o el Certificado internacional de exención relativo al francobordo.

ANEXO 3

**DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS
EN VIRTUD DEL CONVENIO MARPOL 73/78**

- (H) **1 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS**
- (HI) **1.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1.
- (HI) 1.1.1 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:
- (HI) .1 examinar los medios de control de las descargas de hidrocarburos y examinar los planos y proyectos del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos y del equipo separador de agua e hidrocarburos y el equipo filtrador de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16);
- (HI) .2 examinar los medios para operar en zonas especiales (MARPOL 73/78/90 Anexo I, regla 10);
- (HI) .3 examinar los medios tanto para la separación de los hidrocarburos y el agua de lastre como para el transporte de hidrocarburos en los piques de proa (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 14);
- (HI) .4 examinar el tanque de fangos y la conexión universal a tierra (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 17 y 19).
- (HI) 1.1.2 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el examen de los planos y proyectos debe consistir en:
- (HI) .1 examinar los medios para el control de las descargas de hidrocarburos y la retención de los hidrocarburos a bordo (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);
- (HI) .2 examinar los medios para operar en zonas especiales (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 10);
- (HI) .3 examinar la disposición de los tanques de lastre separado, comparando su capacidad y determinando si podrán cumplirse las prescripciones relativas al calado y asiento del buque (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13);
- (HI) .4 examinar los medios de lavado con crudos, incluidos los diagramas de zonas ocultas y el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, comprobando que se ha instalado un sistema de gas inerte (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 13 y 13B);
- (HI) .5 examinar, según proceda, los medios de prevención de la contaminación por hidrocarburos en caso de abordaje o varada (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13F);
- (HI) .6 examinar el emplazamiento de los espacios destinados a lastre separado como protección y los medios para reducir la contaminación causada por petroleros que sufran daños en los costados o en el fondo (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 13E y 22 a 25);

- (HI) .7 examinar las instalaciones de bombas, tuberías y dispositivos de descarga (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18);
- (HI) .8 examinar el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 26).
- (HI) 1.1.3 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación, el reconocimiento durante la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
- (HI) .1 confirmar la instalación y el funcionamiento satisfactorios de, según proceda, el equipo separador de agua e hidrocarburos o el equipo separador de agua e hidrocarburos que lleve instalado bien un sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos (incluido el funcionamiento de los medios automáticos y manuales provistos para detener la descarga de efluente) o bien el equipo filtrador de hidrocarburos (incluido el funcionamiento satisfactorio del sistema de alarma) o alguna otra instalación (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16);
- (HI) .2 confirmar, cuando proceda, que el hidrocarbúrometro y su dispositivo registrador funcionan y que hay a bordo suficiente material consumible para el funcionamiento del dispositivo registrador (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16);
- (HI) .3 someter a prueba, cuando esté instalado, el dispositivo de detención automática prescrito para efectuar descargas en zonas especiales (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 10);
- (HI) .4 confirmar que los sistemas de combustible líquido y de agua de lastre están separados (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 14);
- (HI) .5 comprobar que la disposición del tanque para residuos de hidrocarburos (fangos) y de sus medios de descarga son satisfactorios y, cuando se haya aprobado el tamaño del tanque para residuos de hidrocarburos (fangos) sobre la base de dichas instalaciones, confirmar el funcionamiento satisfactorio de los homogenizadores, incineradores de fangos u otros medios reconocidos para controlar los fangos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 17);
- (HI) .6 confirmar que se ha provisto una conexión universal a tierra (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 19).
- (HI) 1.1.4 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento durante la fase de construcción y al finalizar la instalación debe consistir en:
- (HI) .1 confirmar que la disposición de los tanques de decantación o de los tanques de carga designados como tanques de decantación y de los sistemas de tuberías conexos es satisfactoria (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);
- (HI) .2 confirmar la instalación y el funcionamiento satisfactorios del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos, incluidas las alarmas acústicas o visuales, los medios automáticos y manuales para detener la descarga del efluente y el sincronizador de arranque, y la precisión del indicador de caudal (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);
- (HI) .3 confirmar que el hidrocarbúrometro y su dispositivo registrador funcionan y que hay a bordo suficiente material consumible para el funcionamiento del dispositivo registrador (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);

- (HI) .4 comprobar que se dispone a bordo de detectores aprobados de la interfaz hidrocarburos/agua y que funcionan debidamente (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);
- (HI) .5 confirmar que la disposición de las bombas, tuberías y válvulas cumple las prescripciones aplicables a los sistemas de lastre separado y que no hay interconexiones entre el sistema de carga y el sistema de lastre separado (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13);
- (HI) .6 cuando se haya provisto un carrete desmontable para la descarga de lastre separado en casos de emergencia mediante la conexión del sistema de lastre separado a una bomba de carga, confirmar que se han instalado válvulas de retención en las conexiones del sistema de lastre separado y que el carrete está montado en una posición conspicua de la cámara de bombas con una advertencia permanente para limitar su utilización (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13);
- (HI) .7 someter a prueba los conductos de lastre que atraviesan los tanques de carga y los conductos de carga que pasan por los tanques de lastre para cerciorarse de que ello no da lugar a contaminación (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13);
- (HI) .8 confirmar que el sistema de lavado con crudos se ha instalado de conformidad con los planos aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13B), y en particular:
- (HI) .8.1 examinar las tuberías, bombas y válvulas de lavado con crudos y las máquinas de lavado montadas en cubierta para detectar posibles fugas y comprobar que todos los dispositivos de sujeción de las tuberías de lavado con crudos están intactos y afianzados;
- (HI) .8.2 someter el sistema de lavado con crudos a una prueba de 1,5 veces la presión de servicio;
- (HI) .8.3 confirmar, cuando las unidades de accionamiento no estén integradas con las máquinas de lavado de tanques, que hay a bordo el número de unidades de accionamiento operacionales que prescribe el Manual;
- (HI) .8.4 comprobar, cuando estén instalados, que los calentadores de vapor para el lavado con agua pueden aislarse debidamente durante las operaciones de lavado con crudos, ya sea mediante válvulas de cierre dobles o mediante obturadores claramente identificables;
- (HI) .8.5 comprobar que funcionan los medios de comunicación prescritos entre el oficial de guardia en cubierta y el puesto de control de la carga;
- (HI) .8.6 confirmar que las bombas de suministro del sistema de lavado con crudos están provistas de un dispositivo contra sobrepresiones (o de otro medio aprobado);
- (HI) .8.7 verificar que los conductos flexibles para el suministro de crudos a las máquinas de lavado en los tanques de carga combinados son de un tipo aprobado, su estiba es adecuada y están en buen estado;
- (HI) .9 verificar la eficacia del sistema de lavado con crudos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13B), y en particular:
- (HI) .9.1 inspeccionar los tanques que contienen agua de lastre de salida y/o de llegada, según sea el caso, para confirmar la eficacia de las operaciones de limpieza y agotamiento;
- (HI) .9.2 comprobar que las máquinas de lavado con crudos están en buen estado y observar si funcionan adecuadamente mediante indicadores del movimiento y/o las características sonoras u otros métodos aprobados;

- (HI) .9.3 comprobar la eficacia del sistema de agotamiento en tanques de carga adecuados mediante la observación del equipo de monitorización y mediante sondas manuales u otros medios aprobados;
- (HI) .9.4 verificar después del lavado con crudos, mediante una inspección del interior del tanque, que la instalación y los procedimientos operacionales estipulados en el Manual sobre el equipo y las operaciones son satisfactorios;
- (HI) .10 confirmar que cuando se dispone de un sistema de lavado con crudos, se ha instalado un sistema de gas inerte según lo prescrito en el Convenio SOLAS 74/88 (véase (EI) 1.1.4.2 en el anexo 1);
- (HI) .11 confirmar, según proceda, que los medios para prevenir la contaminación por hidrocarburos en caso de abordaje o varada se ajustan a los planes aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13F);
- (HI) .12 confirmar que los sistemas de tuberías para la descarga de agua de lastre sucia o que contenga hidrocarburos son satisfactorios (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18);
- (HI) .13 confirmar que los puestos de observación y control de las descargas de agua que contengan hidrocarburos, así como el sistema de comunicación entre ambos puestos una vez sometido a prueba, son satisfactorios (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18);
- (HI) .14 confirmar que los medios de drenaje de las bombas y conductos de carga, incluido el dispositivo de agotamiento y las conexiones para bombear a los tanques de decantación o de carga, o bien a tierra, son satisfactorios (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18);
- (HI) .15 confirmar que la instalación del sistema de caudal parcial, cuando exista, es satisfactoria (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18);
- (HI) .16 confirmar que los dispositivos de cierre instalados en el sistema de trasvase de la carga o en las tuberías de carga, según proceda, son satisfactorios (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 24);
- (HI) .17 confirmar que, además de lo dispuesto en (HI) 1.1.4.16, los medios de compartimentado y estabilidad para impedir la inundación progresiva son satisfactorios (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 24).
- (HI) 1.1.5 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, la comprobación de que la documentación se encuentra a bordo de los buques de carga debe consistir en:
- (HI) .1 confirmar que se dispone de los certificados de homologación del equipo de prevención de la contaminación por hidrocarburos, tal como el equipo separador de agua e hidrocarburos, el equipo filtrador de hidrocarburos, las unidades de tratamiento y los hidrocarbúrometros (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 16);
- (HI) .2 confirmar que se dispone del Libro registro de hidrocarburos (Parte I) (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 20).
- (HI) 1.1.6 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, la comprobación de que la documentación se encuentra a bordo de los petroleros debe consistir además en:
- (HI) .1 confirmar, si procede, que se dispone de un Manual de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13A);

- (HI) .2 confirmar, si procede, que se dispone de un Manual sobre el equipo y las operaciones del sistema de lavado con crudos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13B);
- (HI) .3 confirmar que se dispone de un manual de operaciones del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 15);
- (HI) .4 confirmar que se dispone de los certificados de homologación del equipo de prevención de la contaminación por hidrocarburos, tal como el equipo separador de agua e hidrocarburos, el equipo filtrador de hidrocarburos, las unidades de tratamiento, los hidrocarbúrometros y los detectores de la interfaz hidrocarburos/agua (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 15 y 16);
- (HI) .5 confirmar que se dispone del Libro registro de hidrocarburos (Parte II) (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 20);
- (HI) .6 confirmar que se dispone de instrucciones sobre el funcionamiento del sistema de caudal parcial o que dichas instrucciones figuran en los manuales relativos a la manipulación de la carga y el lastre en el buque (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18 6) e);
- (HI) .7 confirmar que se ha facilitado la información y los datos relativos a la carga y a la estabilidad del buque con avería (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 25);
- (HI) .8 confirmar que se dispone del plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 26).
- (HI) 1.1.7 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:
- (HI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.
- (HA) **1.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2.
- (HA) 1.2.1 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (HA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;
- (HA) .2 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
- (HA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
- (HA) .4 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;
- (HA) .5 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;

- (HA) .6 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
- (HA) .7 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
- (HA) .8 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo dispuesto en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/13 b));
- (HA) .9 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;
- (HA) .10 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
- (HA) .11 comprobar los certificados de homologación del equipo de prevención de la contaminación por hidrocarburos, tal como el equipo separador de agua e hidrocarburos, el equipo filtrador de hidrocarburos, las unidades de tratamiento, los hidrocarbúrometros y los detectores de la interfaz hidrocarburos/agua, e inspeccionar los registros de los diversos equipos de vigilancia de las descargas de hidrocarburos, según proceda (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 16);
- (HA) .12 comprobar que se han hecho las anotaciones oportunas en la Parte I del Libro registro de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 20).
- (HA) 1.2.2 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los certificados vigentes y demás registros para petroleros debe consistir además en:
- (HA) .1 confirmar que se dispone a bordo del Manual aprobado de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio y/o del Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos, según proceda (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 13A y 13B);
- (HA) .2 confirmar, si procede, que se dispone a bordo de los procedimientos operacionales aprobados para petroleros existentes que tengan instalaciones especiales para el lastre (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13D);
- (HA) .3 confirmar, si procede, que se dispone a bordo de un expediente completo de los informes sobre los reconocimientos mejorados realizados y del informe sobre la evaluación del estado del buque (MARPOL 73/78, Anexo I, regla 13G);
- (HA) .4 confirmar que se dispone a bordo del Manual de operaciones del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 15);
- (HA) .5 comprobar que se han hecho las anotaciones necesarias en la Parte II del Libro registro de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 20);
- (HA) .6 confirmar, cuando proceda, que se dispone a bordo de la información relativa a la carga y la estabilidad en un formulario aprobado (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 25);
- (HA) .7 confirmar que se encuentra a bordo el plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 26).
- (HA) 1.2.3 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el reconocimiento anual debe consistir en:

- (HA) .1 efectuar un examen externo del equipo separador de agua e hidrocarburos, del equipo filtrador de hidrocarburos o de la unidad de tratamiento, si la lleva, y confirmar en la medida de lo posible que su funcionamiento es satisfactorio, incluyendo, si procede, una prueba del dispositivo de alarma para el equipo filtrador de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16);
- (HA) .2 efectuar un examen externo del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos y confirmar en la medida de lo posible que su funcionamiento es satisfactorio, incluyendo, cuando proceda, los medios automáticos y manuales provistos para detener la descarga del efluente, observar que los indicadores y registradores instalados en el monitor funcionan y verificar además que hay a bordo suficiente material consumible para el funcionamiento de los registradores (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16);
- (HA) .3 someter a prueba, cuando esté instalado, el dispositivo de detención automático prescrito para efectuar descargas en zonas especiales (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 10);
- (HA) .4 confirmar que los sistemas de combustible líquido y de agua de lastre están separados (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 14);
- (HA) .5 comprobar que la disposición del tanque para residuos de hidrocarburos (fangos) y de sus medios de descarga son satisfactorios y confirmar, cuando proceda, el funcionamiento satisfactorio de los homogenizadores, incineradores de fangos u otros medios reconocidos para controlar los fangos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 17);
- (HA) .6 confirmar que se ha provisto una conexión universal a tierra (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 19).
- (HA) 1.2.4 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento anual debe consistir en:
- (HA) .1 examinar el sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos y su equipo conexo (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15), y en particular:
- (HA) .1.1 efectuar un examen externo del sistema y el equipo;
- (HA) .1.2 confirmar, en la medida de lo posible, el funcionamiento satisfactorio del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos, el hidrocarbурómetro y, cuando proceda, los medios automáticos y manuales provistos para detener la descarga del efluente, así como el sincronizador de arranque;
- (HA) .1.3 observar que los indicadores y registradores funcionan debidamente y verificar que hay a bordo suficiente material consumible para el funcionamiento de los registradores;
- (HA) .1.4 someter a prueba, en la medida de lo posible, todas las alarmas acústicas o visuales instaladas en el sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos;
- (HA) .2 examinar, en la medida de lo posible, los detectores de la interfaz de hidrocarburos/agua (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);
- (HA) .3 confirmar que no se han instalado interconexiones entre el sistema de carga y el sistema de lastre separado (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13);

- (HA) .4 cuando se haya provisto un carrete desmontable para la descarga de lastre separado en casos de emergencia mediante la conexión del sistema de lastre separado a una bomba de carga, confirmar que se han instalado válvulas de retención en las conexiones del sistema de lastre separado y que el carrete está montado en un lugar bien visible de la cámara de bombas con una advertencia permanente para limitar su utilización (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13);
- (HA) .5 efectuar una inspección visual de los tanques de lastre separado para confirmar que no ha habido contaminación por hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13);
- (HA) .6 confirmar, en la medida de lo posible, que la instalación de los tanques dedicados a lastre limpio sigue siendo satisfactoria (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13A);
- (HA) .7 efectuar una inspección visual de los tanques dedicados a lastre limpio para confirmar que no ha habido contaminación por hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13A);
- (HA) .8 confirmar, en la medida de lo posible, que el sistema de lavado con crudos sigue siendo satisfactorio (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13B), y en particular:
- (HA) .8.1 efectuar un examen externo de las tuberías, bombas y válvulas de lavado con crudos y de las máquinas de lavado montadas en cubierta para detectar posibles fugas y comprobar que todos los dispositivos de sujeción de las tuberías de lavado con crudos están intactos y afianzados;
- (HA) .8.2 confirmar, cuando las unidades de accionamiento no estén integradas con las máquinas de lavado de tanques, que hay a bordo el número de unidades de accionamiento operacionales que prescribe el Manual;
- (HA) .8.3 comprobar, cuando estén instalados, que los calentadores de vapor para el lavado con agua se pueden aislar debidamente durante las operaciones de lavado con crudos, ya sea mediante válvulas de cierre dobles o mediante obturadores claramente identificables;
- (HA) .8.4 comprobar que funcionan los medios prescritos de comunicación entre el oficial de guardia en cubierta y el puesto de control de la carga;
- (HA) .8.5 confirmar que las bombas del suministro del sistema de lavado con crudos están provistas de un dispositivo contra sobrepresiones (o de otro medio aprobado);
- (HA) .8.6 comprobar que los conductos flexibles para el suministro de crudos a las máquinas de lavado en los buques de carga combinados son de un tipo aprobado, su estiba es adecuada y están en buen estado;
- (HA) .9 verificar, en la medida de lo posible, la eficacia del sistema de lavado con crudos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13B), y en particular:
- (HA) .9.1 inspeccionar, según proceda, los tanques que contienen agua de lastre de salida y/o de llegada, para confirmar la eficacia de las operaciones de limpieza y agotamiento;
- (HA) .9.2 comprobar, en la medida de lo posible, que las máquinas de lavado con crudos están en buen estado, y cuando el reconocimiento se efectúe durante las operaciones de lavado con crudos, observar si funcionan adecuadamente mediante indicadores del movimiento y/o las características sonoras u otros métodos aprobados;

- (HA) .9.3 comprobar, en la medida de lo posible, la eficacia del sistema de agotamiento en tanques de carga adecuados mediante la observación del equipo de monitorización y mediante sondas manuales u otros medios aprobados;
- (HA) .10 confirmar que en los petroleros existentes que funcionan con una instalación especial para el lastre, ésta ha sido aprobada y su estado es satisfactorio (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13D);
- (HA) .11 confirmar, según proceda y en la medida de lo posible, que los medios para prevenir la contaminación por hidrocarburos en caso de abordaje o varada han sido aprobados y que su estado es satisfactorio (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 13F y G)*;
- (HA) .12 examinar los sistemas de tuberías para la descarga de agua de lastre sucia o agua que contenga hidrocarburos, incluido el sistema de caudal parcial, si está instalado (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18);
- (HA) .13 someter a prueba el sistema de comunicación entre los puestos de observación y de control de las descargas (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18);
- (HA) .14 examinar los medios de drenaje de las bombas y conductos de carga, incluido el dispositivo de agotamiento de la carga y las conexiones para bombear a los tanques de decantación o de carga, o bien a tierra (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18).
- (HA) 1.2.5 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:
- (HA) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
- (HA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (HIn) **1.3 Reconocimientos intermedios** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.3.
- (HIn) 1.3.1 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (HIn) .1 las disposiciones de (HA) 1.2.1.
- (HIn) 1.3.2 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los certificados vigentes y demás registros de los petroleros debe consistir además en:
- (HIn) .1 las disposiciones de (HA) 1.2.2.
- (HIn) 1.3.3 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el reconocimiento intermedio debe consistir en:
- (HIn) .1 las disposiciones de (HA) 1.2.3;
- (HIn) .2 examinar el equipo separador de agua e hidrocarburos, el equipo filtrador de hidrocarburos o la unidad de tratamiento, cuando esté instalada, incluidas las bombas, tuberías y

* Véanse también las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de petroleros (resolución A.744(18), anexo B).

accesorios conexos para detectar si se ha producido desgaste y corrosión (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16);

(HIn) .3 examinar el hidrocarburoómetro (dispositivo de alarma de 15 ppm y monitor de aguas de sentina) para ver si hay defectos, deterioro o daños evidentes y comprobar el calibrado del hidrocarburoómetro de conformidad con lo estipulado en el manual de operaciones e instrucciones del fabricante (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16).

(HIn) 1.3.4 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento intermedio debe consistir en:

(HIn) .1 las disposiciones de (HA) 1.2.4;

(HIn) .2 examinar el sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos, así como el hidrocarburoómetro, para ver si hay defectos, deterioro o daños evidentes y comprobar el calibrado del hidrocarburoómetro de conformidad con lo estipulado en el manual de operaciones e instrucciones del fabricante (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);

(HIn) .3 confirmar que el funcionamiento de los detectores de la interfaz hidrocarburos/agua es satisfactorio (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);

(HIn) .4 en lo que se refiere al sistema de lavado con crudos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13B):

(HIn) .4.1 examinar las tuberías de lavado con crudos situadas en el exterior de los tanques de carga. Si al realizar el examen hay dudas en cuanto al estado de las tuberías, tal vez sea necesario someterlas a pruebas de presión, calibrado o ambas cosas. Se prestará especial atención a las reparaciones, tales como planchas de refuerzo soldadas;

(HIn) .4.2 confirmar el funcionamiento satisfactorio de las válvulas de aislamiento de los calentadores de vapor para el agua de lavado, cuando estén instaladas;

(HIn) .4.3 examinar al menos dos tanques de carga seleccionados, con la finalidad expresa de verificar que los sistemas instalados de lavado con crudos y de agotamiento de la carga siguen siendo eficaces. Si el tanque no se puede desgasificar para que el inspector penetre sin riesgos en el interior no se debe efectuar un examen interno. En ese caso, el examen podrá efectuarse junto con el examen interno de los tanques de carga prescrito en (CIn) 2.3.3.3, anexo 1;

(HIn) .5 examinar el accionamiento manual y/o a distancia de cada una de las válvulas de los tanques (u otros dispositivos de cierre similares) que han de mantenerse cerradas durante la travesía (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 24).

(HIn) 1.3.5 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, la conclusión del reconocimiento intermedio debe consistir en:

(HIn) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;

(HIn) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

(HR) 1.4 **Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.5.

- (HR) 1.4.1 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (HR) .1 las disposiciones de (HA) 1.2.1, salvo en lo que se refiere a la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.
- (HR) 1.4.2 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el examen de los certificados vigentes y demás registros de los petroleros debe consistir además en:
- (HR) .1 las disposiciones de (HA) 1.2.2.
- (HR) 1.4.3 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (HR) .1 las disposiciones de (HIn) 1.3.3;
- (HR) .2 confirmar, si es necesario mediante una prueba simulada u otro método equivalente, el funcionamiento satisfactorio del equipo separador de agua e hidrocarburos o del equipo filtrador de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16);
- (HR) .3 confirmar, si es necesario mediante una prueba simulada u otro método equivalente, el funcionamiento satisfactorio del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos, incluido cuando sea factible el funcionamiento de los medios automáticos y manuales provistos para detener la descarga del efluente (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16);
- (HR) .4 confirmar el funcionamiento satisfactorio de la alarma del sistema filtrador de hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 16);
- (HR) .5 confirmar el funcionamiento satisfactorio de los homogenizadores, incineradores de fangos u otros medios reconocidos para controlar los fangos, cuando el tamaño del tanque para residuos de hidrocarburos (fangos) se haya aprobado sobre la base de dichas instalaciones (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 17).
- (HR) 1.4.4 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos en relación con las prescripciones adicionales aplicables a los petroleros, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (HR) .1 las disposiciones de (HIn) 1.3.4;
- (HR) .2 confirmar que la instalación de los tanques de decantación o de los tanques de carga designados como tanques de decantación y sus sistemas de tuberías conexos es satisfactoria (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);
- (HR) .3 confirmar, si es necesario mediante una prueba simulada u otro método equivalente, el funcionamiento satisfactorio del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos y su equipo conexo, incluidos los detectores de la interfaz de hidrocarburos/agua (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 9 y 15);
- (HR) .4 confirmar que la disposición de las bombas, tuberías y válvulas se ajusta a lo prescrito para los sistemas de tanques de lastre separado (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13);
- (HR) .5 confirmar que la disposición de las bombas, tuberías y válvulas se ajusta a las Especificaciones revisadas para los petroleros con tanques dedicados a lastre limpio (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13A);

- (HR) .6 confirmar que el sistema de lavado con crudos se ajusta a lo prescrito para tales sistemas (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13A), y en particular:
- (HR) .6.1 someter a prueba el sistema de lavado con crudos a la presión de servicio como mínimo;
- (HR) .6.2 examinar los tanques de carga con la finalidad expresa de verificar que los sistemas de lavado con crudos y de agotamiento de la carga siguen siendo satisfactorios;
- (HR) .6.3 examinar internamente, cuando se hayan instalado, las válvulas de aislamiento de los calentadores de vapor;
- (HR) .7 verificar, mediante una inspección del interior del tanque u otro procedimiento aceptable para la Administración, la eficacia del sistema de lavado con crudos. Si no es posible desgasificar el tanque para que penetre el inspector en condiciones de seguridad, no se deberá efectuar el examen interno. Una alternativa aceptable sería obtener resultados satisfactorios durante los reconocimientos prescritos en (HA) 1.2.4.9 (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 13B);
- (HR) .8 confirmar que no hay fugas procedentes de los conductos de lastre que atraviesan los tanques de carga ni de los conductos de carga que pasan por los tanques de lastre (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 13, 13A y 13B);
- (HR) .9 confirmar que las bombas, conductos y medios de descarga son satisfactorios (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 18), y en particular:
- (HR) .9.1 confirmar que los sistemas de tuberías para la descarga de agua de lastre sucia o agua que contenga hidrocarburos son satisfactorios;
- (HR) .9.2 confirmar que los medios de drenaje de las bombas y conductos de carga, incluido el dispositivo de agotamiento y las conexiones para bombear a los tanques de decantación o de carga, o bien a tierra, son satisfactorios;
- (HR) .9.3 confirmar que los medios del sistema de caudal parcial, si los hay, son satisfactorios;
- (HR) .10 confirmar que los dispositivos de cierre instalados en el sistema de trasvase de la carga o en las tuberías de carga, según proceda, son satisfactorios (MARPOL 73/78/90, Anexo I, regla 24);
- (HR) .11 confirmar, según proceda y en la medida posible, que los medios para prevenir la contaminación por hidrocarburos en caso de abordaje o varada son satisfactorios (MARPOL 73/78/90, Anexo I, reglas 13F y 13G).
- (HR) 1.4.5 Por lo que respecta a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (HR) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.

- (N) **2 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN PARA EL TRANSPORTE DE SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS A GRANEL**
- (NI) **2.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1.
- (NI) 2.1.1 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el examen de los planos y proyectos (en función de las cargas que el buque vaya a estar autorizado a transportar) debe consistir en:
- (NI) .1 establecer la lista de sustancias del Anexo II (apéndice II) para cuyo transporte se propone autorizar al buque (MARPOL 73/78/90, Anexo II, reglas 11 ó 12A);
- (NI) .2 examinar el sistema de bombeo (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 5A);
- (NI) .3 examinar el sistema de agotamiento (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 5A);
- (NI) .4 examinar el sistema y equipo de lavado de tanques (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NI) .5 examinar los medios de descarga sumergidos (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NI) .6 examinar el equipo de ventilación para la eliminación de residuos (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NI) .7 examinar el sistema de calentamiento prescrito para las sustancias solidificantes y de alta viscosidad (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NI) .8 examinar el Manual de procedimientos y medios (incluidas las prescripciones relativas al transporte de la carga para cumplir con las reglas del Anexo II) (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M).
- (NI) 2.1.2 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el reconocimiento durante la fase de construcción y al finalizar la instalación (en función de las cargas que el buque vaya a estar autorizado a transportar) debe consistir en:
- (NI) .1 confirmar que los sistemas de bombeo y agotamiento son satisfactorios y que hay a bordo la cantidad suficiente de tubos amovibles o codos, cuando sean necesarios (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 5A);
- (NI) .2 realizar la prueba con agua para medir la cantidad residual del agotamiento (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 5A, y Normas P y M, apéndice A);
- (NI) .3 confirmar que las máquinas de lavado de tanques provistas a bordo funcionan debidamente, son las descritas en el Manual de procedimientos y medios y han sido instaladas de conformidad con los planos aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NI) .4 confirmar que el sistema de calentamiento del agua de lavado, si se ha prescrito, está instalado de conformidad con los planos aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);

- (NI) .5 confirmar que el número y la posición de las aberturas de lavado de tanques para máquinas portátiles se ajustan a los planos aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NI) .6 confirmar que las bocas de descarga sumergidas se ajustan a los planos aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NI) .7 confirmar que en las tuberías de descarga comunes se dispone de medios para aislar las aberturas existentes por encima de la línea de flotación (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NI) .8 verificar mediante una prueba real que el régimen de descarga de las bombas, cuando se utilice un tipo de régimen variable, puede ser controlado como se estipula en el Manual de procedimientos y medios (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NI) .9 verificar que se han instalado medios para reducir el caudal de descarga de las bombas de régimen fijo a los regímenes estipulados (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NI) .10 confirmar que el funcionamiento del dispositivo de registro que se haya instalado es satisfactorio y verificar mediante la prueba pertinente que el medidor de caudal tiene una precisión del $\pm 15\%$ o mayor (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NI) .11 confirmar que el equipo de ventilación para la eliminación de residuos ha sido instalado de conformidad con los planos aprobados y funciona debidamente y que el motor de los ventiladores portátiles puede alcanzar la presión correspondiente a la capacidad prescrita para dichos ventiladores (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NI) .12 confirmar que el sistema de calentamiento para las sustancias solidificantes y de alta viscosidad ha sido instalado de conformidad con el plano aprobado (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M).
- (NI) 2.1.3 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, la comprobación de que se llevan a bordo de los buques de carga los documentos prescritos (en función de las cargas que el buque vaya a estar autorizado a transportar) debe consistir en:
- (NI) .1 confirmar que se ha provisto el Manual de procedimientos y medios (MARPOL 73/78/90, Anexo II, reglas 5, 5A y 8);
- (NI) .2 confirmar que se ha provisto el Libro registro de carga (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 9);
- (NI) .3 confirmar que el indicador de descargas de hidrocarburos ha sido aprobado para las sustancias paraoleosas que puedan figurar en el Certificado de prevención de la contaminación por hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 14).
- (NI) 2.1.4 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, la conclusión de reconocimiento inicial debe consistir en:
- (NI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.
- (NA) **2.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2.

- (NA) 2.2.1 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (NA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;
 - (NA) .2 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
 - (NA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
 - (NA) .4 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;
 - (NA) .5 comprobar, cuando proceda, la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
 - (NA) .6 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
 - (NA) .7 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/13 b));
 - (NA) .8 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;
 - (NA) .9 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
 - (NA) .10 confirmar que se lleva a bordo el Manual de procedimientos y medios (MARPOL 73/78/90, Anexo II, reglas 5, 5A y 8);
 - (NA) .11 confirmar que se utiliza correctamente el Libro registro de la carga (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 9);
 - (NA) .12 confirmar que el indicador de descargas de hidrocarburos está aprobado para las sustancias paraoleosas que puedan figurar en el Certificado de prevención de la contaminación por hidrocarburos (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 14);
 - (NA) .13 efectuar una inspección visual de las lecturas del dispositivo registrador que se haya instalado, cuando se transporten sustancias de la categoría B (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M).
- (NA) 2.2.2 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el reconocimiento anual debe consistir en:
- (NA) .1 efectuar un examen externo y confirmar que los sistemas de bombeo y tuberías, incluido el sistema de agotamiento si está instalado, y el equipo conexo siguen siendo del tipo aprobado (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 5A);

- (NA) .2 efectuar un examen externo de las tuberías de lavado de los tanques y confirmar que el tipo, la capacidad, el número y la disposición de las máquinas de lavado de tanques son los aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NA) .3 efectuar un examen externo del sistema de calentamiento del agua de lavado (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NA) .4 efectuar un examen externo, en la medida de lo posible, de los medios de descarga sumergidos (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NA) .5 confirmar que los medios de control del régimen de descarga de residuos son los aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NA) .6 confirmar que el indicador del régimen de flujo funciona correctamente (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NA) .7 confirmar que el equipo de ventilación para la eliminación de residuos es el aprobado (MARPOL 73/78/90, Anexo II y Normas P y M);
- (NA) .8 efectuar un examen externo, en la medida en que resulte accesible, del sistema de calentamiento prescrito para la sustancias solidificantes y de alta viscosidad (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NA) .9 confirmar que los avisadores de nivel alto de los tanques de carga funcionan correctamente;
- (NA) .10 examinar cualquier otra prescripción recogida en el Certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.
- (NA) 2.2.3 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:
- (NA) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
- (NA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (NIn) **2.3 Reconocimientos intermedios** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.3.
- (NIn) 2.3.1 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (NIn) .1 las disposiciones de (NA) 2.2.1.
- (NIn) 2.3.2 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el reconocimiento intermedio debe consistir en:
- (NIn) .1 las disposiciones de (NA) 2.2.2;
- (NIn) .2 verificar mediante el Libro registro de la carga que los medios de bombeo y de agotamiento han venido vaciando los tanques eficazmente y que todos ellos funcionan debidamente (MARPOL 73/78/90, Anexo II, reglas 5A y 9);

- (NIn) .3 confirmar, si es posible, que las bocas de descarga están en buen estado (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NIn) .4 confirmar el funcionamiento satisfactorio del dispositivo de registro que se haya instalado y comprobar mediante la prueba pertinente que el medidor de caudal tiene una precisión de $\pm 15\%$ o mayor (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NIn) .5 confirmar que el equipo de ventilación para la eliminación de residuos es satisfactorio y que el motor de los ventiladores portátiles puede alcanzar la presión correspondiente a la capacidad prescrita para dichos ventiladores (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M).
- (NIn) 2.3.3 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, la conclusión del reconocimiento intermedio debe consistir en:
- (NIn) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
- (NIn) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (NR) **2.4 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.4.
- (NR) 2.4.1 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (NR) .1 las disposiciones de (NA) 2.2.1, salvo en lo que se refiere a la validez del Certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.
- (NR) 2.4.2 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, el reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (NR) .1 las disposiciones de (NIn) 2.3.2;
- (NR) .2 confirmar que los sistemas de bombeo y agotamiento son satisfactorios y que hay a bordo la cantidad suficiente de tubos amovibles o codos, cuando sean necesarios (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 5A);
- (NR) .3 realizar la prueba con agua para medir la cantidad residual del agotamiento (MARPOL 73/78/90, Anexo II, regla 5A, y Normas P y M, apéndice A);
- (NR) .4 confirmar que las máquinas de lavado de tanques provistas a bordo funcionan debidamente, son las descritas en el Manual de procedimientos y medios y han sido instaladas de conformidad con los planos aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NR) .5 confirmar que el sistema de calentamiento del agua de lavado, si se ha prescrito, está instalado de conformidad con los planos aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
- (NR) .6 confirmar que el número y la posición de las aberturas de lavado de tanques para máquinas portátiles se ajustan a los planos aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);

- (NR) .7 confirmar que las bocas de descarga sumergidas están en buen estado y se ajustan a los planos aprobados (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
 - (NR) .8 confirmar que en las tuberías de descarga comunes se dispone de medios para aislar las aberturas existentes por encima de la línea de flotación (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
 - (NR) .9 verificar mediante una prueba real que el régimen de descarga de las bombas, cuando se utilice un tipo de régimen variable, puede ser controlado como se estipula en el Manual de procedimientos y medios (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
 - (NR) .10 verificar que se han instalado medios para reducir el caudal de descarga de las bombas de régimen fijo a los regímenes estipulados (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
 - (NR) .11 confirmar que el equipo de ventilación para la eliminación de residuos ha sido instalado de conformidad con los planos aprobados y funciona debidamente (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M);
 - (NR) .12 confirmar que el sistema de calentamiento para las sustancias solidificantes y de alta viscosidad ha sido instalado de conformidad con el plano aprobado (MARPOL 73/78/90, Anexo II, y Normas P y M).
- (NR) 2.4.3 Por lo que respecta al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (NR) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.

ANEXO 4

**DIRECTRICES PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS EN VIRTUD
DE LOS CÓDIGOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO**

- (Q) 1 **DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL Y EL CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL**
- (QI) 1.1 **Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1.
- (QI) 1.1.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el examen de los planos y proyectos de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:
- (QI) .1 determinar los productos que se espera que el buque estará autorizado a transportar y tomar nota de las prescripciones mínimas especiales pertinentes (Código CIQ 83/90/00, cap. 17) y de todas las demás prescripciones especiales (Código CIQ 83/90/00, cap. 15);
- (QI) .2 examinar los planos correspondientes al tipo de buque, emplazamiento de los tanques de carga, contención de la carga, materiales de construcción, control de la temperatura de la carga, sistemas de respiración de los tanques de carga, control ambiental, instalaciones eléctricas, prevención y extinción de incendios, instrumentos y la disponibilidad, especificaciones y estiba del equipo para la protección del personal (Código CIQ 83/90/00, caps. 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10,11,13 y 14);
- (QI) .3 examinar los planos correspondientes al francobordo y la estabilidad sin avería, las descargas por debajo de la cubierta de cierre y la aptitud para conservar la flotabilidad (Código CIQ 83/90/00, cap. 2);
- (QI) .4 examinar los planos correspondientes a la disposición del buque (Código CIQ 83/90/00, cap. 3);
- (QI) .5 examinar los planos para el trasvase de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 5);
- (QI) .6 examinar los planos de la ventilación mecánica en la zona de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 12);
- (QI) .7 las disposiciones de (NI) 2.1.1, en el anexo 3.
- (QI) 1.1.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:
- (QI) .1 confirmar que los tanques que contengan carga o residuos de carga están debidamente segregados de los espacios de alojamiento, de servicio y de máquinas, así como del agua potable y de las provisiones para el consumo humano; que las tuberías de la carga no pasan por ningún espacio de alojamiento, de servicio o de máquinas, salvo que se trate de cámaras de bombas de carga o de cámaras de

- bombas, y que no se transportan cargas en el pique de proa ni en el de popa (Código CIQ 83/90/00, cap. 3);
- (QI) .2 examinar las tomas de aire y las aberturas que den a espacios de alojamiento, de servicio y de máquinas en relación con los sistemas de trasiego de la carga por tuberías y de respiración de la carga, y sus entradas, las admisiones de aire y las aberturas en relación con la zona de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 3);
- (QI) .3 examinar la disposición de las cámaras de bombas de carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 3);
- (QI) .4 examinar los accesos a los espacios situados en la zona de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap.3);
- (QI) .5 examinar los medios de bombeo de sentina y de lastre y confirmar que las bombas y tuberías tienen las marcas de identificación (Código CIQ 83/90/00, cap. 3);
- (QI) .6 examinar, cuando proceda, los medios de carga y descarga por la proa o por la popa, prestando especial atención a las admisiones de aire y a las entradas de los espacios de alojamiento, de máquinas y de servicio, el equipo eléctrico, los dispositivos contra incendios y los medios de comunicación y someter a prueba el telemando para detener las bombas de carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 3);
- (QI) .7 confirmar que los tipos de tanques de carga están dispuestos e instalados de conformidad con los planos aprobados, examinar el interior de los tanques de carga, de lastre de agua y otros espacios situados en la zona de la carga y someter a prueba de presión los mamparos límite (Código CIQ 83/90/00, cap. 4);
- (QI) .8 examinar los medios para el trasvase de la carga y confirmar que todos los conductos flexibles son aptos para la finalidad a que están destinados y, cuando proceda, que han pasado la prueba de prototipo o que en ellos se indica la fecha de la prueba (Código CIQ 83/90/00, cap. 5);
- (QI) .9 examinar y someter a prueba todos los sistemas de calentamiento o enfriamiento de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 7);
- (QI) .10 confirmar que los sistemas de respiración de los tanques de carga están instalados de conformidad con los planos aprobados (Código CIQ 83/90/00, cap. 8);
- (QI) .11 confirmar que los avisadores de nivel alto, los sistemas de control de reboses o las válvulas de rebose o medios equivalentes provistos para controlar un posible aumento del nivel del líquido en el sistema de aireación funcionan satisfactoriamente (Código CIQ 83/90/00, cap. 8);
- (QI) .12 confirmar que se han tomado medidas adecuadas para el agotamiento de los conductos de respiración y que no se ha instalado ninguna válvula de cierre ni otros medios de detención, incluidas bridas ciegas giratorias o de obturación, en los conductos individuales ni en el colector si los conductos están combinados o se hallan por encima o por debajo de las válvulas aliviadoras de presión/vacío con sistemas de aireación cerrados (Código CIQ 83/90/00, cap. 8);
- (QI) .13 confirmar que se han tomado medidas adecuadas para que los sistemas de respiración controlada de los tanques dispongan de un medio principal y un medio secundario (o medios alternativos) (MSC.102(73) y MEPC.79(43), capítulo 8);

- (QI) .14 examinar el emplazamiento de los respiraderos en relación con la altura por encima de la cubierta de intemperie o de la pasarela proa-popa, desde las tomas de aire o aberturas más próximas a un espacio de alojamiento, de servicio de máquinas, o de una fuente de ignición, y confirmar que las válvulas de respiración de gran velocidad son de un tipo aprobado (Código CIQ 83/90/00, cap. 8);
- (QI) .15 examinar los dispositivos para el control ambiental, incluidos los medios para el almacenamiento o la generación y el secado de un gas inerte (Código CIQ 83/90/00, cap. 9);
- (QI) .16 examinar las instalaciones eléctricas y confirmar que, cuando procedía, se han utilizado materiales especiales y que el equipo eléctrico instalado en emplazamientos potencialmente peligrosos, en las condiciones permitidas, ha sido autorizado por una autoridad reconocida para las cargas que se van a transportar (Código CIQ 83/90/00, cap. 10);
- (QI) .17 confirmar que los tanques de carga independientes están puestos a masa al casco y que todas las uniones con juntas estancas de las tuberías de la carga y las conexiones de los conductos flexibles para la carga están puestas a masa (Código CIQ 83/90/00, cap. 10);
- (QI) .18 examinar los medios de prevención y extinción de incendios (Código CIQ 83/90/00, cap. 11);
- (QI) .19 examinar el sistema fijo de extinción de incendios para la cámara de bombas de carga y confirmar que los ensayos de la instalación se han llevado a cabo de manera satisfactoria y que sus medios de funcionamiento están claramente marcados (Código CIQ 83/90/00, cap. 11);
- (QI) .20 comprobar el sistema a base de espuma instalado en cubierta para la zona de la carga, incluido el abastecimiento de concentrado de espuma, y comprobar que en el colector contraincendios se produce el número mínimo de chorros de agua a la presión necesaria (véase (E1) 1.1.3.1 en el anexo 1) cuando el sistema está en funcionamiento (Código CIQ 83/90/00, cap. 11);
- (QI) .21 confirmar que en la zona de la carga se ha instalado equipo portátil de extinción de incendios adecuado para las cargas que se vayan a transportar (Código CIQ 83/90/00, cap. 11);
- (QI) .22 examinar y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios de la zona de la carga en que se penetra habitualmente durante las operaciones de manipulación de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 12), y comprobar en particular que:
- (QI) .22.1 se pueden controlar desde el exterior del espacio;
- (QI) .22.2 se han fijado letreros de aviso relativos a su utilización;
- (QI) .22.3 son del tipo extractor, con extracción por debajo de las planchas del piso, a menos que se trate de las cámaras de los motores impulsores de las bombas de carga, en cuyo caso deben ser del tipo de presión positiva;
- (QI) .22.4 los conductos no atraviesan espacios de alojamiento, de servicio o de máquinas y los conductos de salida se encuentran separados de las entradas de ventilación y las aberturas que den a dichos espacios;

- (QI) .22.5 los motores eléctricos de los ventiladores están instalados fuera de los conductos de ventilación y los ventiladores y conductos de ventilación situados únicamente en la zona en que se encuentren dichos ventiladores están contruidos de modo que no desprendan chispas en emplazamientos potencialmente peligrosos;
- (QI) .23 examinar y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios en que se entre habitualmente aparte de los contemplados en (QI) 1.1.2.21 (Código CIQ 83/90/00, cap. 12);
- (QI) .24 confirmar que los dobles fondos, los coferdanes, las quillas de cajón, los túneles para tuberías, los espacios de bodega y otros espacios en los que se pueda acumular la carga se pueden ventilar adecuadamente para garantizar un medio ambiente sin riesgos cuando sea necesario entrar en ellos y que, cuando proceda, se ha provisto un sistema de ventilación permanente y que todos los ventiladores cumplen lo dispuesto en (QI) 1.1.2.22.5 (Código CIQ 83/90/00, cap. 12);
- (QI) .25 examinar los sistemas y circuitos intrínsecamente seguros utilizados para medición, vigilancia, control y comunicación en todos los emplazamientos potencialmente peligrosos (Código CIQ 83/90/00, cap. 13);
- (QI) .26 comprobar que se dispone de equipo para la protección del personal (Código CIQ 83/90/00, cap. 14), y en particular que:
- (QI) .26.1 se dispone de indumentaria protectora adecuada para los tripulantes ocupados en las operaciones de carga y descarga, así como de un lugar apropiado de almacenamiento para la misma;
- (QI) .26.2 se ha provisto, y están adecuadamente estibados, el equipo de seguridad prescrito y los aparatos respiratorios conexos y, cuando proceda, los medios de protección ocular y respiratoria para evacuaciones de emergencia;
- (QI) .26.3 se dispone de un equipo de primeros auxilios, incluidas las parihuelas y el equipo de reanimación de oxígeno;
- (QI) .26.4 se han adoptado medidas para tener a bordo antídotos contra las cargas que se transporten;
- (QI) .26.5 los medios de descontaminación y los lavaojos funcionan correctamente;
- (QI) .26.6 se hallan a bordo los instrumentos exigidos para la detección de escapes de gas y se han adoptado medidas para la provisión de los tubos de detección de vapores adecuados;
- (QI) .26.7 la estiba de las muestras de carga es satisfactoria;
- (QI) .27 las disposiciones de (NI) 2.1.2, en el anexo 3.
- (QI) 1.1.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, la comprobación de que todos los documentos prescritos se hallan a bordo del buque debe consistir en:
- (QI) .1 confirmar que se dispone a bordo del cuadernillo de información sobre carga y estabilidad, en el que figuran pormenores de las condiciones típicas de servicio y de lastre, así como datos para evaluar otras condiciones de carga, un resumen de

las características que permiten al buque conservar la flotabilidad e información suficiente para asegurar que el buque se carga y se utiliza sin riesgos y según buenas prácticas marineras (Código CIQ 83/90/00, cap.2);

- (QI) .2 confirmar que se ha facilitado información sobre la aptitud del buque para conservar la flotabilidad después de avería basada en la información sobre la carga respecto de todas las condiciones de carga y las variaciones de calado y asiento previstas (Código CIQ 83/90/00, cap. 2);
- (QI) .3 confirmar que se dispone de un cuadro en el que figura la relación de llenado de los tanques de carga según densidades diferentes (Código CIQ 83/90/00, cap. 16);
- (QI) .4 confirmar que se dispone de un ejemplar del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel o de la reglamentación nacional equivalente (Código CIQ 83/90/00, cap. 16);
- (QI) .5 confirmar que se dispone de información sobre las propiedades químicas y físicas de los productos que se van a transportar, así como sobre las medidas que procede adoptar en caso de accidente (Código CIQ 83/90/00, cap. 16);
- (QI) .6 confirmar que se dispone de un manual sobre procedimientos de trasvase de la carga, limpieza de tanques, desgasificación, lastrado, etc. (Código CIQ 83/90/00, cap. 16);
- (QI) .7 las disposiciones de (NI) 2.1.3 en el anexo 3.

(QI) 1.1.4 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:

- (QI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.
- (QA) **1.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2.
- (QA) 1.2.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
 - (QA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;
 - (QA) .2 comprobar la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;
 - (QA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
 - (QA) .4 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;

- (QA) .5 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los certificados correspondientes;
- (QA) .6 comprobar la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o del Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;
- (QA) .7 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/13 b));
- (QA) .8 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;
- (QA) .9 confirmar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
- (QA) .10 confirmar que se dispone a bordo del cuadernillo de información sobre carga y estabilidad, en el que figuran pormenores de las condiciones típicas de servicio y de lastre, así como de datos para evaluar otras condiciones de carga, un resumen de las características que permiten al buque conservar la flotabilidad e información suficiente para asegurar que el buque se carga y se utiliza sin riesgos y según buenas prácticas marineras (Código CIQ 83/90/00, cap. 2) (Sin referencia en el Código CGrQ 85/90/00);
- (QA) .11 confirmar que se ha facilitado información sobre la aptitud del buque para conservar la flotabilidad después de avería basada en la información sobre la carga respecto de todas las condiciones de carga y las variaciones de calado y asiento previstas (Código CIQ 83/90/00, cap. 2) (Sin referencia en el Código CGrQ 85/90/00);
- (QA) .12 confirmar que se dispone de un cuadro en el que figura la relación de llenado de los tanques de carga según densidades diferentes (Código CIQ 83/90/00, cap. 16) (Código CGrQ 85/90/00, cap. III G);
- (QA) .13 confirmar que se dispone de un ejemplar del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel o del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, o bien de la reglamentación nacional equivalente (Código CIQ 83/90/00, cap. 16) (Código CGrQ 85/90/00, cap. V);
- (QA) .14 confirmar que se dispone de información sobre las propiedades químicas y físicas de los productos que se van a transportar, así como sobre las medidas que procede adoptar en caso de accidente (Código CIQ 83/90/00, cap. 16) (Código CGrQ 85/90/00, cap. V);
- (QA) .15 confirmar que se dispone de un manual sobre procedimientos de trasvase de la carga, limpieza de tanques, desgasificación, lastrado, etc. (Código CIQ 83/90/00, cap. 16) (Código CGrQ 85/90/00, cap. V);
- (QA) .16 confirmar que se lleva a bordo el Manual de procedimientos y medios (Código CIQ 83/90/00, cap. 16A) (Código CGrQ 85/90/00, cap. VA);

- (QA) .17 confirmar que el plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar se encuentra a bordo (MARPOL 73/78 – 02, Anexo II, regla 16);
- (QA) .18 confirmar que el Libro registro de la carga se encuentra a bordo y se utiliza correctamente (MARPOL 73/78 - 91/97/02, Anexo II, regla 9).
- (QA) 1.2.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el reconocimiento anual de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales deben consistir en:
- (QA) .1 confirmar que las puertas y ventanas de la caseta de gobierno, los portillos y ventanas de la superestructura y los extremos de las casetas situados frente a la zona de la carga están en buen estado (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIC);
- (QA) .2 confirmar que se han eliminado las posibles fuentes de ignición en la cámara de bombas de carga o sus proximidades, tales como equipo suelto, materiales combustibles, etc., que no hay indicios de fugas indebidas y que las escalas de acceso están en buen estado (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIC);
- (QA) .3 confirmar que en la cámara de bombas hay secciones de tuberías desmontables u otro equipo aprobado necesario para la segregación de la carga y que están en buen estado (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIC);
- (QA) .4 examinar todos los mamparos de las cámaras de bombas por si presentan indicios de fugas de la carga o de grietas y, en especial, los medios de obturación de todas las perforaciones practicadas en dichos mamparos (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIC);
- (QA) .5 confirmar que el accionamiento por telemando del sistema de bombeo de sentina que da servicio a la cámara de bombas de carga funciona satisfactoriamente (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIC);
- (QA) .6 examinar los medios de bombeo de sentina y de lastre y confirmar que las bombas y tuberías tienen las marcas de identificación (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (Sin referencia en el Código CGrQ 85/90/00);
- (QA) .7 confirmar, cuando proceda, que los medios de carga y descarga por la proa o por la popa se hallan en buen estado y someter a prueba los medios de comunicación y el telemando para detener las bombas de carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 3) (Sin referencia en el Código CGrQ 85/90/00);
- (QA) .8 examinar los medios para el trasvase de la carga y confirmar que todos los conductos flexibles son aptos para la finalidad a que están destinados y, cuando proceda, que han pasado la prueba de prototipo o que en ellos se indica la fecha de la prueba (Código CIQ 83/90/00, cap. 5) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IID);
- (QA) .9 examinar, cuando proceda, los sistemas de calentamiento o enfriamiento de la carga, incluido cualquier medio de muestreo, y confirmar que los dispositivos para medir la temperatura y los sistemas de alarma conexos funcionan satisfactoriamente (Código CIQ 83/90/00, cap. 7) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIF);

- (QA) .10 examinar, en la medida de lo posible, el sistema de respiración de los tanques de carga, así como las válvulas de presión/vacío, los medios secundarios para impedir las sobrepresiones y subpresiones y los dispositivos para impedir el paso de las llamas (Código CIQ 83/90/00, cap. 8, MSC.102(73) y MEPC.79(43) (Código CGrQ 85/90/00 y MEPC.80(43), cap. IIE);
- (QA) .11 examinar los dispositivos de medición, los avisadores de nivel alto y las válvulas para el control de reboses (Código CIQ 83/90/00, cap. 8) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIE);
- (QA) .12 confirmar que se han adoptado medidas para transportar o producir a bordo gas en cantidad suficiente para compensar las pérdidas normales y que los medios provistos para vigilar los espacios vacíos de los tanques son satisfactorios (Código CIQ 83/90/00, cap. 9) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIH);
- (QA) .13 confirmar que se han adoptado medidas para transportar una cantidad suficiente del medio adecuado cuando se utilicen agentes desecantes en las admisiones de aire de los tanques de carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 9) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIH);
- (QA) .14 confirmar que todo el equipo eléctrico instalado en zonas peligrosas es apto para las mismas, se encuentra en buen estado y se ha sometido a un mantenimiento adecuado (Código CIQ 83/90/00, cap. 10) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIB);
- (QA) .15 examinar el sistema fijo de extinción de incendios de la cámara de bombas de carga y el sistema a base de espuma instalado en cubierta para la zona de la carga y confirmar que su modo de empleo está indicado claramente (Código CIQ 83/90/00, cap. 11) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIE);
- (QA) .16 confirmar que el estado del equipo portátil de extinción de incendios para las cargas que se vayan a transportar en la zona de la carga es satisfactorio (Código CIQ 83/90/00, cap. 11) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIE);
- (QA) .17 examinar, en la medida de lo posible, y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los sistemas de ventilación de los espacios en que se entre habitualmente durante las operaciones de manipulación de la carga y de otros espacios situados en la zona de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 12) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIA);
- (QA) .18 confirmar, en la medida de lo posible, que los sistemas y circuitos intrínsecamente seguros utilizados para medición, vigilancia, control y comunicación en todos los emplazamientos potencialmente peligrosos están sometidos a un mantenimiento adecuado (Código CIQ 83/90/00, cap. 13) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIC);
- (QA) .19 examinar el equipo para la protección del personal (Código CIQ 83/90/00, cap. 14) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIF), y en particular que:
- (QA) .19.1 el estado de la indumentaria protectora para la tripulación ocupada en las operaciones de carga y descarga y su estiba son satisfactorios;
- (QA) .19.2 el equipo de seguridad prescrito y los aparatos respiratorios y de suministro de aire conexos y, cuando proceda, los medios de protección ocular y respiratoria para evacuaciones de emergencia están en buen estado y adecuadamente estibados;

- (QA) .19.3 el equipo de primeros auxilios, incluidas las parihuelas y el equipo de reanimación de oxígeno, está en buen estado;
- (QA) .19.4 se han adoptado medidas para tener a bordo antídotos contra las cargas que se transporten;
- (QA) .19.5 los medios de descontaminación y los lavajos funcionan correctamente;
- (QA) .19.6 se hallan a bordo los instrumentos exigidos para la detección de escapes de gas y se han adoptado medidas para la provisión de los tubos de detección de vapores adecuados;
- (QA) .19.7 los medios de estiba de las muestras de carga son satisfactorios;
- (QA) .20 las disposiciones de (NA) 2.2.2, en el anexo 3.
- (QA) 1.2.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:
- (QA) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;
- (QA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (QIn) **1.3 Reconocimientos intermedios** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.3.
- (QIn) 1.3.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (QIn) .1 las disposiciones de (QA) 1.2.1.
- (QIn) 1.3.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el reconocimiento intermedio de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:
- (QIn) .1 las disposiciones de (QA) 1.2.2;
- (QIn) .2 examinar los medios para el agotamiento de los conductos de respiración (Código CIQ 83/90/00, cap. 8) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIE);
- (QIn) .3 confirmar, cuando proceda, que las tuberías y los tanques de carga independientes están puestos a masa al casco (Código CIQ 83/90/00, cap. 10) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIB);
- (QIn) .4 examinar en general el equipo y los cables eléctricos instalados en zonas peligrosas, tales como las cámaras de bombas de carga y zonas adyacentes a los

tanques de carga, para verificar si hay algún equipo, accesorio o cable defectuoso. Se someterá a prueba la resistencia de electroaislamiento de los circuitos, aunque en los casos en que se lleve un buen registro de las pruebas efectuadas se podrán aceptar los resultados obtenidos en pruebas recientes (Código CIQ 83/90/00, cap. 10) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIB);

(QIn) .5 confirmar que se dispone de piezas de respeto para los ventiladores mecánicos de la zona de la carga (Código CIQ 83/90/00, cap. 12) (Código CGrQ 85/90/00, cap. IIIA);

(QIn) .6 las disposiciones de (NIn) 2.3.2, en el anexo 3.

(QIn) 1.3.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, la conclusión del reconocimiento intermedio debe consistir en:

(QIn) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;

(QIn) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

(QR) **1.4 Reconocimientos de renovación** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.4.

(QR) 1.4.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(QR) .1 las disposiciones de (QA) 1.2.1, salvo en lo que respecta a la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.

(QR) 1.4.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, el reconocimiento de renovación de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:

(QR) .1 las disposiciones de (QIn) 1.3.3;

(QR) .2 las disposiciones de (NR) 2.4.2, en el anexo 3.

(QR) 1.4.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:

(QR) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a

granel o el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.

(G) **2 DIRECTRICES PARA EFECTUAR LOS RECONOCIMIENTOS EXIGIDOS PARA EL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE GASES LICUADOS A GRANEL**

(GI) **2.1 Reconocimientos iniciales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.1.

(GI) 2.1.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el examen de los planos y proyectos de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:

(GI) .1 determinar los productos que se espera que el buque estará autorizado a transportar y tomar nota de las prescripciones mínimas especiales pertinentes (Código CIG 83/90/00, cap. 19);

(GI) .2 examinar los planos correspondientes al tipo de buque, contención de la carga, control del espacio destinado al vapor dentro de los tanques de carga, detección de vapor, instrumentos de medición, protección del personal, límites de llenado de los tanques de carga y otras prescripciones especiales (Código CIG 83/90/00, caps. 2, 4, 6, 13, 14, 15 y 17);

(GI) .3 examinar los planos correspondientes al francobordo y la estabilidad sin avería, las descargas por debajo de la cubierta de cierre y la aptitud para conservar la flotabilidad (Código CIG 83/90/00, cap. 2);

(GI) .4 examinar los planos correspondientes a la disposición del buque (Código CIG 83/90/00, cap. 3);

(GI) .5 examinar los planos correspondientes a los recipientes de elaboración a presión y los sistemas de tuberías para líquidos y vapor y las sometidas a presión (Código CIG 83/90/00, caps. 5 y 6);

(GI) .6 examinar los planos correspondientes al control de la presión y de la temperatura de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 7);

(GI) .7 examinar los planos correspondientes a los sistemas de respiración de los tanques de carga (Código CIG 83/90/00, cap. 8);

(GI) .8 examinar los planos correspondientes al control ambiental (Código CIG 83/90/00, cap. 9);

(GI) .9 examinar los planos correspondientes a las instalaciones eléctricas (Código CIG 83/90/00, cap. 10);

(GI) .10 examinar los planos correspondientes a la prevención y extinción de incendios (Código CIG 83/90/00, cap. 11);

(GI) .11 examinar los planos de la ventilación mecánica de la zona de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 12);

(GI) .12 examinar los planos de los instrumentos (de medición, de detección de gas) (Código CIG 83/90/00, cap. 13);

(GI) .13 examinar, cuando proceda, los planos para el empleo de la carga como combustible (Código CIG 83/90/00, cap. 16).

- (GI) 2.1.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el reconocimiento en la fase de construcción y al finalizar la instalación de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y materiales, debe consistir en:
- (GI) .1 confirmar que la separación en la zona de la carga y la disposición de los espacios de alojamiento, de servicio y de máquinas se ajustan a los planos aprobados (Código CIG 83/90/00, cap.3);
 - (GI) .2 examinar la disposición de las cámaras de bombas y de compresores para la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GI) .3 confirmar que el sistema de parada de emergencia de accionamiento manual y el sistema de parada automática de las bombas y los compresores para la carga se encuentran en buen estado (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GI) .4 examinar la disposición de las cámaras de control de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GI) .5 examinar los accesos a los espacios situados en la zona de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GI) .6 confirmar la disposición de las esclusas neumáticas (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GI) .7 examinar los medios de bombeo de sentina y de lastre y los del combustible líquido (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GI) .8 examinar, cuando proceda, los medios de carga y descarga por la proa y por la popa, prestando especial atención a las admisiones de aire y a las entradas de los espacios de alojamiento, de máquinas y de servicio, el equipo eléctrico, los dispositivos contraincendios y los medios de comunicación entre las cámaras de control de la carga y el puesto pertinente en tierra (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GI) .9 confirmar que los tanques de carga están dispuestos e instalados de conformidad con los planos aprobados, examinar el interior de los tanques de carga, de lastre de agua y otros espacios situados en la zona de la carga, y asegurarse de que se llevan a cabo las pruebas no destructivas y a presión adecuadas (Código CIG 83/90/00, cap. 4);
 - (GI) .10 examinar las tuberías de la carga y para procesos de elaboración, incluidos los medios de dilatación, el aislamiento de la estructura del casco y las válvulas de alivio de presión y de drenaje, y llevar a cabo una prueba de detección de fugas (Código CIG 83/90/00, cap. 5);
 - (GI) .11 confirmar que las válvulas del sistema de la carga se ajustan a los planos aprobados (Código CIG 83/90/00, cap. 5);
 - (GI) .12 confirmar que todos los conductos flexibles para líquidos y vapor son aptos para la finalidad a que están destinados y, cuando proceda, que han pasado la prueba de prototipo o que en ellos se indica la fecha de la prueba (Código CIG 83/90/00, cap. 5);

- (GI) .13 examinar los medios de control de la presión y de la temperatura de la carga, incluido, cuando lo haya, todo sistema de refrigeración, y confirmar que las alarmas conexas son satisfactorias (Código CIG 83/90/00, cap. 7);
- (GI) .14 confirmar que los sistemas de respiración de los tanques de carga, incluido, cuando proceda, todo sistema aliviador de presión complementario para el control del nivel de líquido y los sistemas de protección por vacío, han sido instalados de conformidad con los planos aprobados (Código CIG 83/90/00, cap. 8);
- (GI) .15 examinar los medios de control ambiental, incluidos los de almacenamiento o producción y secado de gas inerte (Código CIG 83/90/00, cap. 9);
- (GI) .16 examinar las instalaciones eléctricas, prestando atención especial al equipo de tipo certificado como seguro instalado en los espacios y zonas peligrosos a causa del gas (Código CIG 83/90/00, cap. 10);
- (GI) .17 examinar los medios de prevención y extinción de incendios (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GI) .18 examinar el sistema fijo de extinción de incendios de la cámara de bombas de carga y confirmar que los ensayos de la instalación se han llevado a cabo de manera satisfactoria y que los medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GI) .19 examinar el colector contraincendios, prestando atención especial a la disponibilidad de bocas contraincendios y medidas de aislamiento, comprobar que los dos chorros de agua llegan a todas las zonas de la carga y de contención de la carga a la presión prescrita y comprobar el telemando para poner en marcha una bomba contraincendios (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GI) .20 examinar y someter a prueba el sistema de aspersión de agua para enfriamiento, prevención de incendios y protección de la tripulación y confirmar que los medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GI) .21 examinar el sistema de productos químicos en polvo para la extinción de incendios en la zona de la carga, comprobar que las tuberías fijas están correctamente instaladas y sin obstrucciones y confirmar que los medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GI) .22 examinar el sistema de anhídrido carbónico de las cámaras de bombas y de compresores para la carga y confirmar que los ensayos de la instalación se han llevado a cabo de manera satisfactoria y que los medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GI) .23 confirmar que se dispone de equipos de bombero y examinar su disposición (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GI) .24 examinar y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios de la zona de la carga en que se entre habitualmente durante las operaciones de manipulación de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 12), y en particular comprobar que:
- (GI) .24.1 se pueden controlar desde el exterior del espacio;
- (GI) .24.2 se han fijado letreros de aviso relativos a su utilización;

- (GI) .24.3 son fijos y del tipo de presión negativa, permitiendo la extracción desde la parte alta de los espacios, la parte baja o ambas partes, según proceda, en las cámaras de bombas y de compresores para la carga y en las de control de la carga si están consideradas como espacios peligrosos a causa del gas;
- (GI) .24.4 son del tipo de presión positiva para los espacios que contengan los motores eléctricos que accionen los compresores o las bombas de carga y para otros espacios a salvo del gas situados en la zona de la carga, exceptuados los que contengan generadores de gas inerte;
- (GI) .24.5 los conductos de extracción del aire están separados de las tomas de ventilación y las aberturas que den a espacios de alojamiento, espacios de servicio, puestos de control y otros espacios a salvo del gas;
- (GI) .24.6 las tomas de ventilación están dispuestas de modo que se reduzca al mínimo la posibilidad de que los vapores peligrosos sean utilizados de nuevo;
- (GI) .24.7 los conductos de ventilación que arranquen de espacios peligrosos a causa del gas no atraviesan espacios de alojamiento, de servicio o de máquinas ni puestos de control, salvo cuando (GI) 2.1.2.30 sea de aplicación;
- (GI) .24.8 los motores eléctricos de los ventiladores están instalados fuera de los conductos de ventilación si existe el propósito de transportar productos inflamables y que los ventiladores y conductos de ventilación situados únicamente en la zona en que se encuentren dichos ventiladores están contruidos de modo que no desprendan chispas en espacios peligrosos a causa del gas;
- (GI) .25 examinar y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios en que se entre habitualmente, aparte de los contemplados en (GI) 2.1.2.24 (Código CIG 83/90/00, cap. 12);
- (GI) .26 examinar y someter a prueba, según proceda, los indicadores de nivel de líquido, el control de rebose, los manómetros, los dispositivos de alarma contra presiones elevadas y, cuando proceda, contra presiones bajas y los indicadores de temperatura de los tanques de carga (Código CIG 83/90/00, cap. 13);
- (GI) .27 examinar y someter a prueba, según proceda, el equipo detector de gas (Código CIG 83/90/00, cap. 13);
- (GI) .28 confirmar que se dispone de dos juegos amovibles de equipo detector de gas adecuados para las cargas que se vayan a transportar y un instrumento adecuado para medir niveles de oxígeno (Código CIG 83/90/00, cap. 13);
- (GI) .29 comprobar que se dispone de equipo de protección para el personal (Código CIG 83/90/00, cap. 14), y en particular que:
- (GI) .29.1 se han provisto, y están adecuadamente estibados, dos juegos completos de equipo de seguridad que permitan al personal entrar en un espacio lleno de gas y trabajar en él;
- (GI) .29.2 se dispone de un abastecimiento adecuado de aire comprimido y examinar, cuando proceda, todo compresor de aire especial o sistema de conductos de aire a baja presión;

- (GI) .29.3 se dispone de un equipo de primeros auxilios, incluidas las parihuelas y el equipo de reanimación de oxígeno y los antidotos, si los hubiere, contra los productos que vayan a transportarse;
- (GI) .29.4 se dispone de medios de protección ocular y respiratoria para evacuaciones de emergencia;
- (GI) .29.5 los medios de descontaminación y los lavajos funcionan correctamente;
- (GI) .29.6 el personal está protegido, cuando proceda, contra los efectos de escapes considerables procedentes de la carga mediante un espacio especialmente proyectado y equipado en la zona de alojamiento;
- (GI) .29.7 la cámara de control de la carga, cuando proceda, es un espacio a salvo del gas;
- (GI) .30 examinar, cuando proceda, los medios para utilizar la carga como combustible y comprobar que el suministro de combustible gaseoso al espacio de máquinas se interrumpe si el sistema de ventilación aspirante no funciona correctamente y que la válvula maestra para el combustible gaseoso se puede cerrar por telemando desde el interior del espacio de máquinas (Código CIG 83/90/00, cap. 16).
- (GI) 2.1.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, la comprobación de que toda la documentación prescrita se halla a bordo del buque debe consistir en:
- (GI) .1 confirmar que se dispone a bordo del cuadernillo de información sobre carga y estabilidad, en el que figuran pormenores de las condiciones típicas de servicio y de lastre, así como datos para evaluar otras condiciones de carga, un resumen de las características que permiten al buque conservar la flotabilidad e información suficiente para asegurar que el buque se carga y se utiliza sin riesgos y según buenas prácticas marineras (Código CIG 83/90/00, cap. 2);
- (GI) .2 confirmar que se ha facilitado información sobre la aptitud del buque para conservar la flotabilidad después de avería basada en la información sobre la carga respecto de todas las condiciones de carga y las variaciones de calado y asiento previstas (Código CIG 83/90/00, cap. 2);
- (GI) .3 confirmar que se dispone de la información necesaria para el transporte sin riesgos de los productos que se vayan a transportar (Código CIG 83/90/00, cap. 18);
- (GI) .4 confirmar que se dispone de un ejemplar del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel o de la reglamentación nacional equivalente (Código CIG 83/90/00, cap. 18).
- (GI) 2.1.4 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, la conclusión del reconocimiento inicial debe consistir en:
- (GI) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.
- (GA) **2.2 Reconocimientos anuales** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.2.

- (GA) 2.2.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:
- (GA) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga o el Certificado de seguridad para buque de carga;
 - (GA) .2 comprobar la validez del Certificado de gestión de la seguridad (CGS) y que se lleva a bordo una copia del documento de cumplimiento;
 - (GA) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de francobordo o del Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
 - (GA) .4 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
 - (GA) .5 si el buque figura en el registro de una sociedad de clasificación, comprobar los correspondientes certificados;
 - (GA) .6 comprobar la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
 - (GA) .7 comprobar que la asignación del buque se ajusta a lo estipulado en el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 74/88, regla V/13 b));
 - (GA) .8 comprobar que el capitán, los oficiales y los marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación;
 - (GA) .9 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido aprobado antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
 - (GA) .10 confirmar que se dispone a bordo del cuadernillo de información sobre carga y estabilidad, en el que figuran pormenores de las condiciones típicas de servicio y de lastre, así como datos para evaluar otras condiciones de carga, un resumen de las características que permiten al buque conservar la flotabilidad e información suficiente para asegurar que el buque se carga y se utiliza sin riesgos y según buenas prácticas marineras (Código CIG 83/90/00, cap. 2);
 - (GA) .11 confirmar que se ha facilitado información sobre la aptitud del buque para conservar la flotabilidad después de avería basada en la información sobre la carga respecto de todas las condiciones de carga y las variaciones de calado y asiento previstas (Código CIG 83/90/00, cap.2);
 - (GA) .12 confirmar que se dispone de la información necesaria para el transporte sin riesgos de los productos que se vayan a transportar (Código CIG 83/90/00, cap. 18);
 - (GA) .13 confirmar que se dispone de un ejemplar del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel o de la reglamentación nacional equivalente (Código CIG 83/90/00, cap. 18).

- (GA) 2.2.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el reconocimiento anual de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:
- (GA) .1 confirmar que los medios especiales para poder resistir ciertas averías están en buen estado (Código CIG 83/90/00, cap. 2);
 - (GA) .2 confirmar que las puertas y ventanas de la caseta de gobierno, los portillos y ventanas de la superestructura y los extremos de las casetas situadas frente a la zona de la carga se encuentran en buen estado (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GA) .3 examinar las cámaras de bombas y de compresores para la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GA) .4 confirmar que el sistema de parada manual de emergencia y el sistema de parada automática de las bombas y compresores para la carga están en buen estado (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GA) .5 examinar la cámara de control de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GA) .6 examinar los medios de detección de gas de las cámaras de control de la carga y las medidas adoptadas para excluir las fuentes de ignición cuando tales espacios no estén a salvo del gas (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GA) .7 confirmar que los medios de las esclusas neumáticas están sometidos a un mantenimiento adecuado (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GA) .8 examinar, en la medida de lo posible, los medios de bombeo de sentina, de lastre y de combustible líquido (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GA) .9 examinar, cuando proceda, los medios de carga y descarga por la proa o por la popa, prestando especial atención al equipo eléctrico, los dispositivos contra incendios y los medios de comunicación entre la cámara de control de la carga y el puesto pertinente en tierra (Código CIG 83/90/00, cap. 3);
 - (GA) .10 confirmar que los medios de cierre hermético de las bóvedas de los tanques de gas son satisfactorios (Código CIG 83/90/00, cap. 4);
 - (GA) .11 confirmar que la bandeja de goteo amovible o fija o el aislamiento de la cubierta contra las fugas de la carga están en buen estado (Código CIG 83/90/00, cap. 4);
 - (GA) .12 examinar las tuberías de la carga y para procesos de elaboración, incluidos los medios de dilatación, el aislamiento de la estructura del casco y los medios aliviadores de presión y de drenaje (Código CIG 83/90/00, cap. 5);
 - (GA) .13 confirmar que las válvulas aliviadoras de presión y de seguridad de los tanques de carga y los espacios interbarreras, incluidos los sistemas de seguridad y las alarmas, se encuentran en estado satisfactorio (Código CIG 83/90/00, cap. 5);
 - (GA) .14 confirmar que los conductos flexibles para líquido y vapor son aptos para la finalidad a que están destinados y, cuando proceda, que han pasado la prueba de prototipo o que en ellos se indica la fecha de la prueba (Código CIG 83/90/00, cap. 5);

- (GA) .15 examinar los medios de control de la presión y de la temperatura de la carga, incluido, cuando lo haya, todo sistema de refrigeración, y confirmar que las alarmas conexas son satisfactorias (Código CIG 83/90/00, cap. 7);
- (GA) .16 examinar, en la medida de lo posible, los sistemas de tuberías de carga, combustible, lastre y respiración, incluidos los mástiles de ventilación y las pantallas protectoras (Código CIG 83/90/00, cap. 8);
- (GA) .17 confirmar que hay medios para transportar suficiente gas inerte que compense las pérdidas normales y que se han provisto medios para vigilar los espacios (Código CIG 83/90/00, cap. 9);
- (GA) .18 confirmar que todo sistema secador de aire y todo sistema de gas inerte para la purga de los espacios interbarreras y la bodega son satisfactorios (Código CIG 83/90/00, cap. 9);
- (GA) .19 confirmar que el equipo eléctrico instalado en los espacios y zonas peligrosas a causa del gas se encuentra en buen estado y es objeto de un mantenimiento adecuado (Código CIG 83/90/00, cap. 10);
- (GA) .20 examinar los medios de prevención y extinción de incendios y someter a prueba los medios para poner en marcha a distancia una bomba contra incendios (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GA) .21 examinar el sistema fijo de extinción de incendios de la cámara de bombas de carga y confirmar que sus medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GA) .22 examinar el sistema de aspersión de agua para enfriamiento, prevención de incendios y protección de la tripulación y confirmar que sus medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GA) .23 examinar el sistema de productos químicos en polvo para la extinción de incendios en la zona de la carga y confirmar que sus medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GA) .24 examinar la instalación fija de extinción de incendios destinada a los espacios peligrosos a causa del gas y confirmar que sus medios de accionamiento están claramente marcados (Código CIG 83/90/00, cap. 11);
- (GA) .25 confirmar que se dispone de equipos de bombero y examinar su estado (Código CIG 83/90, cap. 11);
- (GA) .26 examinar, en la medida de lo posible, y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios de la zona de la carga en que se entre habitualmente durante las operaciones de manipulación de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 12);
- (GA) .27 examinar y confirmar el funcionamiento satisfactorio de los medios de ventilación mecánica de los espacios de la zona de la carga en que se entre habitualmente, aparte de los contemplados en (GI) 2.1.2.24 (Código CIG 83/90/00, cap. 12);
- (GA) .28 examinar y someter a prueba, según proceda y en la medida de lo posible, los indicadores de nivel de líquido, el control de rebose, los manómetros, los dispositivos de alarma contra presiones elevadas y, cuando proceda, contra

- presiones bajas y los indicadores de temperatura de los tanques de carga (Código CIG 83/90/00, cap. 13);
- (GA) .29 examinar y someter a prueba, según proceda, el equipo detector de gas (Código CIG 83/90/00, cap. 13);
- (GA) .30 confirmar que se dispone de los dos juegos amovibles de equipo detector de gas adecuados para las cargas que se vayan a transportar y de un instrumento adecuado para medir los niveles de oxígeno (Código CIG 83/90/00, cap. 13);
- (GA) .31 comprobar que se dispone de equipo para la protección del personal (Código CIG 83/90/00, cap. 14) y, en particular, que:
- (GA) .31.1 se han provisto, y están bien estibados, dos juegos completos de equipo de seguridad que permitan al personal entrar en un espacio lleno de gas y trabajar en él;
- (GA) .31.2 se dispone de un abastecimiento adecuado de aire comprimido y examinar, cuando proceda, los medios de todo compresor de aire especial o sistema de conductos de aire a baja presión;
- (GA) .31.3 se dispone de un equipo de primeros auxilios, incluidas las parihuelas y el equipo de reanimación de oxígeno y los antídotos, si los hubiere, contra los productos que vayan a transportarse;
- (GA) .31.4 se dispone de medios de protección ocular y respiratoria para evacuaciones de emergencia;
- (GA) .31.5 los medios de descontaminación y los lavaojos funcionan correctamente;
- (GA) .31.6 el personal está protegido, cuando proceda, contra los efectos de escapes considerables procedentes de la carga mediante un espacio especialmente proyectado y equipado en la zona de alojamiento;
- (GA) .32 examinar, cuando sea aplicable, los medios para utilizar la carga como combustible y comprobar, en la medida de lo posible, que el suministro de combustible gaseoso al espacio de máquinas se interrumpe si el sistema de ventilación aspirante no funciona correctamente y que la válvula maestra para el combustible gaseoso se puede cerrar por telemando desde el interior del espacio de máquinas (Código CIG 83/90/00, cap. 16).
- (GA) 2.2.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, la conclusión del reconocimiento anual debe consistir en:
- (GA) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
- (GA) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.
- (GIn) **2.3 Reconocimientos intermedios** - Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.3.

(GIn) 2.3.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(GIn) .1 las disposiciones de (GA) 2.2.1.

(GIn) 2.3.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el reconocimiento intermedio de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:

(GIn) .1 las disposiciones de (GA) 2.2.2;

(GIn) .2 confirmar, cuando proceda, que las tuberías y los tanques de carga independientes están puestos a masa al casco (Código CIG 83/90/00, cap. 10);

(GIn) .3 examinar en general el equipo y los cables eléctricos instalados en zonas peligrosas, tales como las cámaras de bombas para la carga y zonas adyacentes a los tanques de carga, para verificar si hay algún equipo, accesorio o cable defectuoso. Se someterá a prueba la resistencia de electroaislamiento de los circuitos, aunque en los casos en que se lleve un buen registro de las pruebas efectuadas se podrán aceptar los resultados obtenidos en pruebas recientes (Código CIG 83/90/00, cap. 10);

(GIn) .4 confirmar que se dispone de piezas de repuesto para los ventiladores mecánicos de la zona de la carga (Código CIG 83/90/00, cap. 12);

(GIn) .5 confirmar, si los hay, que los medios de calentamiento de las estructuras de acero son satisfactorios.

(GIn) 2.3.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, la conclusión del reconocimiento intermedio debe consistir en:

(GIn) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, refrendar el Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;

(GIn) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, remitirse a las "Cuestiones generales" de la sección 4.8.

(GR) **2.4 Reconocimientos de renovación** – Véanse las "Cuestiones generales" de la sección 4.4.

(GR) 2.4.1 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el examen de los certificados vigentes y demás registros debe consistir en:

(GR) .1 las disposiciones de (GA) 2.2.1, salvo en lo que respecta a la validez del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.

(GR) 2.4.2 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, el reconocimiento de renovación de la estructura, el equipo, los accesorios, los medios y los materiales debe consistir en:

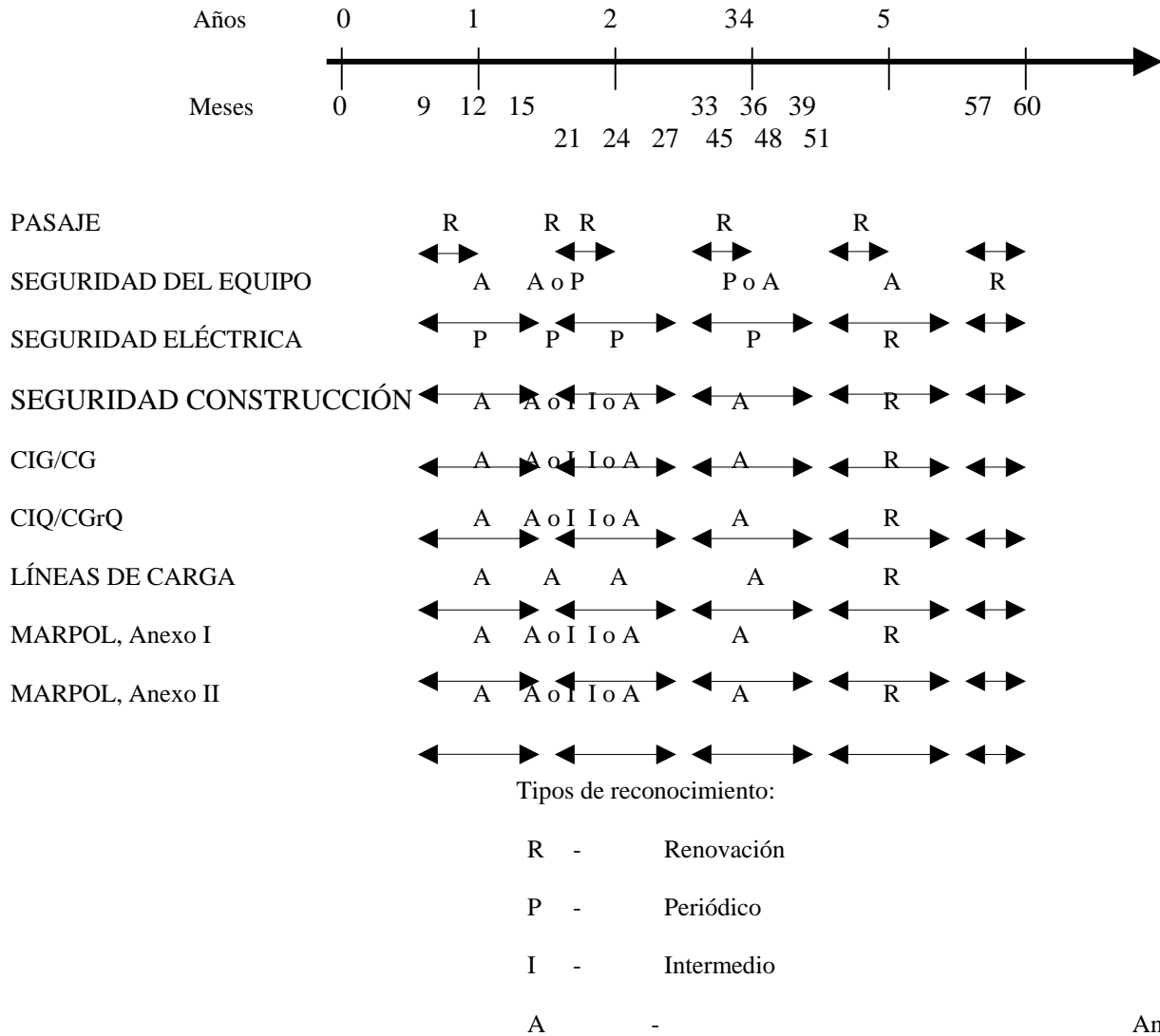
(GR) .1 las disposiciones de (GIn) 2.3.3;

- (GR) .2 examinar el aislamiento y los medios de apoyo de los tanques de carga y confirmar que la barrera secundaria sigue siendo eficaz (Código CIG 83/90/00, cap. 4).
- (GR) 2.4.3 Por lo que respecta al cumplimiento del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, la conclusión del reconocimiento de renovación debe consistir en:
- (GR) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.

 **INDICE**

SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN

Diagrama



www.directemar.cl

OFICINA DE REGLAMENTOS Y PUBLICACIONES MARITIMAS

Dirección: Errázuriz 537 Valparaíso – Teléfono 56 - 32 - 20 89 61

Telefax 56 – 32 – 20 8954

La reproducción total o parcial de este Boletín está autorizada mencionando la fuente.

