

ASAMBLEA
27º periodo de sesiones
Punto 9 del orden del día

A 27/Res.1052
20 diciembre 2011
Original: INGLÉS

RESOLUCIÓN A.1052(27)

**Adoptada el 30 de noviembre de 2011
(Punto 9 del orden del día)**

**PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR
EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO 2011**

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 y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.787(19), mediante la cual adoptó los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, y la resolución A.882(21), mediante la cual adoptó enmiendas a las mismas,

RECORDANDO ASIMISMO que, en su vigésimo primer periodo de sesiones, al adoptar la resolución A.882(21), pidió al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que continuaran examinando los Procedimientos enmendados basándose en la experiencia adquirida en su implantación,

RECONOCIENDO que los esfuerzos de los Estados rectores de puertos han contribuido considerablemente a incrementar la seguridad y la protección marítimas y a prevenir la contaminación del mar,

RECONOCIENDO ADEMÁS la necesidad de actualizar los Procedimientos enmendados para tener en cuenta las enmiendas a los instrumentos de la OMI que han entrado en vigor o se han hecho efectivos desde la adopción de las resoluciones A.787(19) y A.882(21),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Comité de Seguridad Marítima en su 89º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 62º periodo de sesiones,

1. ADOPTA los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto 2011, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que, cuando ejerzan las funciones de supervisión por el Estado rector del puerto, apliquen los Procedimientos mencionados;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que continúen examinando los Procedimientos revisados y que los enmienden según sea necesario;
4. REVOCA las resoluciones A.787(19) y A.882(21).

ANEXO**PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR
EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO 2011****Índice**

CAPÍTULO 1 – GENERALIDADES	4
1.1 Propósito	4
1.2 Aplicación	4
1.3 Introducción	5
1.4 Disposiciones sobre la supervisión por el Estado rector del puerto	5
1.5 Buques de Estados no Partes	5
1.6 Buques de dimensiones inferiores a las estipuladas en los convenios	6
1.7 Definiciones	6
1.8 Perfil profesional del funcionario de supervisión	7
1.9 Requisitos mínimos de competencia y formación de los funcionarios de supervisión	8
CAPÍTULO 2 – INSPECCIONES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO	8
2.1 Generalidades	8
2.2 Inspecciones iniciales	9
2.3 Directrices generales de procedimiento para los funcionarios de supervisión	10
2.4 Motivos fundados	11
2.5 Inspecciones más detalladas	12
CAPÍTULO 3 – INFRACCIONES Y DETENCIÓN	13
3.1 Identificación de buques deficientes	13
3.2 Presentación de información relativa a las deficiencias	13
3.3 Actuación del Estado rector del puerto al recibir información sobre buques supuestamente deficientes	14
3.4 Responsabilidades del Estado rector del puerto en cuanto a la adopción de medidas correctivas	14
3.5 Orientación para la detención de buques	14
3.6 Suspensión de la inspección	14
3.7 Procedimientos para la rectificación de deficiencias y el levantamiento de la detención	15
CAPÍTULO 4 – PRESCRIPCIONES SOBRE NOTIFICACIÓN	16
4.1 Notificaciones del Estado rector del puerto	16
4.2 Notificaciones del Estado de abanderamiento	17
4.3 Notificación de presuntas infracciones del Convenio MARPOL	17
CAPÍTULO 5 – PROCEDIMIENTOS DE REVISIÓN	17
5.1 Informe sobre las observaciones	17

APÉNDICES

- Apéndice 1 Código de buenas prácticas para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto que realicen inspecciones en el marco de los memorandos de entendimiento y acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del Puerto (circular MSC-MEPC.4/Circ.2)
- Apéndice 2 Directrices para la detención de buques
- Apéndice 3 Directrices para realizar las investigaciones e inspecciones acordes con lo estipulado en el Anexo I del Convenio MARPOL
- Apéndice 4 Directrices para realizar las investigaciones e inspecciones acordes con lo estipulado en el Anexo II del Convenio MARPOL
- Apéndice 5 Directrices para las prescripciones sobre descargas de los Anexos I y II del Convenio MARPOL
- Apéndice 6 Directrices para las inspecciones más detalladas en relación con las prescripciones relativas a la estructura y el equipo del buque
- Apéndice 7 Directrices para la supervisión de las prescripciones operacionales
- Apéndice 8 Directrices relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS
- Apéndice 9 Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con la LRIT
- Apéndice 10 Directrices relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto con arreglo a lo dispuesto en el Convenio de Arqueo 1969
- Apéndice 11 Normas relativas a la dotación mínima y la titulación de la tripulación
- Apéndice 12 Lista de certificados y documentos
- Apéndice 13 Informe de la inspección realizada de conformidad con los procedimientos de la OMI para la supervisión por el Estado rector del puerto
- Apéndice 14 Informe sobre deficiencias no rectificadas totalmente o sólo reparadas provisionalmente
- Apéndice 15 Informe sobre las medidas adoptadas dirigido a la autoridad que hizo la notificación
- Apéndice 16 Modelo de informe de infracción del Convenio MARPOL (artículo 6)
- Apéndice 17 Observaciones del Estado de abanderamiento acerca del informe sobre la detención
- Apéndice 18 Lista de instrumentos de interés para los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto

CAPÍTULO 1 – GENERALIDADES

1.1 Propósito

El presente documento tiene por objeto proporcionar una orientación básica para las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y hacer posible que se lleven a cabo de manera coherente dichas inspecciones, la identificación de las deficiencias de los buques, su equipo o su tripulación, y la aplicación de los procedimientos de supervisión.

1.2 Aplicación

1.2.1 Los presentes Procedimientos se aplican a los buques regidos por las disposiciones pertinentes de:

- .1 el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada (Convenio SOLAS);
- .2 el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS);
- .3 el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de Líneas de Carga);
- .4 el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo de Líneas de Carga de 1988);
- .5 el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por los Protocolos de 1978 y de 1997, enmendados (Convenio MARPOL);
- .6 el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada (Convenio de Formación);
- .7 el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de Arqueo); y
- .8 Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (Convenio AFS),

que en lo sucesivo se denominan los convenios aplicables.

1.2.2 Los buques de Estados no Partes o de dimensiones inferiores a las estipuladas en los convenios no deberían recibir un trato más favorable (véanse las secciones 1.5 y 1.6).

1.2.3 En el ejercicio de las funciones de supervisión por el Estado rector del puerto, las Partes sólo deberían aplicar las disposiciones de los convenios que estén en vigor y que hayan aceptado.

1.2.4 Si un Estado rector del puerto realiza la supervisión basándose en el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976, (Convenio N° 147) de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en la publicación "Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques. Directrices sobre procedimientos" de la OIT se facilitan orientaciones sobre la ejecución de dichas inspecciones de supervisión.

1.3 Introducción

1.3.1 En virtud de las disposiciones de los convenios aplicables que se indican en la sección 1.2, incumbe a la Administración (es decir, al Gobierno del Estado de abanderamiento) promulgar leyes y reglamentos y tomar cualesquiera otras medidas necesarias para dar vigencia plena a los citados convenios de modo que se garantice que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana y la prevención de la contaminación, un buque es idóneo para el servicio a que está destinado y la gente de mar a bordo del mismo está capacitada y es apta para el desempeño de sus cometidos.

1.3.2 Pueden darse circunstancias en que la Administración encuentre difícil ejercitar de forma cabal y continua sus facultades de supervisión respecto de algunos buques autorizados a enarbolar el pabellón de su Estado, como sucede con los buques que no arriban periódicamente a puertos del Estado de abanderamiento. El problema puede solucionarse en parte, y así se ha hecho, nombrando inspectores en puertos extranjeros u organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración del Estado de abanderamiento.

1.3.3 Los siguientes procedimientos de supervisión deberán considerarse complementarios de las medidas de ámbito nacional que adopten las Administraciones de los Estados de abanderamiento en sus respectivos países y en el exterior, y su objeto es ayudar a las Administraciones de los Estados de abanderamiento en su misión de lograr que se cumplan las disposiciones de los respectivos convenios para salvaguardar la seguridad de la tripulación, los pasajeros y los buques, y garantizar asimismo la prevención de la contaminación.

1.4 Disposiciones sobre la supervisión por el Estado rector del puerto

La regla 19 del capítulo I, la regla 6.2 del capítulo IX, la regla 4 del capítulo XI-1 y la regla 9 del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo; el artículo 21 del Convenio de Líneas de Carga modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo; los artículos 5 y 6, la regla 11 del Anexo I, la regla 16.9 del Anexo II, la regla 8 del Anexo III, la regla 13 del Anexo IV, la regla 8 del Anexo V y la regla 10 del Anexo VI del Convenio MARPOL; el artículo X del Convenio de Formación; el artículo 12 del Convenio de Arqueo y el artículo 11 del Convenio AFS establecen los procedimientos de supervisión que deben aplicar las Partes en los convenios pertinentes con respecto a los buques extranjeros que llegan a sus puertos. Las autoridades del Estado rector del puerto deberían utilizar efectivamente tales disposiciones para determinar posibles deficiencias que puedan significar que el buque es deficiente (véase la sección 3.1) y asegurarse de que se toman medidas correctivas al respecto.

1.5 Buques de Estados no Partes

1.5.1 El artículo I 3) del Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS, el artículo 5 4) del Convenio MARPOL, el artículo X 5) del Convenio de Formación y el artículo 3 3) del Convenio AFS estipulan que no se dará un trato más favorable a los buques de países que no sean Partes en los convenios pertinentes. Todas las Partes deberían, como cuestión de principio, aplicar los presentes Procedimientos a los buques de Estados no Partes, con objeto de que se lleven a cabo reconocimientos e inspecciones equivalentes y se asegure un nivel equivalente de seguridad y protección del medio marino.

1.5.2 Puesto que los buques de Estados no Partes no van provistos de los certificados prescritos en el Convenio SOLAS, el Convenio de Líneas de Carga o el Convenio MARPOL, según el caso, o quizá los miembros de la tripulación no tengan los títulos que prevé el Convenio de Formación, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto, teniendo en cuenta los principios establecidos en los presentes Procedimientos,

debería cerciorarse de que el buque no supone un peligro para las personas a bordo ni representa un riesgo inaceptable para el medio marino. Si el buque o la tripulación cuenta con certificados distintos de los prescritos por un convenio, el funcionario de supervisión podrá tener en cuenta el tipo y contenido de esa documentación a la hora de evaluar el buque. El estado de éste y de su equipo, así como los títulos de la tripulación y las normas sobre dotación mínima del Estado de abanderamiento, deberían ser compatibles con la finalidad de las disposiciones de los convenios; en caso contrario, el buque debería ser objeto de las restricciones necesarias para conseguir un nivel comparable de seguridad y protección del medio marino.

1.6 Buques de dimensiones inferiores a las estipuladas en los convenios

1.6.1 En el ejercicio de sus funciones, el funcionario de supervisión debería guiarse por los certificados y otros documentos expedidos por la Administración del Estado de abanderamiento o en su nombre. Cuando inspeccione este tipo de buques, el funcionario de supervisión debería limitar el ámbito de la inspección a la verificación del cumplimiento de lo que conste en tales certificados y documentos.

1.6.2 Si un instrumento pertinente no es aplicable a un buque de dimensiones inferiores a las estipuladas en los convenios, la tarea del funcionario de supervisión debería consistir en determinar si el buque mantiene un nivel aceptable por lo que respecta a la seguridad y la protección del medio ambiente. Para tal fin, debería tener en cuenta debidamente factores tales como la naturaleza del viaje o servicio proyectado y la duración de la travesía, las dimensiones y tipo del buque, el equipo provisto y la naturaleza de la carga.

1.7 Definiciones

1.7.1 *Graneleros*: además de tomar nota de las definiciones que figuran en las reglas IX/1.6 y XII/1.1 del Convenio SOLAS y en la resolución MSC.277(85), para efectos de la supervisión por el Estado rector del puerto el funcionario de supervisión debería guiarse por el tipo de buque indicado en los certificados del buque para determinar si se trata de un granelero y aceptar que un buque, si bien no ha sido proyectado como un granelero de acuerdo con el tipo de buque consignado en el certificado, podrá transportar determinadas cargas a granel tal se dispone en los instrumentos mencionados anteriormente.

1.7.2 *Motivos fundados*: pruebas de que el buque, su equipo o su tripulación no se ajustan en lo esencial a las prescripciones de los convenios pertinentes o de que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo sobre la seguridad de los buques o la prevención de la contaminación. En la sección 2.4 figuran ejemplos de motivos fundados.

1.7.3 *Deficiencia*: situación que no resulta ajustada a las prescripciones del convenio pertinente.

1.7.4 *Detención*: intervención por el Estado rector del puerto cuando el estado del buque o de su tripulación no se ajusta en lo esencial a los convenios pertinentes, con el fin de evitar que el buque zarpe hasta que pueda hacerlo sin peligro para el propio buque o las personas que haya a bordo o sin crear un riesgo inaceptable para el medio marino, independientemente de que dicha medida afecte al horario normal de salida del buque.

1.7.5 *Inspección*: visita a bordo de un buque para verificar tanto la validez de los certificados pertinentes y otros documentos, como el estado general del buque, su equipo y la tripulación.

1.7.6 *Inspección más detallada*: la que se efectúa cuando existen motivos fundados para pensar que el estado del buque, su equipo o la tripulación no se ajustan en lo esencial a los pormenores de los certificados.

1.7.7 *Oficial encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionario de supervisión)*: persona debidamente autorizada por la autoridad competente de un Estado Parte en un convenio para efectuar inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, y exclusivamente responsable ante dicho Gobierno.

1.7.8 *Organización reconocida*: entidad que cumple las condiciones pertinentes de la resolución A.739(18), enmendada por la resolución MSC.208(81), y de la resolución A.789(19), y está autorizada por la Administración del Estado de abanderamiento a prestar los servicios reglamentarios necesarios y expedir certificados a los buques con derecho a enarbolar su pabellón.

1.7.9 *Detención de operaciones*: prohibición formal a un buque de que continúe ejecutando una operación debido a deficiencias observadas que, individualmente o en su conjunto, pueden constituir un peligro.

1.7.10 *Buque deficiente*: aquél cuyo casco, máquinas, equipo o seguridad operacional no cumplen en lo esencial las normas prescritas en el convenio pertinente, o cuya tripulación no se ajusta a lo especificado en el documento determinante de la dotación mínima de seguridad.

1.7.11 *Certificado válido*: el expedido directamente por un Estado Parte en un convenio pertinente o, en su nombre, por una organización reconocida, y que contiene datos precisos y veraces, cumple con las disposiciones del convenio pertinente y se corresponde con los pormenores del buque y de su tripulación y equipo.

1.8 Perfil profesional del funcionario de supervisión

1.8.1 La supervisión por el Estado rector del puerto la realizarán únicamente los funcionarios de supervisión que satisfagan los requisitos mínimos de competencia y formación especificados en la sección 1.9.

1.8.2 Cuando el funcionario de supervisión no pueda proporcionar la pericia profesional requerida, cualquier persona que resulte aceptable para el Estado rector del puerto y tenga la pericia requerida podrá ayudar al funcionario de supervisión.

1.8.3 Los funcionarios de supervisión y las personas que les ayuden no podrán tener ningún interés comercial en el puerto de inspección ni en los buques inspeccionados, ni tampoco ser empleados de organizaciones reconocidas ni realizar trabajos por encargo de éstas.

1.8.4 El funcionario de supervisión llevará un documento personal consistente en una tarjeta de identidad expedida por el Estado rector del puerto en la que se indique que está autorizado para efectuar la supervisión.

1.9 Requisitos mínimos de competencia y formación de los funcionarios de supervisión

1.9.1 El funcionario de supervisión será un oficial con experiencia y competente para actuar como inspector del Estado de abanderamiento.

1.9.2 El funcionario de supervisión habrá de poder comunicarse en inglés con los principales miembros de la tripulación.

1.9.3 Se impartirá formación a los funcionarios de supervisión para que adquieran el conocimiento necesario de las disposiciones de los convenios aplicables relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto, teniendo en cuenta los más recientes cursos modelo de la OMI sobre dicha supervisión.

1.9.4 Al especificar los requisitos mínimos de competencia y formación de los funcionarios de supervisión, la Administración tendrá en cuenta, según proceda, los instrumentos aprobados internacionalmente que sean pertinentes para la supervisión por el Estado rector del puerto y los diversos tipos de buques que pueden entrar en sus puertos.

1.9.5 Los funcionarios de supervisión que lleven a cabo inspecciones relativas a las prescripciones operacionales deberían tener títulos de capitán o jefe de máquinas y una experiencia marinera apropiada o títulos en una disciplina marítima conexas expedidos por una institución reconocida por la Administración, así como formación especializada que garantice que reúnen la competencia y los conocimientos prácticos suficientes para realizar inspecciones relativas a las prescripciones operacionales pertinentes, o ser funcionarios competentes de la Administración con un grado equivalente de formación y experiencia.

1.9.6 Se deberían celebrar seminarios periódicos para los funcionarios de supervisión a fin de actualizar sus conocimientos por lo que respecta a los instrumentos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto.

CAPÍTULO 2 – INSPECCIONES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

2.1 Generalidades

2.1.1 De conformidad con las disposiciones de los convenios aplicables, los funcionarios de supervisión de las Partes podrán inspeccionar los buques extranjeros que arriban a sus puertos.

2.1.2 Tales inspecciones podrán realizarse:

- .1 a iniciativa de la Parte;
- .2 a petición de otra Parte, o basándose en la información sobre un buque facilitada por ésta; o
- .3 basándose en la información sobre un buque facilitada por uno o varios miembros de la tripulación, un colegio profesional, una asociación, un sindicato o cualquier particular interesado en la seguridad del buque y de su tripulación y pasajeros o en la protección del medio marino.

2.1.3 Si bien las Partes podrán confiar los reconocimientos e inspecciones de buques con derecho a enarbolar su pabellón ya sea a inspectores nombrados al efecto, ya sea a organizaciones reconocidas, deberían tener presente que, de conformidad con lo estipulado en los convenios aplicables, los buques extranjeros están sujetos a supervisión por el Estado rector del puerto, que incluye la subida a bordo, la inspección, las medidas correctivas y la posible detención, solamente cuando la efectúen funcionarios debidamente autorizados por el Estado rector del puerto. La autorización de dichos funcionarios puede consistir en una delegación de autoridad de carácter general u otorgarse *ex profeso* para cada caso.

2.1.4 Se debería hacer todo lo posible por evitar que el buque sea detenido o demorado indebidamente. Si a causa de la inspección el buque es indebidamente detenido o demorado debería tener derecho a indemnización por toda pérdida o daño sufridos.

2.2 Inspecciones iniciales

2.2.1 En la aplicación de los procedimientos de supervisión estipulados en los convenios aplicables, que, por ejemplo, puedan ser resultado de la información remitida al Estado rector de un puerto respecto de un buque, es posible que cuando el funcionario de supervisión se disponga a visitar el buque, ya antes de subir a bordo y por la apariencia del buque en el agua, pueda hacerse una idea de la calidad del mantenimiento, observando aspectos tales como el estado de la pintura, indicios de corrosión o de corrosión crateriforme y daños no reparados.

2.2.2 El funcionario de supervisión debería averiguar lo antes posible el tipo de buque, el año de construcción y el tamaño del buque con el fin de determinar qué disposiciones de los convenios son aplicables.

2.2.3 Después de subir a bordo y presentarse al capitán o al oficial que mande el buque, el funcionario de supervisión debería examinar todos los certificados y documentos pertinentes que se indican en el apéndice 12. Al examinar el Certificado internacional de arqueo (1969), el funcionario de supervisión se guiará por el apéndice 10.

2.2.4 Si los certificados son válidos y su impresión general y sus observaciones oculares a bordo confirman que las medidas de mantenimiento son adecuadas, el funcionario de supervisión deberá limitar por lo general la inspección a las deficiencias que se hayan denunciado u observado, si las hubiere.

2.2.5 Al realizar una inspección inicial, el funcionario de supervisión debería comprobar la validez de los certificados pertinentes y otros documentos y el estado general del buque, incluido el equipo, el puente de navegación, las cubiertas, incluida la cubierta castillo, las bodegas/espacios de carga, la cámara de máquinas y los medios para el transbordo de prácticos.

2.2.6 De conformidad con los procedimientos de supervisión estipulados en el capítulo IX del Convenio SOLAS en lo que respecta al Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS), el funcionario de supervisión debería utilizar las directrices del apéndice 8.

2.2.7 No obstante, si por su impresión general o las observaciones que haya realizado a bordo el funcionario de supervisión tiene motivos fundados para pensar que el buque, su equipo o su tripulación no se ajustan en lo esencial a lo prescrito, debería realizar una inspección más detallada teniendo en cuenta lo indicado en las secciones 2.4 y 2.5. A fin de formarse dicha impresión, el funcionario de supervisión utilizará las directrices de los apéndices que corresponda.

2.3 Directrices generales de procedimiento para los funcionarios de supervisión

2.3.1 El funcionario de supervisión debería observar el Código de buenas prácticas para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto (MSC-MEPC.4/Circ.2, que se incluye en el apéndice 1), utilizar su buen juicio profesional al desempeñar sus tareas y consultar a otras personas cuando lo estime adecuado.

2.3.2 Cuando suba a bordo de un buque, el funcionario de supervisión debería presentar al capitán, o en ausencia de éste al representante del propietario, la tarjeta de identidad que lo acredita como funcionario de supervisión, si se le pide que lo haga. Dicha tarjeta se debería aceptar como prueba documental de que el funcionario está autorizado por la Administración para llevar a cabo las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto.

2.3.3 Si el funcionario de supervisión tiene motivos fundados para efectuar una inspección más detallada debería informar inmediatamente al capitán de dichos motivos y le hará saber que, si así lo desea, el capitán se puede poner en contacto con la Administración o, en su caso, con la organización reconocida a la que corresponda expedir los certificados pertinentes, y solicitar su presencia a bordo.

2.3.4 En el caso de que se haya iniciado una inspección como resultado de un informe o queja, especialmente si proviene de un miembro de la tripulación, no se revelará la fuente de la información.

2.3.5 Al llevar a cabo la supervisión, se debería hacer todo lo posible para evitar que se detenga o demore indebidamente al buque. Conviene tener en cuenta que el objeto principal de la supervisión por el Estado rector del puerto es evitar que un buque se haga a la mar si no es seguro o si constituye un riesgo inaceptable para el medio marino. El funcionario de supervisión debería hacer uso de su buen juicio profesional para decidir si procede detener el buque hasta que las deficiencias se hayan subsanado o permitir que se haga a la mar, aunque adolezca de determinadas deficiencias, teniendo en cuenta las circunstancias concretas del viaje proyectado.

2.3.6 Es preciso reconocer que todo equipo puede sufrir fallos y que tal vez no se pueda disponer fácilmente de piezas de repuesto o de recambio. En tales casos, no se dará lugar a una demora indebida si en opinión del funcionario de supervisión se han adoptado otras medidas de seguridad.

2.3.7 Cuando los motivos para una detención son el resultado de una avería por accidente sufrido durante el viaje del buque a un puerto, no se debería expedir ninguna orden de detención, a condición de que:

- .1 se hayan tenido debidamente en cuenta las prescripciones de los convenios relativas a la notificación destinada a la Administración del Estado de abanderamiento, el inspector designado o la organización reconocida responsable de expedir el certificado pertinente;
- .2 antes de entrar en un puerto, el capitán o la compañía haya presentado a la autoridad del Estado rector del puerto los pormenores de las circunstancias del accidente y la avería sufrida, así como información sobre la notificación prescrita destinada a la Administración del Estado de abanderamiento;
- .3 se hayan tomado en el buque las medidas correctivas pertinentes que la autoridad del Estado rector del puerto considere satisfactorias; y

- .4 la autoridad del Estado rector del puerto, una vez que se le haya notificado que se han tomado las medidas correctivas, se haya cerciorado de que se han rectificado las deficiencias que eran claramente peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente.

2.3.8 Como la detención de un buque es una cuestión grave en la que intervienen muchos factores, tal vez sea de interés para el funcionario de supervisión actuar en colaboración con otras partes interesadas (véase el párrafo 4.1.3). Por ejemplo, podría solicitar a los representantes del propietario que formulen propuestas para corregir la situación. El funcionario de supervisión debería también colaborar con los representantes de la Administración del Estado de abanderamiento, o con la organización reconocida que tenga a su cargo la expedición de los certificados pertinentes, y consultarles acerca de su aceptación de las propuestas del propietario y otros requisitos que puedan añadir. Sin limitar en absoluto la discreción del funcionario de supervisión, la participación de otras partes podría acrecentar la seguridad del buque, evitar discrepancias posteriores relativas a las circunstancias de la detención y resultar ventajosa en caso de litigio acerca de una "demora indebida".

2.3.9 Cuando en el puerto de inspección no se puedan remediar las deficiencias, el funcionario de supervisión podrá permitir que el buque se dirija a otro puerto, a reserva de las condiciones adecuadas que puedan establecerse. En esas circunstancias, el funcionario de supervisión se cerciorará de que se informa de ello a las autoridades del próximo puerto de escala y al Estado de abanderamiento.

2.3.10 Los informes al Estado de abanderamiento deberían ofrecer pormenores suficientes para que se pueda evaluar la gravedad de las deficiencias que dan lugar a la detención.

2.3.11 La compañía o su representante tienen derecho de apelación contra la detención dictada por la Autoridad de un Estado rector del puerto. La apelación no debería dar lugar a que la detención sea suspendida. El funcionario de supervisión debería informar debidamente al capitán de la existencia del derecho de apelación.

2.3.12 Con el fin de garantizar la homogeneidad en el cumplimiento de las prescripciones relativas a supervisión por el Estado rector del puerto, el funcionario de supervisión debería llevar un extracto de la sección 2.3 (Directrices generales de procedimiento para los funcionarios de supervisión) para pronta consulta al efectuar las inspecciones.

2.3.13 Los funcionarios de supervisión también estarán familiarizados con las directrices detalladas que figuran en los apéndices de los presentes Procedimientos.

2.4 Motivos fundados

2.4.1 Cuando el funcionario de supervisión inspeccione un buque extranjero al que se le exija llevar el certificado correspondiente a un convenio y se halle en un puerto o en una terminal mar adentro bajo la jurisdicción del Estado en cuestión, se debería limitar a comprobar que hay a bordo un certificado válido y otros documentos pertinentes y a hacerse una idea del estado general del buque, de su equipo y de la tripulación, a no ser que existan motivos fundados para pensar que el estado del buque o de su equipo no se ajusta en lo esencial a los pormenores de los certificados.

2.4.2 Constituyen "motivos fundados" para efectuar una inspección más detallada, entre otros, los siguientes:

- .1 no se encuentra a bordo el equipo primordial o la disposición que se prescriben en los convenios aplicables;
- .2 al examinar los certificados del buque, se comprueba que uno o varios certificados carecen claramente de validez;
- .3 pruebas de que la documentación prescrita en los convenios aplicables y que se enumera en el apéndice 12 no se encuentra a bordo, es incompleta, no se actualiza o contiene falsificaciones;
- .4 pruebas, a partir de la impresión general o las observaciones del funcionario de supervisión, de que existen deterioros o deficiencias graves del casco o la estructura que pueden representar un riesgo para la integridad estructural, la estanquidad o la integridad a la intemperie del buque;
- .5 pruebas, a partir de la impresión general o las observaciones del funcionario de supervisión, de que existen graves deficiencias en el equipo de seguridad, en el de prevención de la contaminación, o en el de navegación;
- .6 información o pruebas de que el capitán o la tripulación no están familiarizados con las operaciones esenciales de a bordo relativas a la seguridad de los buques o la prevención de la contaminación, o de que tales operaciones no se han efectuado;
- .7 indicios de que los miembros de la tripulación no pueden comunicarse entre sí o con otras personas a bordo;
- .8 la emisión de un falso alerta de socorro no seguida de los adecuados procedimientos de anulación; y
- .9 la recepción de un informe o queja en que se indique que un buque parece ser deficiente.

2.5 Inspecciones más detalladas

2.5.1 En caso de que el buque no lleve certificados válidos, o si el funcionario de supervisión, guiándose por su impresión general o las observaciones que haya realizado a bordo, tiene motivos fundados para pensar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado o que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo, debería realizar una inspección más detallada que la que se describe en el presente capítulo utilizando los apéndices correspondientes.

2.5.2 No se pretende que el Estado rector del puerto compruebe todos los procedimientos ni todo el equipo señalados en este capítulo en una sola inspección, a menos que el estado del buque o el grado de familiarización del capitán o la tripulación con los procedimientos esenciales de a bordo aconsejen realizar una inspección detallada. Además, con estos Procedimientos tampoco se pretende imponer el programa de titulación para la gente de mar del Estado rector del puerto a buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de otra Parte en el Convenio de Formación, ni imponer procedimientos de supervisión más rigurosos a los buques extranjeros que a los buques del Estado rector del puerto.

CAPÍTULO 3 – INFRACCIONES Y DETENCIÓN

3.1 Identificación de buques deficientes

3.1.1 En general se considerará que es deficiente un buque cuyo casco, máquinas, equipo o seguridad operacional no cumplen en lo esencial las normas prescritas en los convenios aplicables, o cuya tripulación no se ajusta a lo especificado en el documento determinante de la dotación mínima de seguridad, porque, entre otras cosas:

- .1 no se encuentran a bordo el equipo primordial o la disposición que se prescriben en los convenios;
- .2 el equipo o su disposición no se ajustan a las especificaciones pertinentes de los convenios;
- .3 el buque o su equipo han sufrido un deterioro importante, por ejemplo a causa de un mantenimiento insuficiente;
- .4 la aptitud operacional es insuficiente o hay falta de familiarización de la tripulación con los procedimientos operacionales fundamentales; y
- .5 la dotación es insuficiente o hay gente de mar con títulos insuficientes.

3.1.2 Si esos factores manifiestos tomados en su conjunto o por separado privan al buque de su navegabilidad y crean una situación tal que, si se permitiese al buque hacerse a la mar, la vida de las personas peligraría o ello supondría un riesgo inaceptable para el medio marino, debería considerarse que el buque es deficiente. El funcionario de supervisión también debería tener en cuenta las directrices del apéndice 2.

3.2 Presentación de información relativa a las deficiencias

3.2.1 La información relativa a presuntas deficiencias de un buque puede ser dirigida a las autoridades competentes del Estado rector del puerto (véase 3.3) por un tripulante, un colegio profesional, una asociación, un sindicato o cualquier particular interesado en la seguridad del buque y de su tripulación y pasajeros, o en la protección del medio marino.

3.2.2 Conviene que la información sea presentada por escrito, para poder documentar debidamente el caso y las supuestas deficiencias. Cuando la información se dé oralmente se requerirá además un informe por escrito en el que se indique, para que conste en el expediente que instruya el Estado rector del puerto, la identidad de la persona o del organismo que haya facilitado la información. El funcionario de supervisión presente podrá recabar esta información e incluirla en su propio informe si el informante no se halla en condiciones de hacerlo.

3.2.3 La información que pueda dar lugar a una investigación debería presentarse a la mayor brevedad posible tras la llegada del buque, de modo que las autoridades tengan tiempo suficiente para actuar según resulte necesario.

3.2.4 Cada Parte en el convenio pertinente debería decidir qué autoridades deberían recibir la información relativa a buques deficientes e iniciar la toma de medidas. Se debería disponer lo necesario para asegurar que la información presentada a un departamento no competente sea inmediatamente trasladada por éste a la autoridad facultada para ocuparse del asunto.

3.3 Actuación del Estado rector del puerto al recibir información sobre buques supuestamente deficientes

3.3.1 Al recibir información sobre un buque supuestamente deficiente o sobre un presunto riesgo de contaminación, las autoridades deberían investigar inmediatamente el asunto y adoptar las medidas que exijan las circunstancias, con arreglo a lo indicado en las secciones precedentes.

3.3.2 Las autoridades que reciban información acerca de un buque deficiente que pudiera dar lugar a la detención de éste la deberían notificar sin dilación a cualquiera de los representantes marítimos, consulares o diplomáticos del Estado de abanderamiento acreditados en la zona en que se halle el buque y pedirle que inicie las investigaciones oportunas o que coopere en ellas. De igual modo, se debería informar a la organización reconocida que haya expedido los certificados pertinentes en nombre del Estado de abanderamiento. Estas disposiciones no eximen sin embargo a las autoridades del Estado rector del puerto, que sea Parte en el convenio pertinente, de la obligación de adoptar medidas apropiadas de conformidad con los poderes que les hayan conferido los convenios pertinentes.

3.3.3 Si, al recibir la información, el Estado rector del puerto no puede actuar antes de que el buque se haga a la mar, bien por falta de tiempo, bien por no disponer de funcionarios de supervisión antes de que zarpe el buque, debería transmitir la información a las autoridades del país del próximo puerto apropiado de escala, al Estado de abanderamiento y, además, a la organización reconocida que pueda haber en dicho puerto, si procede.

3.4 Responsabilidades del Estado rector del puerto en cuanto a la adopción de medidas correctivas

Cuando un funcionario de supervisión determine que un buque puede considerarse deficiente, según se especifica en la sección 3.1 y en el apéndice 2, el Estado rector del puerto debería asegurarse inmediatamente de que se toman medidas correctivas para proteger la seguridad del buque y de sus pasajeros y tripulantes y eliminar todo riesgo para el medio marino antes de permitir que el buque zarpe.

3.5 Orientación para la detención de buques

A pesar de que no es posible determinar que un buque es deficiente haciendo sólo una comparación con una lista de defectos característicos, en el apéndice 2 se ofrece orientación para la detención de buques.

3.6 Suspensión de la inspección

3.6.1 En circunstancias excepcionales, cuando como resultado de una inspección más detallada se determine que el estado general de un buque y su equipo, teniendo también en cuenta las condiciones en que se encuentre la tripulación, son deficientes, el funcionario de supervisión podrá suspender una inspección.

3.6.2 Antes de suspender una inspección, el funcionario de supervisión habrá registrado las deficiencias que puedan dar lugar a detención en las áreas estipuladas en el apéndice 2, según corresponda.

3.6.3 La suspensión de la inspección podrá continuar hasta tanto las partes responsables hayan tomado las medidas necesarias para garantizar que el buque cumple lo prescrito en los instrumentos pertinentes.

3.6.4 En los casos en que se detenga el buque y se suspenda una inspección, la autoridad del Estado rector del puerto lo debería notificarlo, sin demora, a las partes responsables. La notificación debería incluir información sobre la detención e indicar que la inspección se ha suspendido hasta tanto se haya informado a la autoridad correspondiente de que el buque cumple todas las prescripciones pertinentes.

3.7 Procedimientos para la rectificación de deficiencias y el levantamiento de la detención

3.7.1 El funcionario de supervisión hará lo posible por garantizar la rectificación de todas las deficiencias detectadas.

3.7.2 En el caso de que haya deficiencias que constituyan un claro peligro para la seguridad o el medio ambiente, el funcionario de supervisión, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 3.7.3, debería cerciorarse de que se elimina ese peligro antes de permitir que el buque se haga a la mar. A tal fin, se deberían tomar las medidas adecuadas, que podrán incluir la detención o la prohibición oficial de que un buque prosiga sus operaciones debido a deficiencias establecidas que, por separado o conjuntamente, hagan peligroso continuar su explotación.

3.7.3 Cuando las deficiencias que hayan dado lugar a una detención según lo indicado en el párrafo 3.7.2 no puedan solventarse en el puerto de inspección, la autoridad del Estado rector del puerto podrá permitir que el buque de que se trate se dirija al astillero de reparaciones adecuado que se halle más próximo, elegido por el capitán y aprobado por dicha autoridad, siempre que se cumplan las condiciones convenidas entre la autoridad del Estado rector del puerto y el Estado de abanderamiento. Tales condiciones deberían garantizar que el buque no zarpe hasta que pueda hacerse a la mar sin peligro para la seguridad de los pasajeros y los tripulantes, ni para otros buques, y sin constituir una amenaza irrazonable para el medio marino. Tales condiciones podrán incluir la confirmación por el Estado de abanderamiento de que se han adoptado medidas correctivas respecto del buque en cuestión. En tales circunstancias, la autoridad del Estado rector del puerto debería notificar el hecho a la autoridad del próximo puerto de escala del buque, a las partes mencionadas en el párrafo 4.1.4 y a cualquier otra autoridad que corresponda. La notificación se debería enviar a las autoridades utilizando el formulario indicado en el apéndice 14. La autoridad que reciba tal notificación debería comunicar a la autoridad notificadora las medidas adoptadas y podrá utilizar el formulario que figura en el apéndice 15.

3.7.4 A condición de que se haya hecho todo lo posible por rectificar todas las demás deficiencias, salvo las mencionadas en los párrafos 3.7.2 y 3.7.3, el buque podrá ser autorizado a dirigirse a un puerto en el que puedan rectificarse tales deficiencias.

3.7.5 Si un buque al que se hace referencia en el párrafo 3.7.3 se hace a la mar sin cumplir las condiciones establecidas por la autoridad del puerto de inspección, la autoridad del Estado rector del puerto alertará inmediatamente al puerto siguiente, si se conoce, al Estado de abanderamiento y a las demás autoridades que estime oportuno.

3.7.6 Si un buque al que se hace referencia en el párrafo 3.7.3 no hace escala en el puerto designado para la reparación, la autoridad del Estado rector del puerto de reparación debería alertar inmediatamente al Estado de abanderamiento y al Estado rector del puerto que efectuó la detención, los cuales podrán tomar las medidas oportunas, y notificar el hecho a cualquier otra autoridad que estime pertinente.

CAPÍTULO 4 – PRESCRIPCIONES SOBRE NOTIFICACIÓN

4.1 Notificaciones del Estado rector del puerto

4.1.1 Las autoridades del Estado rector del puerto deberían cerciorarse de que, una vez concluida la inspección, se facilita al capitán del buque un documento en el que se indiquen los resultados de la inspección, los pormenores de cualquier medida adoptada por el funcionario de supervisión y una lista de las medidas correctivas que puedan tener que iniciar el capitán o la compañía. Tales informes se deberían formular con arreglo al modelo que figura en el apéndice 13.

4.1.2 Cuando, en el ejercicio de sus facultades de supervisión por el Estado rector del puerto, una Parte deniegue a un buque extranjero la entrada en los puertos o terminales mar adentro sometidos a su jurisdicción, sea o no como resultado de información sobre un buque deficiente, debería notificar inmediatamente al capitán y al Estado de abanderamiento los motivos de la denegación de la entrada en puerto.

4.1.3 En caso de detención, se debería enviar una notificación inicial como mínimo a la Administración del Estado de abanderamiento lo antes posible (véase el párrafo 2.3.8). Si dicha notificación se hace verbalmente, se debería confirmar después por escrito. La notificación debería incluir como mínimo el nombre del buque, el número IMO, copias del modelo A y del modelo B, que figuran en el apéndice 13, la hora de la detención y copias de cualquier orden de detención. De igual modo, cuando corresponda se debería enviar una notificación a las organizaciones reconocidas que hayan expedido los certificados pertinentes en nombre del Estado de abanderamiento. También se debería enviar una notificación por escrito del levantamiento de la detención a las partes citadas anteriormente. La información correspondiente debería incluir como mínimo el nombre del buque, el número IMO, la fecha y hora del levantamiento de la detención y una copia del modelo B, que figura en el apéndice 13.

4.1.4 Si se ha permitido al buque que se haga a la mar con deficiencias conocidas, las autoridades del Estado rector del puerto deberían comunicar todos los hechos a las autoridades del país del próximo puerto apropiado de escala, al Estado de abanderamiento y, si procede, a la organización reconocida.

4.1.5 Cuando las Partes en los convenios pertinentes hayan realizado una supervisión que dé lugar a una detención, deberían remitir a la Organización informes de conformidad con la regla I/19 del Convenio SOLAS, el artículo 11 del Convenio MARPOL, el artículo 21 del Convenio de Líneas de Carga, o el artículo X 3) del Convenio de Formación. Tales informes sobre deficiencias se deberían ajustar al modelo que figura en el apéndice 13 o al que figura en el apéndice 16, según corresponda, o podrán ser presentados por vía electrónica por el Estado rector del puerto o un régimen regional sobre supervisión por el Estado rector del puerto.

4.1.6 El Estado rector del puerto debería enviar copias de los informes sobre deficiencias no sólo a la Organización, sino también, sin demora, a las autoridades del Estado de abanderamiento y, si procede, a la organización reconocida que haya expedido el certificado pertinente. Las deficiencias constatadas que no guarden relación con los convenios aplicables, o que se refieran a buques de países que no son Partes en los convenios, o a buques de tamaño inferior al prescrito en los convenios, se deberían notificar a los Estados de abanderamiento o a las organizaciones apropiadas, o a ambos, pero no a la OMI.

4.1.7 Se deberían facilitar a la Organización los números de teléfono y direcciones pertinentes de las entidades centrales de los Estados de abanderamiento a las que se deberían enviar los informes, conforme a lo indicado más arriba, así como las direcciones de las oficinas de los Estados de abanderamiento a cargo de los servicios de inspección*.

4.2 Notificaciones del Estado de abanderamiento

4.2.1 Recibido un informe sobre detención, el Estado de abanderamiento y, cuando proceda, la organización reconocida por conducto de la Administración del Estado de abanderamiento deberían informar lo antes posible a la Organización de las medidas correctivas que hayan tomado respecto de la detención, bien por vía electrónica a través de GISIS o del modelo que figura en el apéndice 17.

4.2.2 Se deberían facilitar a la Organización los números de teléfono y direcciones pertinentes de oficinas de supervisión y oficinas centrales del Estado rector del puerto, así como de las entidades a cargo de los servicios de inspección.

4.3 Notificación de presuntas infracciones del Convenio MARPOL

4.3.1 Todo informe sobre las presuntas deficiencias o la supuesta infracción de las disposiciones relativas a descargas del Convenio MARPOL se debería enviar al Estado de abanderamiento lo antes posible, y preferiblemente no más de 60 días después de que se hayan observado las deficiencias o la infracción. Tales informes se deberían hacer conforme al modelo que figura en el apéndice 13 o al que figura en el apéndice 16, según corresponda. Si se sospecha que ha habido una infracción de las disposiciones relativas a las descargas, dicha información debería ir acompañada de elementos de prueba de la infracción, entre los cuales figurará, como mínimo, la información que se especifica en las partes 2 y 3 de los apéndices 3 y 4 de los presentes procedimientos.

4.3.2 Recibido un informe sobre presuntas deficiencias o sobre una supuesta infracción de las disposiciones relativas a las descargas, el Estado de abanderamiento y, cuando proceda, la organización reconocida por conducto de la Administración del Estado de abanderamiento, deberían informar lo antes posible a la Parte que haya presentado el informe de las medidas que haya tomado inmediatamente respecto de las presuntas deficiencias o infracción. Una vez que se hayan llevado a término dichas medidas, se debería informar a la referida Parte y a la Organización de los resultados y pormenores de las mismas, los cuales se harán constar, cuando así proceda, en el informe anual obligatorio para la Organización.

CAPÍTULO 5 – PROCEDIMIENTOS DE REVISIÓN

5.1 Informe sobre las observaciones

5.1.1 Con objeto de hacer asequible con carácter general la información referente a las deficiencias y a las medidas correctivas, la Organización debería hacer en el momento oportuno un resumen de tales informes con el fin de hacer llegar la información, de conformidad con los procedimientos de la Organización, a todas las Partes en el convenio que sea aplicable. En el resumen de los informes sobre deficiencias se deberían indicar las medidas que haya tomado el Estado de abanderamiento o señalar que están pendientes las observaciones del Estado de abanderamiento interesado.

*

Dichas direcciones figuran en la circular MSC-MEPC.6/Circ.9 (Puntos de contacto nacionales para las cuestiones de seguridad, prevención de la contaminación y lucha contra la contaminación), enmendada, en la portada de la OMI en Internet y en el módulo de puntos de contacto de GISIS (<http://gisis.imo.org/Public>).

5.1.2 El comité pertinente debería evaluar periódicamente el resumen de los informes sobre deficiencias, con objeto de determinar las medidas que pueden precisarse para aplicar con mayor coherencia y eficacia los instrumentos de la OMI, prestando especial atención a las dificultades de las que hayan informado las Partes Contratantes de los convenios pertinentes, particularmente respecto de los países en desarrollo en su calidad de Estados rectores de puertos.

5.1.3 Las recomendaciones para subsanar las dificultades que determine el comité pertinente se deberían incorporar, según proceda, al instrumento aplicable de la OMI, y deberían hacerse en la documentación del Estado rector del puerto las modificaciones que puedan requerirse con respecto a los procedimientos y obligaciones.

APÉNDICE 1

CÓDIGO DE BUENAS PRÁCTICAS PARA LOS FUNCIONARIOS ENCARGADOS DE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO QUE REALICEN INSPECCIONES EN EL MARCO DE LOS MEMORANDOS DE ENTENDIMIENTO Y ACUERDOS REGIONALES SOBRE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (Circular MSC-MEPC.4/Circ.2)

Introducción

1 En el presente documento se facilitan orientaciones sobre el grado de integridad, profesionalismo y transparencia que los regímenes regionales de supervisión por el Estado rector del puerto esperan de todos los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionarios de supervisión) que participan en las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto o están vinculados a ellas.

Objetivo

2 El objeto de este Código es ayudar a los funcionarios de supervisión a llevar a cabo sus inspecciones con la mayor profesionalidad posible. Dichos funcionarios son fundamentales para lograr los objetivos de los regímenes regionales de supervisión por el Estado rector del puerto. Es a través de ellos que se establece el contacto diario con el mundo del transporte marítimo. Se espera que los funcionarios actúen con sujeción a las leyes, respetando las reglas de su Gobierno y de forma justa, abierta, imparcial y coherente.

Principios fundamentales del Código

3 El Código de buenas prácticas comprende tres principios fundamentales que sirven de base para juzgar todas las actuaciones de los funcionarios de supervisión, a saber: integridad, profesionalismo y transparencia. La definición de estos principios es la siguiente:

- .1 la integridad es el estado de solidez moral, honradez e inmunidad frente a influencias corruptoras o motivos venales;
- .2 profesionalismo es aplicar las normas de conducta profesional aceptadas y los conocimientos técnicos. La autoridad marítima, con el consentimiento general de los Estados rectores de puerto Miembros, establece las normas de conducta de los funcionarios de supervisión; y
- .3 la transparencia implica apertura y responsabilidad.

4 En el anexo de este apéndice figura una lista de las actuaciones y conductas que se esperan de los funcionarios de supervisión al aplicar estos principios.

5 Observar las normas profesionales otorga mayor credibilidad a los funcionarios de supervisión e incrementa la relevancia de sus conclusiones.

6 Nada de lo dispuesto en el presente Código eximirá a dichos funcionarios de cumplir las prescripciones específicas de los instrumentos sobre supervisión por el Estado rector del puerto y la legislación nacional aplicable.

ANEXO

CÓDIGO DE BUENAS PRÁCTICAS PARA LOS FUNCIONARIOS ENCARGADOS DE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Actuación y comportamiento de los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionarios de supervisión)

Los funcionarios de supervisión deberían:

- 1 emplear su criterio profesional en el desempeño de sus tareas;

Respeto

- 2 tener presente que un buque es tanto el hogar como el lugar de trabajo de su personal y, por consiguiente, no perturbar innecesariamente el descanso o la intimidad de dicho personal;
- 3 cumplir todas las reglas de orden interno del buque, tales como quitarse los zapatos sucios o la ropa de trabajo;
- 4 no tener prejuicios respecto de la raza, género, religión o nacionalidad de la tripulación al tomar decisiones, y tratar con respeto a todo el personal de a bordo;
- 5 respetar la autoridad del capitán o de su segundo;
- 6 ser corteses, pero profesionales y firmes según sea necesario;
- 7 no actuar nunca de forma amenazadora, brusca o dictatorial ni utilizar un lenguaje ofensivo;
- 8 esperar ser tratados con cortesía y respeto;

Realización de las inspecciones

- 9 cumplir todas las prescripciones de seguridad e higiene del buque y de su Administración, por ejemplo, utilizar indumentaria protectora, y no tomar ninguna medida ni hacer que se tome ninguna medida que pueda comprometer la seguridad del funcionario o de la tripulación del buque;
- 10 cumplir todas las prescripciones del buque en materia de protección y esperar a que un responsable los acompañe durante el recorrido del mismo;
- 11 presentar sus documentos de identidad al capitán o al representante del propietario del buque al comienzo de la inspección;
- 12 explicar los motivos de la inspección; no obstante, en los casos en que la inspección sea consecuencia de un informe o una queja, no se debe revelar la identidad de la persona que presentó la queja;
- 13 aplicar los procedimientos de la supervisión por el Estado rector del puerto y las prescripciones de los convenios de forma coherente y profesional, e interpretarlos de forma pragmática cuando sea necesario;

-
- 14 no tratar de inducir a error a la tripulación, por ejemplo, pidiéndole que haga cosas contrarias a los convenios;
 - 15 pedir a la tripulación que realice demostraciones del funcionamiento de los equipos y de las actividades relacionadas con las operaciones, tales como ejercicios, y no realizar ellos mismos las pruebas;
 - 16 en lugar de tomar una decisión sin fundamento, pedir consejo cuando tengan dudas respecto de alguna prescripción o de las conclusiones a las que han llegado, por ejemplo, consultando a sus colegas, publicaciones, a la Administración del pabellón o a una organización reconocida;
 - 17 siempre que no entrañe riesgo, tener en cuenta las necesidades operacionales del puerto y el buque;
 - 18 explicar claramente al capitán tanto los resultados de la inspección como las medidas correctivas correspondientes y asegurarse de que se ha entendido con claridad el informe de la inspección;
 - 19 entregar al capitán un informe legible y comprensible de la inspección antes de abandonar el buque;

Desacuerdos

- 20 zanjar con calma y paciencia cualquier desacuerdo sobre la realización o los resultados de la inspección;
- 21 informar al capitán acerca de los procedimientos de tramitación de quejas en vigor si el desacuerdo no se puede resolver en un periodo de tiempo razonable;
- 22 en caso de detención, informar al capitán sobre el derecho de apelación y los procedimientos pertinentes;

Integridad

- 23 ser independientes y no tener intereses comerciales en los puertos o en los buques que deban someter a inspección, ni tampoco en las compañías que suministran servicios en el puerto en cuestión, por ejemplo, no trabajar de vez en cuando para las compañías que se encargan de la explotación de buques en sus puertos o tener participación en las compañías de reparaciones de ese puerto;
- 24 ser libres para tomar decisiones basadas en los resultados de sus inspecciones, con total abstracción de los intereses comerciales del puerto;
- 25 seguir siempre las reglas de las Administraciones respecto de la aceptación de regalos y favores, por ejemplo, comidas a bordo;
- 26 rechazar con firmeza cualquier intento de soborno e informar de los casos flagrantes a la autoridad marítima;
- 27 no abusar de su autoridad en beneficio propio, ya sea financiero o de otra índole;

Actualización de conocimientos

- 28 actualizar regularmente sus conocimientos técnicos.

APÉNDICE 2

DIRECTRICES PARA LA DETENCIÓN DE BUQUES

1 INTRODUCCIÓN

1.1 A la hora de decidir si las deficiencias encontradas en un buque son lo suficientemente graves como para justificar la detención de éste, el funcionario de supervisión debería verificar lo siguiente:

- .1 si el buque tiene la documentación válida pertinente; y
- .2 si el buque tiene la tripulación requerida en el documento determinante de la dotación mínima de seguridad.

1.2 Durante la inspección, el funcionario de supervisión debería además verificar si el buque o, en su caso, la tripulación, pueden realizar las siguientes operaciones a lo largo de todo el viaje que se va a iniciar:

- .1 navegar en condiciones de seguridad;
- .2 manipular y transportar la carga, y supervisar su estado, en condiciones de seguridad;
- .3 realizar las operaciones de máquinas en condiciones de seguridad;
- .4 mantener la propulsión y el gobierno del buque pertinentes;
- .5 combatir incendios de forma eficaz en cualquier parte del buque, si es necesario;
- .6 abandonar el buque rápidamente y sin riesgos, y efectuar las operaciones de salvamento, si es necesario;
- .7 prevenir la contaminación del medio ambiente;
- .8 mantener una estabilidad adecuada;
- .9 mantener una estanquidad adecuada;
- .10 comunicarse en situaciones de peligro, si es necesario; y
- .11 ofrecer condiciones de seguridad e higiene a bordo.

1.3 Si el resultado de cualquiera de esas verificaciones es negativo, teniendo en cuenta todas las deficiencias descubiertas, se debería considerar seriamente la posibilidad de detener el buque. Una combinación de deficiencias menos graves también puede justificar la detención del buque. Los buques que no estén en condiciones de hacerse a la mar con seguridad deberían quedar detenidos tras la primera inspección, independientemente del tiempo que vayan a permanecer en puerto.

2 ASPECTOS GENERALES

La falta de certificados válidos prescritos por los instrumentos pertinentes puede justificar la detención de los buques. Cabe señalar, sin embargo, que los buques que enarbolan el pabellón de Estados que no son Parte en un convenio o que no han implantado otro instrumento pertinente no tienen derecho a llevar los certificados prescritos por el convenio u otro instrumento pertinente. Por tanto, la falta de los certificados prescritos no constituye por sí misma una razón para detener el buque, aunque, al aplicarse la cláusula que prohíbe dar un trato más favorable, debería exigirse el cumplimiento esencial de las disposiciones y criterios especificados en los presentes Procedimientos antes de que el buque zarpe.

3 DEFICIENCIAS QUE PUEDEN DAR LUGAR A LA DETENCIÓN DEL BUQUE

Con el fin de ayudar al funcionario de supervisión a utilizar estas directrices, se incluye a continuación una lista de deficiencias, agrupadas por convenios o códigos, que se consideran lo suficientemente graves como para justificar la detención del buque. Esta lista no es exhaustiva, sino que tiene por finalidad dar ejemplos de los distintos aspectos que han de considerarse.

Aspectos relacionados con el Convenio SOLAS

- 1 Defectos de funcionamiento de la máquina propulsora y otra maquinaria esencial, así como de las instalaciones eléctricas.
- 2 Limpieza insuficiente de la cámara de máquinas; exceso de mezcla oleosa en las sentinas; contaminación por hidrocarburos del aislamiento de las tuberías, incluidas las de escape; funcionamiento inadecuado de las instalaciones de bombeo de las sentinas.
- 3 Defectos de funcionamiento del generador de emergencia, el alumbrado, las baterías y los interruptores.
- 4 Defectos de funcionamiento del aparato de gobierno principal y del auxiliar.
- 5 Ausencia, capacidad insuficiente o deterioro grave de los dispositivos individuales de salvamento, las embarcaciones de supervivencia y los medios de puesta a flote y recuperación.
- 6 Ausencia, incumplimiento de las prescripciones o deterioro grave del sistema de detección de incendios, los dispositivos de alarma contra incendios, el equipo de lucha contra incendios, la instalación fija de extinción de incendios, las válvulas de ventilación, las válvulas de mariposa contra incendios y los dispositivos de cierre rápido, hasta el punto de que no puedan utilizarse para el fin al que están destinados.
- 7 Ausencia, deterioro grave o defectos de funcionamiento del sistema de prevención de incendios en la cubierta de carga de los buques tanque.
- 8 Ausencia, incumplimiento de las prescripciones o deterioro grave de las señales luminosas, las marcas o las señales acústicas.
- 9 Ausencia o defectos de funcionamiento del equipo radioeléctrico para comunicaciones de socorro y seguridad.

- 10 Ausencia o defectos de funcionamiento del equipo náutico, habida cuenta de las disposiciones pertinentes de la regla V/16.2 del SOLAS.
- 11 Ausencia de cartas náuticas corregidas o de las demás publicaciones náuticas necesarias para el viaje proyectado, teniendo en cuenta que las cartas náuticas electrónicas pueden sustituir a las de tipo convencional.
- 12 Ausencia de ventilación de tipo aspirante, que no desprenda chispas, en la cámara de bombas de carga.
- 13 Graves deficiencias de las prescripciones operacionales enumeradas en el apéndice 7.
- 14 El tamaño, la composición o la titulación de la tripulación no se ajustan a lo especificado en el documento sobre la dotación de seguridad.
- 15 El programa mejorado de reconocimientos no se ha implantado ni llevado a cabo conforme a lo dispuesto en la regla XI-1/2 del Convenio SOLAS y en la resolución A.744(18), enmendada.
- 16 Ausencia o defectos de un registrador de datos de la travesía (RDT), cuando su uso sea obligatorio.

Aspectos relacionados con el Código CIQ

- 1 Transporte de una sustancia que no se menciona en el Certificado de aptitud, o información incompleta sobre la carga.
- 2 Ausencia o deterioro de los dispositivos de seguridad de alta presión.
- 3 Instalaciones eléctricas intrínsecamente carentes de seguridad o que no se ajustan a las prescripciones del Código.
- 4 Fuentes de ignición en emplazamientos potencialmente peligrosos.
- 5 Infracción de las prescripciones especiales.
- 6 Exceso de la cantidad máxima de carga permitida por tanque.
- 7 Aislamiento térmico insuficiente de los productos sensibles al calor.
- 8 Funcionamiento defectuoso de los dispositivos de alarma contra presiones elevadas en los tanques de carga.
- 9 Transporte de sustancias, que requieren un compuesto inhibidor, sin el certificado correspondiente.

Aspectos relacionados con el Código CIG

- 1 Transporte de una sustancia que no se menciona en el Certificado de aptitud, o información incompleta sobre la carga.
- 2 Ausencia de dispositivos de cierre en los alojamientos o en los espacios de servicio.

-
- 3 Mamparos sin obturadores herméticos.
 - 4 Esclusas neumáticas defectuosas.
 - 5 Ausencia o defectos de las válvulas de cierre rápido.
 - 6 Ausencia o defectos de las válvulas de seguridad.
 - 7 Instalaciones eléctricas intrínsecamente carentes de seguridad o que no se ajustan a las prescripciones del Código.
 - 8 Funcionamiento defectuoso de los ventiladores en la zona de carga.
 - 9 Funcionamiento defectuoso de los dispositivos de alarma contra presiones elevadas en los tanques de carga.
 - 10 Defectos en el equipo detector de gas o en el equipo detector de gases tóxicos.
 - 11 Transporte de sustancias, que requieren un compuesto inhibidor, sin el certificado correspondiente.

Aspectos relacionados con el Convenio de Líneas de Carga

- 1 Zonas importantes con daños o corrosión, o corrosión crateriforme de las chapas y consiguiente atirantamiento en las cubiertas y el casco que afecte a la navegabilidad o a la resistencia para soportar cargas locales, a menos que se hayan efectuado reparaciones provisionales debidamente autorizadas para viajar hasta un puerto donde realizar reparaciones permanentes.
- 2 Un caso reconocido de estabilidad insuficiente.
- 3 Ausencia de información suficiente y fidedigna, en la forma aprobada, que simple y rápidamente permita al capitán disponer la carga y lastrar el buque de modo tal que en todo momento se mantenga un margen seguro de estabilidad en las diferentes condiciones previstas durante el viaje y se evite someter la estructura del buque a esfuerzos inadmisibles.
- 4 Ausencia, deterioro grave o defectos en los dispositivos de cierre, los medios de cierre de las escotillas y las puertas estancas y estancas a la intemperie.
- 5 Sobrecarga.
- 6 Ausencia de marcas de calado o marcas de francobordo, o ilegibilidad de las mismas.

Aspectos relacionados con el Anexo I del Convenio MARPOL

- 1 Ausencia, deterioro grave o funcionamiento defectuoso del equipo filtrador de aguas oleosas, del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos o de los dispositivos de alarma para 15 ppm.
- 2 Insuficiente capacidad restante del tanque de lavazas o del tanque de fangos para el viaje proyectado.

- 3 Libro registro de hidrocarburos no disponible a bordo.
- 4 Instalación de un conducto de derivación de descargas no autorizado.
- 5 Incumplimiento de las prescripciones de la regla 20.4 o de las prescripciones alternativas especificadas en la regla 20.7.

Aspectos relacionados con el Anexo II del Convenio MARPOL

- 1 Ausencia de un Manual de procedimientos y medios.
- 2 Carga no agrupada por categorías.
- 3 No se dispone del libro de registro de carga.
- 4 Instalación de un conducto de derivación de descargas no autorizado.

Aspectos relacionados con el Anexo IV del Convenio MARPOL

Por elaborar.

Aspectos relacionados con el Anexo V del Convenio MARPOL

- 1 Ausencia del plan de gestión de basuras.
- 2 Libro registro de basuras no disponible.
- 3 El personal del buque no está familiarizado con las prescripciones de eliminación/descarga del plan de gestión de basuras.

Aspectos relacionados con el Anexo VI del Convenio MARPOL

- 1 Ausencia de un Certificado IAPP válido y, si es pertinente, de Certificados EIAPP y expedientes técnicos.
- 2 Un motor diésel marino, con una potencia de salida superior a 130 kW, instalado a bordo de un buque construido el 1 de enero de 2000 o posteriormente, o un motor diésel marino que ha sufrido una transformación importante el 1 de enero de 2000 o posteriormente, que no cumpla con el Código Técnico sobre los NO_x.
- 3 El contenido de azufre de todo fueloil utilizado a bordo de los buques excede de los siguientes límites:
 - .1 4,50 % masa/masa antes del 1 de enero de 2012;
 - .2 3,50 % masa/masa el 1 de enero de 2012 o posteriormente; y
 - .3 0,50 % masa/masa el 1 de enero de 2020 o posteriormente*.
- 4 El contenido de azufre de todo fueloil utilizado a bordo excede de los siguientes límites cuando las operaciones se desarrollan dentro de una zona de control de las emisiones de SO_x:

* Véase la disposición revisada en la regla VI/14 del Convenio MARPOL.

- .1 1,00 % masa/masa el 1 de julio de 2010 o posteriormente; y
- .2 0,10 % masa/masa el 1 de enero de 2015 o posteriormente,

respectivamente, según las enmiendas adoptadas mediante la resolución MEPC.176(58).

- 5 Un incinerador instalado a bordo del buque el 1 de enero de 2000 o posteriormente no cumple las prescripciones del apéndice IV del Anexo, ni las especificaciones normalizadas para los incineradores de a bordo elaboradas por la Organización (resoluciones MEPC.76(40) y MEPC.93(45));
- 6 El capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales relativos al funcionamiento del equipo de prevención de la contaminación atmosférica.

Aspectos relacionados con el Convenio de Formación

- 1 La gente de mar no está en posesión de un título, no tiene el título pertinente, no tiene una exención válida o no presenta pruebas documentales de que ha enviado a la Administración una solicitud de refrendo.
- 2 Incumplimiento de las prescripciones aplicables de la Administración sobre la dotación de seguridad.
- 3 Las disposiciones referentes a las guardias de navegación o de máquinas no se ajustan a las prescripciones especificadas respecto del buque por la Administración.
- 4 Ausencia en una guardia de una persona competente para manejar el equipo esencial para la seguridad de la navegación y de las radiocomunicaciones y la prevención de la contaminación del mar.
- 5 Para la primera guardia al comienzo del viaje y para las guardias subsiguientes de relevo no se han provisto personas que hayan descansado lo suficiente y sean aptas para desempeñar sus obligaciones.
- 6 No se facilitan pruebas de suficiencia profesional para los deberes asignados a la gente de mar para la seguridad del buque y la prevención de la contaminación.

Aspectos que, si bien no justifican la detención del buque, pueden justificar, por ejemplo, la suspensión de las operaciones relacionadas con la carga

El funcionamiento (o mantenimiento) defectuoso de los sistemas de gas inerte, del equipo relacionado con la carga o de las máquinas se debería considerar motivo suficiente para suspender una operación de carga.

APÉNDICE 3

DIRECTRICES PARA REALIZAR LAS INVESTIGACIONES E INSPECCIONES ACORDES CON LO ESTIPULADO EN EL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL

PARTE 1

INSPECCIÓN DEL CERTIFICADO IOPP, DEL BUQUE Y DE SU EQUIPO

1 BUQUES QUE HAN DE LLEVAR UN CERTIFICADO IOPP

1.1 Una vez a bordo, tras identificarse ante el capitán o el oficial responsable del buque, el funcionario de supervisión debería examinar el Certificado IOPP, incluido el cuadernillo de construcción y equipo que lleve adjunto, y el Libro registro de hidrocarburos.

1.2 En el certificado figura información sobre el tipo de buque y las fechas de los reconocimientos e inspecciones. En una comprobación preliminar se debería confirmar que las fechas de los reconocimientos e inspecciones siguen siendo válidas. Además se debería determinar si el buque transporta una carga de hidrocarburos y si el transporte de ésta se ajusta al certificado (véase también el punto 1.11 del cuadernillo de construcción y equipo para petroleros).

1.3 Mediante el examen del cuadernillo de construcción y equipo, el funcionario de supervisión podrá determinar cómo está equipado el buque para la prevención de la contaminación del mar.

1.4 El funcionario de supervisión, si el certificado es válido, y su impresión general y observaciones oculares a bordo confirman que las medidas de mantenimiento son adecuadas, limitará, por lo general, su inspección a comprobar las deficiencias que se hayan denunciado, si las hay.

1.5 Si, no obstante, guiándose por su impresión general o las observaciones que haya realizado a bordo, tiene motivos fundados para pensar que el estado del buque o de su equipo no corresponden en lo esencial a los pormenores del certificado, debería realizar una inspección más detallada.

1.6 La inspección de la cámara de máquinas debería iniciarse formándose una impresión general que produzcan el estado de dicha cámara, la posible presencia de hidrocarburos o rastros de éstos en las sentinas y los procedimientos corrientes utilizados en el buque para eliminar el agua contaminada por hidrocarburos de los espacios de la cámara de máquinas.

1.7 A continuación cabrá realizar un examen más detenido del equipo del buque que figure en el Certificado IOPP. Dicho examen debería confirmar también que no se han efectuado modificaciones no aprobadas del buque y de su equipo.

1.8 Si surge alguna duda en cuanto al mantenimiento o al estado del buque o de su equipo, cabrá realizar un nuevo examen y las pruebas que se consideren necesarias. Véase al respecto el anexo 3 de las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2011 (resolución A.1053(27)).

1.9 El funcionario de supervisión habrá de tener presente que un buque puede llevar equipo que supere lo prescrito en el Anexo I del Convenio MARPOL. Si tal equipo funciona defectuosamente, se debería informar de ello al Estado de abanderamiento. No obstante, esto no debería ser de por sí causa suficiente para la detención del buque, a menos que el defecto de funcionamiento sea tal que suponga un riesgo inaceptable para el medio marino.

1.10 En los petroleros la inspección debería comprender la zona de los tanques de carga y de la cámara de bombas y debería iniciarse formándose una impresión general de la disposición de los tanques, las cargas transportadas y los procedimientos corrientes utilizados para eliminar los residuos de la carga.

2 BUQUES DE ESTADOS QUE NO SON PARTES EN EL CONVENIO Y OTROS BUQUES NO OBLIGADOS A LLEVAR UN CERTIFICADO IOPP

2.1 Puesto que para esta categoría de buques no se prescribe Certificado IOPP, el funcionario de supervisión debería cerciorarse de que las normas de construcción y equipo aplicables al buque de que se trate responden a las prescripciones del Anexo I del Convenio MARPOL.

2.2 En todos los demás aspectos el funcionario de supervisión se debería guiar por los procedimientos aplicables a los buques, citados en la sección 1 *supra*.

2.3 Si el buque va provisto de alguna certificación distinta del Certificado IOPP, el funcionario de supervisión podrá tener en cuenta la forma y el contenido de la documentación de que se trate al evaluar el buque.

3 SUPERVISIÓN

En el desempeño de sus funciones de supervisión, el inspector tendrá que recurrir a su buen juicio profesional para decidir si procede detener el buque hasta que las deficiencias observadas se hayan subsanado o permitir que se haga a la mar con ciertas deficiencias que no supongan un riesgo inaceptable para el medio marino. En este sentido el funcionario de supervisión se debería guiar por el principio de que las prescripciones que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL por lo que respecta a la construcción y el equipo y a la utilización de los buques son esenciales para la protección del medio marino y que apartarse de ellas puede constituir un riesgo inaceptable para éste.

PARTE 2**INFRACCIÓN DE LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A DESCARGAS**

1 La experiencia ha demostrado que la información facilitada al Estado de abanderamiento según lo previsto en el apéndice 5 de los presentes Procedimientos es muchas veces insuficiente para que dicho Estado pueda hacer que se entable un proceso en relación con la presunta infracción de las prescripciones relativas a descargas. El presente apéndice está destinado a determinar la información que suele necesitar el Estado de abanderamiento para incoar la acción oportuna cuando se producen esas infracciones.

2 Se recomienda que, al preparar un informe del Estado rector del puerto sobre deficiencias, cuando exista una infracción de las prescripciones relativas a descargas, las autoridades del Estado ribereño o del Estado rector del puerto se guíen por la lista pormenorizada de los posibles elementos de prueba que figura en la parte 3 del presente apéndice. Al respecto se tendrá presente que:

- .1 el propósito del informe es facilitar el acopio óptimo de datos que quepa obtener; sin embargo, aun cuando no se pueda facilitar la totalidad de la información, se debería presentar toda la que sea posible reunir;
- .2 es importante que toda la información que figura en el informe esté respaldada por hechos que, considerados en su conjunto, lleven al Estado rector del puerto o al Estado ribereño a creer que se ha cometido una infracción.

3 Además del informe sobre deficiencias presentado por el Estado rector del puerto, éste o el Estado ribereño deberían preparar un informe sobre la base de la lista pormenorizada de posibles elementos de prueba. Es importante que dichos informes vayan acompañados por documentos tales como:

- .1 una declaración del observador de la contaminación; además de la información exigida en la sección 1 de la parte 3 del presente apéndice, la declaración incluirá las consideraciones que lleven al observador a la conclusión de que ninguna de las otras posibles fuentes de contaminación ha ocasionado realmente ésta;
- .2 declaraciones relativas a los procedimientos utilizados para tomar muestras tanto de la mancha de hidrocarburos como a bordo; a esas declaraciones, en las que figurarán el lugar y el momento en que se tomaron las muestras, así como la identidad de la persona o personas que las tomaron, se adjuntarán recibos que identifiquen a las personas encargadas de guardarlas o a aquéllas a las cuales sean entregadas;
- .3 informes sobre los análisis de las muestras tomadas de la mancha y a bordo; figurarán en tales informes los resultados de los análisis, una descripción del método utilizado, referencias a la documentación científica que atestigüe la precisión y la validez del método empleado o copias de esos documentos, y los nombres de las personas que efectúen los análisis, con indicación de su experiencia profesional;
- .4 una declaración del funcionario de supervisión que estuvo a bordo, con indicación de su categoría y de la organización a que pertenece;

- .5 declaraciones de las personas que han sido interrogadas;
- .6 declaraciones de los testigos;
- .7 fotografías de la mancha de hidrocarburos; y
- .8 copias de las páginas pertinentes de los libros registro de hidrocarburos, diarios, registros de descargas, etc.

4 El informe mencionado en los párrafos 2 y 3 *supra* se debería enviar al Estado de abanderamiento. Si el Estado ribereño que ha observado la contaminación y el Estado rector del puerto que lleva a cabo la investigación a bordo no son el mismo, el Estado que efectúe esta última investigación debería enviar también una copia de los resultados de ella al Estado que haya observado la contaminación y que haya solicitado la investigación.

PARTE 3

LISTA PORMENORIZADA DE LOS POSIBLES ELEMENTOS DE PRUEBA DE UNA PRESUNTA INFRACCIÓN DE LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A DESCARGAS DEL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL

- 1 MEDIDAS PROCEDENTES AL OBSERVAR CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS**
- 1.1 Pormenores del buque o buques que se sospecha incurrieron en la infracción**
 - .1 Nombre del buque
 - .2 Motivos para sospechar del buque
 - .3 Fecha y hora (UTC) de la observación o identificación
 - .4 Situación del buque
 - .5 Pabellón y puerto de matrícula
 - .6 Tipo (por ejemplo, buque tanque, carguero, buque de pasaje, buque pesquero), tamaño (arqueo estimado) y otros datos descriptivos (por ejemplo, color de la superestructura y marca de la chimenea)
 - .7 Calado (en carga o en lastre)
 - .8 Rumbo y velocidad aproximados
 - .9 Posición de la mancha en relación con el buque (por ejemplo, a popa, a babor, a estribor)
 - .10 Parte del buque de la que se vio que procedía la descarga
 - .11 Indicar si cesó la descarga al ser observado el buque o cuando se comunicó con él por radio
- 1.2 Pormenores de la mancha**
 - .1 Fecha y hora (UTC) de la observación si son distintas de las indicadas en el párrafo 1.1.3
 - .2 Situación de la mancha de hidrocarburos, indicando longitud y latitud, si es distinta de la señalada en el párrafo 1.1.4
 - .3 Distancia aproximada en millas marinas de la marca terrestre más próxima
 - .4 Dimensiones exteriores aproximadas de la mancha de hidrocarburos (longitud, anchura y proporción de esa superficie cubierta por los hidrocarburos)
 - .5 Descripción de las características físicas de la mancha de hidrocarburos (dirección y forma; por ejemplo, continua, a rodales o a camellones)
 - .6 Aspecto de la mancha de hidrocarburos (indíquense las categorías)

- Categoría A: apenas visible en las condiciones de iluminación más favorables
 - Categoría B: visible como un brillo plateado sobre la superficie del agua
 - Categoría C: se pueden observar los primeros indicios de color
 - Categoría D: banda de color brillante
 - Categoría E: los colores comienzan a volverse opacos
 - Categoría F: los colores son mucho más oscuros
- .7 Estado del cielo (sol intenso, cielo nublado, etc.), claridad y visibilidad (en kilómetros) en el momento de la observación
- .8 Estado de la mar
- .9 Dirección y velocidad del viento de superficie
- .10 Dirección y velocidad de la corriente

1.3 Identificación del (de los) observador(es)

- .1 Nombre del observador
- .2 Organización a la que pertenece el observador (si pertenece a alguna)
- .3 Categoría del observador en esa organización
- .4 Observación hecha desde una aeronave/un buque/la costa/de otro modo
- .5 Nombre o identidad del buque o de la aeronave desde los que se hizo la observación
- .6 Ubicación concreta del buque, la aeronave, el lugar en la costa o en otra parte desde donde tuvo lugar la observación
- .7 Actividad a la que estaba dedicado el observador en el momento en que se efectuó la observación: patrulla, viaje, vuelo (de ... a ...), etc.

1.4 Método de observación y documentación

- .1 Ocular
- .2 Fotografías convencionales
- .3 Registros de teledetección o fotografías de teledetección
- .4 Muestras tomadas de la mancha
- .5 Cualquier otra forma de observación (especifíquese)

Nota: Es preferible que las fotografías que pueda haber de la descarga sean en color. Las fotografías pueden indicar: que la materia que hay en la superficie del mar está constituida por hidrocarburos, que la cantidad de hidrocarburos descargada constituye una infracción del Convenio, que los hidrocarburos están siendo o han sido arrojados desde un buque determinado, y también la identidad del buque.

La experiencia ha demostrado que la información antedicha se puede obtener mediante las tres fotografías siguientes:

- detalles de la mancha tomados casi verticalmente desde una altura inferior a 300 metros con el sol detrás del fotógrafo;
- una vista de conjunto del buque y de la "mancha" que muestre los hidrocarburos saliendo de un buque determinado; y
- detalles del buque a fines de identificación.

1.5 Otros particulares, si se puede establecer contacto por radio

- .1 Notificación de la contaminación al capitán
- .2 Explicación del capitán
- .3 Último puerto de escala del buque
- .4 Siguiendo puerto de escala del buque
- .5 Nombre del capitán y nombre del propietario del buque
- .6 Distintivo de llamada del buque

2 INVESTIGACIÓN A BORDO

2.1 Inspección del Certificado IOPP

- .1 Nombre del buque
- .2 Número o letras distintivos
- .3 Puerto de matrícula
- .4 Tipo de buque
- .5 Fecha y lugar de expedición
- .6 Fecha y lugar de refrendo

Nota: Si al buque no le ha sido expedido un Certificado IOPP, se debería facilitar toda la información solicitada que sea posible.

2.2 Inspección del suplemento del Certificado IOPP

- .1 Párrafos aplicables de las secciones 2, 3, 4, 5 y 6 del suplemento (buques tanque que no sean petroleros).
- .2 Párrafos aplicables de las secciones 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 del suplemento (petroleros).

Nota: Si el buque carece de Certificado IOPP, se debería dar una descripción del equipo y de los medios que haya a bordo destinados a prevenir la contaminación del mar.

2.3 Inspección del Libro registro de hidrocarburos

- .1 Cópíense de la Parte I del Libro registro de hidrocarburos las páginas necesarias para abarcar los 30 días anteriores al suceso notificado.
- .2 Cópíense de la Parte II del Libro registro de hidrocarburos (si se halla a bordo esa Parte) las páginas necesarias para abarcar un ciclo completo de operaciones de carga/descarga/lastrado y limpieza de tanques del buque. Cópíese también el plano de tanques.

2.4 Inspección del diario de navegación

- .1 Último puerto, fecha de salida, calado a proa y a popa.
- .2 Puerto actual, fecha de llegada, calado a proa y a popa.
- .3 Situación del buque en el momento en que se notificó el suceso o cerca de ese momento.
- .4 Comprobación al azar de si las situaciones mencionadas en el diario corresponden a las situaciones anotadas en el Libro registro de hidrocarburos.

2.5 Inspección de otros documentos que haya a bordo

Otra documentación pertinente como elemento de prueba (háganse copias si es necesario) como, por ejemplo:

- anotaciones sobre verificaciones recientes del espacio vacío de los tanques;
- registro del equipo de vigilancia y control.

2.6 Inspección del buque

- .1 Equipo del buque, de conformidad con lo estipulado en el suplemento del Certificado IOPP
- .2 Toma de muestras. Indíquese el lugar de a bordo
- .3 Rastros de hidrocarburos en las inmediaciones de los orificios de descarga al mar
- .4 Estado de la cámara de máquinas y contenido de las sentinas
- .5 Estado del separador de agua e hidrocarburos, del equipo filtrador y del dispositivo de alarma, así como de los medios de parada o de vigilancia de las descargas
- .6 Contenido de los tanques de fangos o de retención
- .7 Fuentes de fugas importantes

En los petroleros pueden ser oportunos los siguientes elementos de prueba adicionales:

- .8 Hidrocarburos en la superficie del lastre segregado o del lastre limpio
- .9 Estado de las sentinas de la cámara de bombas
- .10 Estado del sistema de lavado con crudos
- .11 Estado del sistema de gas inerte
- .12 Estado del sistema de vigilancia y control
- .13 Contenido del tanque de lavazas (cantidad estimada de agua e hidrocarburos)

2.7 Declaraciones de los interesados

Si no se han hecho las debidas anotaciones en la Parte I del Libro registro de hidrocarburos, pueden ser oportunas las respuestas a las siguientes preguntas:

- .1 ¿Se produjo una descarga (accidental o intencionada) a la hora indicada en el informe relativo al suceso?
- .2 ¿Está controlada automáticamente la descarga de las aguas de sentinas?
- .3 Si lo está, ¿a qué hora se puso por última vez el sistema en funcionamiento y a qué hora se puso por última vez en la modalidad manual?
- .4 Si no lo está, ¿en qué fecha y hora tuvo lugar la última descarga de aguas de sentina?
- .5 ¿En qué fecha tuvo lugar la última eliminación de residuos y cómo se efectuó?
- .6 ¿Es habitual efectuar descargas de aguas de sentina directamente en el mar o se almacenan éstas primero en un tanque de retención? Identifíquese el tanque de retención
- .7 ¿Se han utilizado recientemente los tanques de combustible líquido como tanques de lastre?

Si no se han hecho las debidas anotaciones en la Parte II del Libro registro de hidrocarburos, pueden ser oportunas las respuestas a las siguientes preguntas:

- .8 ¿Cuál era la distribución carga/lastre en el buque al salir del último puerto?
- .9 ¿Cuál era la distribución carga/lastre en el buque a su llegada al puerto actual?
- .10 ¿Cuándo y dónde se efectuó el último embarque de carga?
- .11 ¿Cuándo y dónde se efectuó el último desembarque de carga?
- .12 ¿Cuándo y dónde se efectuó la última descarga de lastre sucio?
- .13 ¿Cuándo y dónde se efectuó la última limpieza de los tanques de carga?

-
- .14 ¿Cuándo y dónde se efectuó la última operación de lavado con crudos y qué tanques se lavaron?
 - .15 ¿Cuándo y dónde se efectuó la última descarga del agua de los tanques de decantación?
 - .16 ¿Cuál es el espacio vacío en los tanques de lavazas y la correspondiente altura de la interfaz?
 - .17 ¿Qué tanques contenían el lastre sucio durante el viaje en lastre (si el buque llegó en lastre)?
 - .18 ¿Qué tanques contenían el lastre limpio durante el viaje en lastre (si el buque llegó en lastre)?

Además, puede ser pertinente la siguiente información:

- .19 Pormenores del viaje actual del buque (puertos anteriores, puertos siguientes, tráfico comercial).
- .20 Contenido de los tanques de combustible líquido y de lastre.
- .21 Tomas de combustible anterior y próxima, tipos de combustible líquidos.
- .22 Disponibilidad o no disponibilidad de instalaciones de recepción para desechos de hidrocarburos durante el viaje actual.
- .23 Trasvase interno de combustible líquido durante el viaje actual.

Si se trata de un petrolero, puede ser oportuna la siguiente información adicional:

- .24 Tráfico a que está dedicado el buque, por ejemplo corta/larga distancia, crudos o productos petrolíferos o tráfico alterno de crudos/productos petrolíferos, servicio de alijo, hidrocarburos/carga seca a granel.
- .25 Cuáles son los tanques limpios y sucios.
- .26 Reparaciones efectuadas o previstas en los tanques de carga.

Información diversa:

- .27 Comentarios relativos al estado del equipo del buque.
- .28 Comentarios relativos al informe sobre contaminación.
- .29 Otros comentarios.

3 INVESTIGACIÓN EN TIERRA

3.1 Análisis de las muestras de hidrocarburos

Indíquese el método de análisis de las muestras y los resultados de éste.

3.2 Información adicional

Puede ser oportuna la información adicional sobre el buque facilitada por el personal del terminal de hidrocarburos, de los contratistas encargados de la limpieza de tanques o del personal de las instalaciones de recepción en tierra.

Nota: Toda la información correspondiente a este epígrafe debería estar, en lo posible, corroborada por documentos tales como declaraciones firmadas, facturas, recibos, etc.

4 INFORMACIÓN NO INCLUIDA EN LA LISTA ANTERIOR

5 CONCLUSIÓN

- .1 Resumen de las conclusiones técnicas del investigador
- .2 Indicación de las disposiciones aplicables del Anexo I del Convenio MARPOL presuntamente infringidas por el buque
- .3 ¿Justifican los resultados de la investigación que se abra un expediente sobre deficiencias?

PARTE 4

DIRECTRICES PARA LA INSPECCIÓN EN PUERTO DE LOS PROCEDIMIENTOS DE LAVADO CON CRUDOS

1 PREÁMBULO

1.1 Es preciso que las Directrices para la inspección en puerto de los procedimientos de lavado con crudos, tal como se pide en la resolución 7 de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, 1978, hagan posible un control uniforme y eficaz del lavado con crudos a fin de asegurar que los buques cumplan en todo momento con las disposiciones del Convenio MARPOL.

1.2 El proyecto de la instalación de lavado con crudos está sujeto a la aprobación de la Administración del Estado de abanderamiento. No obstante, aunque el aspecto operacional del lavado con crudos también está sujeto a la aprobación de dicha Administración, puede ser necesario que una autoridad del Estado rector del puerto haga que el cumplimiento de los procedimientos y los parámetros acordados esté siempre garantizado.

1.3 En el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos se especifica toda la información necesaria acerca de la realización del lavado con crudos en un buque tanque determinado. Por consiguiente, la inspección tendría por objeto garantizar que se observen fielmente las disposiciones del Manual referentes a los procedimientos de seguridad y a la prevención de la contaminación.

1.4 El método de inspección se deja a la discreción de la autoridad del Estado rector del puerto y puede abarcar todo el conjunto de operaciones o solamente aquellas que tienen lugar mientras el funcionario de supervisión se halla a bordo.

1.5 La inspección se regirá por lo dispuesto en los artículos 5 y 6 del Convenio MARPOL.

2 INSPECCIONES

2.1 Los Estados rectores de puertos deberían tomar las medidas apropiadas para garantizar el cumplimiento de las prescripciones relativas al lavado con crudos de los buques tanque. Sin embargo, esto no debería ser interpretado en el sentido de que las empresas explotadoras de terminales y los propietarios de buques quedan exonerados de sus obligaciones por lo que hace a garantizar que las operaciones se efectúen de conformidad con las reglas.

2.2 La inspección puede comprender toda la operación de lavado con crudos o sólo ciertos aspectos de ella. Por tanto, conviene a todos los interesados mantener en el buque un registro actualizado de las operaciones de lavado con crudos para que el funcionario de supervisión pueda verificar las que se realizaron antes de su inspección.

3 PERSONAL DEL BUQUE

3.1 Se concretará quién es la persona encargada de las operaciones de lavado con crudos y cuáles son las demás personas designadas para asumir funciones en relación con dichas operaciones. Estas personas habrán de poder demostrar, si es necesario, que su grado de competencia satisface las prescripciones correspondientes de los párrafos 5.2 y 5.3 de las Especificaciones revisadas relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos (resolución A.446(XI) enmendada).

3.2 Cabrá realizar la oportuna verificación consultando en cada caso hojas de servicio, declaraciones expedidas por el armador o certificados expedidos por un centro de formación aprobado por la Administración. El personal necesario debería ser como mínimo el indicado en el Manual.

4 DOCUMENTACIÓN

4.1 A efectos de inspección deberían estar disponibles los siguientes documentos:

- .1 el Certificado IOPP y el cuadernillo de construcción y equipo para determinar:
 - .1 si el buque está dotado del sistema de lavado con crudos prescrito en la regla 33 del Anexo I del Convenio MARPOL;
 - .2 si dicho sistema de lavado con crudos se ajusta a las prescripciones de las reglas 33 y 35 del Anexo I del Convenio MARPOL y cumple con ellas;
 - .3 la validez y la fecha del Manual sobre el equipo y las operaciones; y
 - .4 la validez del Certificado;
- .2 el Manual aprobado;
- .3 el Libro registro de hidrocarburos; y
- .4 el Certificado de seguridad del equipo para buques de carga, para confirmar que el sistema de gas inerte se ajusta a las reglas que figuran en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS, en su forma enmendada.

5 SISTEMA DE GAS INERTE

5.1 Las reglas relativas a los sistemas de gas inerte prescriben instalar instrumentos que indiquen y registren de modo continuo, en todo momento en que se esté suministrando gas inerte, la presión y el contenido de oxígeno del gas en el colector de suministro de gas inerte. Por referencia al aparato registrador permanente se sabe si el sistema estuvo funcionando de manera satisfactoria antes del desembarque de la carga y durante la realización de éste.

5.2 Si no se están cumpliendo las condiciones especificadas en el Manual, se suspenderá el lavado hasta que dichas condiciones vuelvan a ser satisfactorias.

5.3 Como medida de precaución adicional se determinará el contenido de oxígeno existente en cada tanque que se vaya a lavar. Los dispositivos medidores se deberían calibrar e inspeccionar para comprobar que se hallan en buen estado de funcionamiento. Las lecturas obtenidas en los tanques lavados en puerto con anterioridad a la inspección deberían poder verificarse. Se podrán establecer comprobaciones al azar de dichas lecturas.

6 GENERACIÓN DE ELECTRICIDAD ESTÁTICA

Examinando el diario de carga o preguntando a la persona encargada de las operaciones se debería poder determinar si el agua presente en los crudos se está reduciendo al mínimo, según lo prescrito en el párrafo 6.7 de las Especificaciones revisadas (resolución A.446(XI) enmendada).

7 COMUNICACIÓN

Se debería comprobar que existe un medio efectivo de comunicación entre la persona encargada de las operaciones de lavado con crudos y las demás personas relacionadas con dichas operaciones.

8 FUGAS EN CUBIERTA

Los funcionarios de supervisión se deberían asegurar de que las tuberías del sistema de lavado con crudos han sido probadas en condiciones de servicio antes del desembarque de la carga con objeto de verificar que carecen de fugas y que se ha consignado la prueba en el Libro registro de hidrocarburos.

9 EXCLUSIÓN DE LOS HIDROCARBUROS DE LA CÁMARA DE MÁQUINAS

Se debería comprobar, inspeccionando los medios de aislamiento del calentador del sistema de lavado de tanques (si lo hay) o de cualquier otra parte de dicho sistema que entre en el espacio de máquinas, que se está aplicando el método por el cual se excluyen de ese espacio los hidrocarburos que se lleven como carga.

10 IDONEIDAD DE LOS CRUDOS

Para determinar si un crudo es adecuado para el lavado con crudos deberían seguirse la orientación y los criterios que figuran en la sección 9 del Manual sobre el equipo y las operaciones.

11 LISTA DE COMPROBACIONES

Mediante examen de los registros del buque se debería poder determinar que se realizaron las operaciones indicadas en la lista de comprobaciones previas al lavado con crudos y que todos los instrumentos funcionaron correctamente. Se podrán establecer comprobaciones al azar de ciertos componentes.

12 PROGRAMAS DE LAVADO

12.1 Cuando el buque tanque desembarque carga en varios puertos, el Libro registro de hidrocarburos debería indicar si se lavaron tanques con crudos en los puertos de descarga anteriores o en la mar. Se hará que todos los tanques que se vayan a utilizar o que se puedan utilizar para llevar lastre en el siguiente viaje sean lavados con crudos antes de que el buque salga del puerto. No hay obligación de lavar en el puerto de descarga ningún tanque que no sea tanque de lastre, pero cada uno de esos otros tanques se tendrán que lavar observando por lo menos lo dispuesto en el párrafo 6.1 de las Especificaciones revisadas (resolución A.446(XI) enmendada). Se debería examinar el Libro registro de hidrocarburos para comprobar que se cumple con esta disposición.

12.2 Todo lavado con crudos debería terminar antes de que el buque abandone el puerto final de descarga.

12.3 Cuando los tanques no se laven siguiendo uno de los órdenes de preferencia indicados en el Manual, el funcionario de supervisión se debería cerciorar de que el motivo de esa desviación y el orden de lavado propuesto son aceptables.

12.4 Debería comprobarse que en cada tanque que se lave se efectúa la operación de conformidad con lo señalado en el Manual, es decir:

- .1 que las máquinas montadas en cubierta y las máquinas sumergidas funcionan y que esto se puede verificar por medio de indicadores, características de sonido o algún otro método aprobado;
- .2 que las máquinas montadas en cubierta, cuando esto proceda, están programadas conforme a lo consignado;
- .3 que la duración del lavado es la prescrita; y
- .4 que el número de máquinas de lavado de tanques utilizadas simultáneamente no excede del especificado.

13 AGOTAMIENTO FINAL DE LA CARGA

13.1 Las condiciones mínimas de asiento y los parámetros de las operaciones relativas al agotamiento final de la carga figurarán en el Manual.

13.2 Se agotarán todos los tanques que hayan sido lavados con crudos. Se comprobará que el agotamiento es adecuado utilizando sondas manuales por lo menos en el emplazamiento destinado al efecto en el extremo popel de cada tanque, o por otros medios previstos y descritos en el Manual. Se debería verificar que la eficacia del agotamiento final de la carga ha sido o será comprobada antes de que el buque abandone el puerto final de descarga.

14 LASTRADO

14.1 Se dejará constancia en el Libro registro de hidrocarburos de los tanques que se hayan lavado con crudos en la mar. Dichos tanques se dejarán vacíos entre los puertos de descarga a fines de inspección en el siguiente de esos puertos. Cuando dichos tanques sean los tanques designados para lastre de salida, es posible que tengan que lastrarse en una fase muy temprana de la descarga. Esto se debe a motivos operacionales y también a que los tanques han de lastrarse durante la descarga si se quiere que el desprendimiento de gases hidrocarbúricos quede contenido en el buque. Cuando los tanques se hayan de inspeccionar estando vacíos, la inspección se efectuará a poco de haber atracado el buque tanque. Si el funcionario de supervisión llega después de que los tanques hayan comenzado a recibir lastre, no podrá sondear el fondo de dichos tanques. No obstante, le será posible examinar en ese caso la superficie del agua de lastre. El espesor de la película oleosa no deberá exceder del estipulado en el párrafo 4.2.10 b) de las Especificaciones revisadas (resolución A.446(XI) enmendada).

14.2 Los tanques que estén designados como tanques de lastre se enumerarán en el Manual. Sin embargo, se dejará que el capitán o el oficial encargado de la operación decidan a su buen criterio qué tanques se podrán utilizar para lastre en el viaje siguiente. Mediante examen del Libro registro de hidrocarburos se debería comprobar que todos esos tanques han sido lavados antes de que el buque tanque abandone el último puerto de

descarga. Adviértase que, cuando un buque tanque tome un cargamento de crudos en tanques designados para lastre, en un puerto intermedio de su viaje de retorno, no debería exigirse que dichos tanques sean lavados en ese puerto sino en otro posterior.

14.3 Mediante examen del Libro registro de hidrocarburos se debería comprobar que no se ha añadido agua de lastre a tanques que no hayan sido lavados con crudos durante viajes anteriores.

14.4 Se debería comprobar que los tanques destinados a lastre de salida quedan agotados lo más completamente posible. Cuando el llenado con lastre de salida se efectúe mediante tuberías y bombas de carga, éstas se agotarán haciendo pasar su contenido a otro tanque de carga o a tierra por medio del conducto especial de pequeño diámetro dispuesto a tal fin.

14.5 Los métodos establecidos para evitar desprendimiento de vapores cuando las condiciones locales lo exijan, figurarán en el Manual y habrán de ser utilizados. El funcionario de supervisión debería asegurarse de que se cumple esta disposición.

14.6 Se seguirán los procedimientos característicos de lastrado enumerados en el Manual. El funcionario de supervisión debería asegurarse de que se cumple esta disposición.

14.7 Cuando haya que cambiar lastre de salida, la descarga en el mar se efectuará de conformidad con las reglas 15 y 34 del Anexo I del Convenio MARPOL. Se debería examinar el Libro registro de hidrocarburos para tener la seguridad de que el buque cumple con esa disposición.

APÉNDICE 4

DIRECTRICES PARA REALIZAR LAS INVESTIGACIONES E INSPECCIONES ACORDES CON LO ESTIPULADO EN EL ANEXO II DEL CONVENIO MARPOL

PARTE 1

INSPECCIÓN DEL CERTIFICADO (CERTIFICADO DE APTITUD O CERTIFICADO SNL), DEL BUQUE Y DE SU EQUIPO

1 BUQUES QUE HAN DE LLEVAR UN CERTIFICADO

1.1 Una vez a bordo, tras identificarse ante el capitán o el oficial responsable del buque, el funcionario de supervisión debería examinar el Certificado de aptitud, el Certificado SNL y el libro registro de carga.

1.2 El Certificado incluye información sobre el tipo del buque, las fechas de los reconocimientos y una relación de los productos para cuyo transporte está certificado el buque.

1.3 En una comprobación preliminar se debería confirmar la validez del Certificado, verificando que éste ha sido debidamente cumplimentado y firmado, y que se han llevado a cabo los reconocimientos estipulados. Al examinar el Certificado, se debería prestar especial atención a la comprobación de que el buque únicamente transporta las sustancias nocivas líquidas que figuren enumeradas en el Certificado, e igualmente que éstas se llevan en tanques aprobados al efecto.

1.4 Debería inspeccionarse el libro registro de carga para comprobar que la información que contiene está al día. El funcionario de supervisión debería comprobar si el buque salió del puerto anterior o puertos anteriores llevando a bordo residuos de sustancias nocivas líquidas que no esté permitido descargar en el mar. En el libro pueden figurar además las correspondientes anotaciones efectuadas por las autoridades pertinentes de los anteriores puertos. Si el examen revela que el buque fue autorizado a hacerse a la mar desde su último puerto de desembarque bajo ciertas condiciones, el funcionario de supervisión debería comprobar que dichas condiciones han sido o serán respetadas. Si el funcionario de supervisión descubre alguna infracción operacional al respecto, el hecho debería ponerse en conocimiento del Estado de abanderamiento mediante el oportuno informe sobre deficiencias.

1.5 El funcionario de supervisión, si el Certificado es válido y su impresión personal general y sus observaciones oculares a bordo confirman que las medidas de mantenimiento son adecuadas, debería limitar su inspección, a condición de que las anotaciones del libro registro de carga no pongan de manifiesto que ha habido infracciones de carácter operacional, a comprobar las deficiencias que se hayan denunciado, si las hay.

1.6 Si, no obstante, guiándose por su impresión general o las observaciones que haya realizado a bordo, tiene motivos fundados para pensar que el estado del buque, su equipo o sus operaciones de manipulación de la carga y de las lavazas no corresponden en lo esencial a los pormenores del Certificado, debería realizar una inspección más detallada:

- .1 inicialmente ésta comprenderá un examen del Manual de procedimientos y medios del buque aprobado;

- .2 la inspección más detallada debería comprender la zona de la carga y de la cámara de bombas, y se debería iniciar formándose una impresión general de la disposición de los tanques, las cargas transportadas y los medios de bombeo y agotamiento de la carga;
- .3 a continuación cabrá realizar un examen más detenido del equipo del buque que figure en el Manual de procedimientos y medios. Dicho examen debería confirmar también que no se han efectuado modificaciones no aprobadas del buque y de su equipo; y
- .4 si surge alguna duda en cuanto al mantenimiento o al estado del buque o de su equipo, cabrá realizar un nuevo examen y las pruebas que se consideren necesarias. Véanse al respecto las Directrices de la OMI para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de reconocimientos y certificación (resolución A.1053(27)), según proceda.

1.7 El funcionario de supervisión habrá de tener presente que un buque puede llevar equipo que supere lo prescrito en el Anexo II del Convenio MARPOL. Si tal equipo que funciona defectuosamente, se debería informar de ello al Estado de abanderamiento. No obstante, esto no debería ser de por sí causa suficiente para la detención del buque, a menos que el defecto de funcionamiento sea tal que suponga un riesgo inaceptable para el medio marino.

2 BUQUES DE ESTADOS QUE NO SON PARTES EN EL CONVENIO

2.1 Puesto que para esta categoría de buques no se prescribe Certificado de aptitud o Certificado SNL, tal como lo prescribe el Anexo II del Convenio MARPOL, el funcionario de supervisión debería cerciorarse de que las normas de construcción y equipo aplicables al buque de que se trate responden a las prescripciones del Anexo II del Convenio MARPOL y de las Normas aplicables a los procedimientos y medios.

2.2 En todos los demás aspectos el funcionario de supervisión se debería guiar por los procedimientos aplicables a los buques citados en la sección 1 (Buques que han de llevar un certificado).

2.3 Si el buque va provisto de alguna certificación distinta del certificado prescrito, el funcionario de supervisión podrá tener en cuenta la forma y el contenido de la documentación de que se trate al evaluar el buque. Sin embargo, dicha certificación únicamente encerrará valor para dicho funcionario cuando se haya facilitado al buque un Manual de procedimientos y medios.

3 SUPERVISIÓN

En el desempeño de sus funciones de supervisión, el funcionario de supervisión tendrá que recurrir a su buen juicio profesional para decidir si procede detener el buque hasta que las deficiencias observadas se hayan subsanado o permitir que se haga a la mar con ciertas deficiencias que no supongan un riesgo inaceptable para el medio marino. En este sentido, el funcionario de supervisión debería guiarse por el principio de que las prescripciones que figuran en el Anexo II del Convenio MARPOL por lo que respecta a la construcción y el equipo y a la utilización de los buques son esenciales para la protección del medio marino y que apartarse de ellas puede constituir un riesgo inaceptable para éste.

PARTE 2**INFRACCIÓN DE LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A DESCARGAS**

1 La experiencia relativa a las descargas ilícitas ha demostrado que la información facilitada al Estado de abanderamiento es muchas veces insuficiente para que dicho Estado pueda hacer que se entable un proceso en relación con la presunta infracción de las prescripciones relativas a descargas. El presente apéndice está destinado a determinar la información que necesita el Estado de abanderamiento para incoar la acción oportuna cuando se producen infracciones de las disposiciones relativas a descargas que figuran en el Anexo II del Convenio MARPOL.

2 Se recomienda que, al preparar un informe del Estado rector del puerto sobre deficiencias siguiendo lo indicado en el apéndice 5 cuando exista una infracción de las prescripciones relativas a descargas, las autoridades del Estado ribereño o del Estado rector del puerto se guíen por la lista pormenorizada de los posibles elementos de prueba que figura en la parte 3 del presente apéndice. Al respecto se tendrá presente que:

- .1 el propósito del informe es facilitar el acopio óptimo de datos que quepa obtener; sin embargo, aun cuando no se pueda facilitar la totalidad de la información, se presentará toda la que sea posible reunir;
- .2 es importante que toda la información que figura en el informe esté respaldada por hechos que, considerados en su conjunto, lleven al Estado rector del puerto o al Estado ribereño a creer que se ha cometido una infracción; y
- .3 la descarga puede haber sido de hidrocarburos, en cuyo caso se aplicará lo dispuesto en la parte 2 del apéndice 3 de la presente resolución (Directrices para realizar las investigaciones e inspecciones acordes con lo estipulado en el Anexo I del Convenio MARPOL).

3 Además del informe sobre deficiencias presentado por el Estado rector del puerto, éste o el Estado ribereño deberían preparar un informe sobre la base de la lista pormenorizada de posibles elementos de prueba. Es importante que dichos informes vayan acompañados por documentos tales como:

- .1 una declaración del observador de la contaminación; además de la información exigida en la sección 1 de la parte 3 del presente apéndice, la declaración incluirá las consideraciones que lleven al observador a la conclusión de que ninguna de las otras posibles fuentes de contaminación ha ocasionado realmente ésta;
- .2 declaraciones relativas a los procedimientos utilizados para tomar muestras tanto de la mancha como a bordo; a esas declaraciones, en las que figurarán el lugar y el momento en que se tomaron las muestras, así como la identidad de la persona o personas que las tomaron, se adjuntarán recibos que identifiquen a las personas encargadas de guardarlas o a aquéllas a las cuales se entreguen;
- .3 informes sobre los análisis de las muestras tomadas de la mancha y a bordo; figurarán en tales informes los resultados de los análisis, una descripción del método utilizado, referencias a la documentación científica

que atestigüe la precisión y la validez del método empleado o copias de esos documentos, y los nombres de las personas que efectúen los análisis, con indicación de su experiencia profesional;

- .4 una declaración del funcionario de supervisión que estuvo a bordo, con indicación de su categoría y de la organización a que pertenece;
- .5 declaraciones de las personas que han sido interrogadas;
- .6 declaraciones de los testigos;
- .7 fotografías de la mancha; y
- .8 copias de las páginas pertinentes del libro registro de carga, los diarios de navegación, los registros de descargas, etc.

4 Las observaciones, las fotografías y los documentos deberían ir respaldados en su totalidad por una declaración de autenticidad firmada. Todas las certificaciones, autenticaciones y verificaciones se realizarán de conformidad con la legislación del Estado que las prepare. Todas las declaraciones deberían ir firmadas y fechadas por la persona que las haga y, si es posible, por un testigo ocular de la firma. Los nombres de las personas que firmen las declaraciones deberían ir escritos en caracteres legibles encima o debajo de la firma.

5 El informe mencionado en los párrafos 2 y 3 *supra* se enviará al Estado de abanderamiento. Si el Estado ribereño que ha observado la contaminación y el Estado rector del puerto que lleva a cabo la investigación a bordo no son el mismo, el Estado que efectúe esta última investigación enviará también una copia de los resultados de ella al Estado que haya observado la contaminación y que haya solicitado la investigación.

PARTE 3

LISTA PORMENORIZADA DE LOS POSIBLES ELEMENTOS DE PRUEBA DE UNA PRESUNTA INFRACCIÓN DE LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A DESCARGAS DEL ANEXO II DEL CONVENIO MARPOL

1 MEDIDAS PROCEDENTES AL OBSERVAR CONTAMINACIÓN

1.1 Pormenores del buque o buques que se sospecha incurrieron en la infracción

- .1 Nombre del buque y número IMO
- .2 Motivos para sospechar del buque
- .3 Fecha y hora (UTC) de la observación o identificación
- .4 Situación del buque
- .5 Pabellón y puerto de matrícula
- .6 Tipo, tamaño (arqueo estimado) y otros datos descriptivos (por ejemplo, color de la superestructura y marca de la chimenea)
- .7 Calado (en carga o en lastre)
- .8 Rumbo y velocidad aproximados
- .9 Posición de la mancha en relación con el buque (por ejemplo, a popa, a babor, a estribor)
- .10 Parte del buque de la que se vio que procedía la descarga
- .11 Indicar si cesó la descarga al ser observado el buque o cuando se comunicó con él por radio

1.2 Pormenores de la mancha

- .1 Fecha y hora (UTC) de la observación si son distintas de las indicadas en 1.1.3
- .2 Situación de la mancha, indicando longitud y latitud, si es distinta de la señalada en 1.1.4
- .3 Distancia aproximada en millas marinas de la tierra más próxima
- .4 Profundidad indicada en la carta náutica
- .5 Dimensiones generales aproximadas de la mancha (longitud, anchura y proporción de esa superficie cubierta)
- .6 Descripción de las características físicas de la mancha (dirección y forma; por ejemplo, continua, a rodales o a camellones)
- .7 Color de la mancha

-
- .8 Estado del cielo (sol intenso, cielo nublado, etc.), claridad y visibilidad (en kilómetros) en el momento de la observación
 - .9 Estado de la mar
 - .10 Dirección y velocidad del viento de superficie
 - .11 Dirección y velocidad de la corriente

1.3 Identificación del (de los) observador(es)

- .1 Nombre del observador
- .2 Organización a la que pertenece el observador (si pertenece a alguna)
- .3 Categoría del observador en esa organización
- .4 Observación hecha desde una aeronave/un buque/la costa/de otro modo
- .5 Nombre o identidad del buque o de la aeronave desde los que se hizo la observación
- .6 Ubicación concreta del buque, la aeronave, el lugar en la costa o cualquier otra parte desde donde tuvo lugar la observación
- .7 Actividad a la que estaba dedicado el observador en el momento en que se efectuó la observación: patrulla, viaje, vuelo (de ... a ...), etc.

1.4 Método de observación y documentación

- .1 Ocular
- .2 Fotografías convencionales
- .3 Registros de teledetección y/o fotografías de teledetección
- .4 Muestras tomadas de la mancha
- .5 Cualquier otra forma de observación (especifíquese)

Nota: Es preferible que las fotografías que pueda haber de la descarga sean en color. Los mejores resultados se pueden obtener mediante las tres fotografías siguientes:

- detalles de la mancha tomados casi verticalmente desde una altura inferior a 300 metros con el sol detrás del fotógrafo;
- una vista de conjunto del buque y de la "mancha" que muestre la sustancia saliendo de un buque determinado; y
- detalles del buque a fines de identificación.

1.5 Otros particulares si se puede establecer contacto por radio

- .1 Notificación de la contaminación al capitán
- .2 Explicación del capitán
- .3 Último puerto de escala del buque
- .4 Siguiendo puerto de escala del buque
- .5 Nombre del capitán y nombre del propietario del buque
- .6 Distintivo de llamada del buque

2 INVESTIGACIÓN A BORDO**2.1 Inspección del certificado (Certificado de aptitud o Certificado SNL)**

- .1 Nombre del buque y número IMO
- .2 Número o letras distintivos
- .3 Puerto de matrícula
- .4 Tipo de buque
- .5 Fecha y lugar de expedición
- .6 Fecha y lugar de refrendo
- .7 Lista de sustancias del Anexo II para cuyo transporte está certificado el buque
- .8 Limitaciones respecto de los tanques en los cuales pueden transportarse dichas sustancias.

2.2 Inspección del Manual de procedimientos y medios

- .1 Buque equipado con un sistema de agotamiento eficiente
- .2 Cantidades de residuos determinadas durante el reconocimiento

2.3 Inspección del libro registro de carga

Cópiense del libro registro de carga las páginas necesarias para abarcar un ciclo completo de operaciones de embarque/desembarque/lastrado y limpieza de tanques del buque. Cópiese también el plano de tanques.

2.4 Inspección del diario de navegación

- .1 Último puerto, fecha de salida, calado a proa y a popa.
- .2 Puerto actual, fecha de llegada, calado a proa y a popa.
- .3 Situación del buque en el momento en que se notificó el suceso o cerca de ese momento.
- .4 Comprobación al azar de si las horas anotadas en el libro registro de carga corresponden a una distancia suficiente de la tierra más próxima, a la velocidad exigida del buque y a una profundidad suficiente.

2.5 Inspección de otros documentos que haya a bordo

Otra documentación pertinente como elemento de prueba (háganse copias si es necesario) como, por ejemplo:

- documentos de la carga transportada en ese momento o que el buque haya transportado recientemente, junto con la información pertinente acerca de la temperatura prescrita durante el desembarque, la viscosidad y/o el punto de fusión;
- registros de la temperatura de las sustancias durante el desembarque;
- registros del equipo de monitorización, si estuviera instalado.

2.6 Inspección del buque

- .1 Equipo del buque, de conformidad con lo estipulado en el Manual de procedimientos y medios
- .2 Toma de muestras. Indíquese el lugar de a bordo
- .3 Fuentes de fugas importantes
- .4 Residuos de la carga en la superficie del lastre segregado o del lastre limpio
- .5 Estado de las sentinas de la cámara de bombas
- .6 Estado del sistema de monitorización
- .7 Contenido del tanque de lavazas (cantidad estimada de agua y residuos)

2.7 Declaraciones de los interesados

Si no se han hecho las debidas anotaciones en el libro registro de carga, pueden ser oportunas las respuestas a las siguientes preguntas:

- .1 ¿Se produjo una descarga (accidental o intencionada) a la hora indicada en el informe relativa al suceso?
- .2 ¿Qué tanques se van a cargar en el puerto?
- .3 ¿Qué tanques hubo que limpiar en alta mar? ¿Se procedió a su lavado previo?
- .4 ¿Cuándo y cómo se efectuó la limpieza de los mismos?
- .5 ¿De qué sustancias eran los residuos que contenían?
- .6 ¿Qué se hizo con las aguas del lavado de los tanques?
- .7 ¿Se descargó en el mar el tanque de lavazas o algún tanque de carga que se hubiere utilizado como tal?
- .8 ¿Cuándo y cómo se efectuó la descarga?
- .9 ¿Qué contiene el tanque de lavazas o el tanque de carga utilizado como tal?
- .10 ¿Qué tanques contenían el lastre sucio durante el viaje en lastre (si el buque llegó en lastre)?
- .11 ¿Qué tanques contenían el lastre limpio durante el viaje en lastre (si el buque llegó en lastre)?
- .12 Pormenores del viaje actual del buque (puertos anteriores, puertos siguientes, tráfico comercial)
- .13 Dificultades que se han encontrado para descargar en instalaciones receptoras en tierra

.14 Dificultades que se han encontrado en lo que respecta a las operaciones de agotamiento eficiente

.15 ¿Cuáles son los tanques limpios o sucios a la llegada?

.16 Reparaciones efectuadas o previstas en los tanques de carga

Información diversa:

.17 Comentarios relativos al estado del equipo del buque

.18 Comentarios relativos al informe sobre contaminación

.19 Otros comentarios

3 INVESTIGACIÓN EN TIERRA

3.1 Análisis de las muestras

Indíquese el método de análisis de las muestras y los resultados de éste.

3.2 Información adicional

Puede ser oportuna la información adicional sobre el buque facilitada por el personal de la terminal, los contratistas encargados de la limpieza de tanques o el personal de las instalaciones receptoras en tierra.

Nota: Toda la información correspondiente a este epígrafe ha de ser, en lo posible, corroborada por documentos tales como declaraciones firmadas, facturas, recibos, etc.

3.3 Información relacionada con el último puerto o terminal de desembarque

.1 Confirmación de que fue desembarcada la carga del buque o se efectuó el agotamiento o el prelavado de conformidad con el Manual de procedimientos y medios

.2 Naturaleza de las dificultades, si las hubo

.3 Condiciones impuestas por las autoridades para autorizar al buque a hacerse a la mar

.4 Restricciones respecto de las instalaciones receptoras en tierra

4 INFORMACIÓN NO INCLUIDA EN LA LISTA ANTERIOR

5 CONCLUSIÓN

.1 Resumen de las conclusiones del investigador

.2 Indicación de las disposiciones aplicables del Anexo II del Convenio MARPOL presuntamente infringidas por el buque

.3 ¿Justifican los resultados de la investigación que se abra un expediente sobre deficiencias?

PARTE 4

PROCEDIMIENTOS PARA LA INSPECCIÓN DE LAS OPERACIONES DE DESEMBARQUE DE LA CARGA, AGOTAMIENTO Y PRELAVADO (PRINCIPALMENTE EN PUERTOS DE DESEMBARQUE DE LA CARGA)

1 INTRODUCCIÓN

El funcionario de supervisión o el inspector autorizado por la Administración que realice la supervisión de conformidad con la regla 16 del Anexo II del Convenio MARPOL debería conocer a fondo el Anexo II del Convenio MARPOL y las diversas prácticas del puerto que tengan relación con la manipulación de la carga, el lavado de los tanques, los puestos de atraque para limpieza, la prohibición de abarload barcazas, etc.

2 DOCUMENTACIÓN

2.1 La documentación necesaria a los fines de la inspección a que hace referencia el presente apéndice se compone de:

- .1 Certificado de aptitud o Certificado SNL;
- .2 plano de estiba y documento de embarque;
- .3 Manual de procedimientos y medios; y
- .4 libro registro de carga.

3 INFORMACIÓN QUE FACILITARÁ EL PERSONAL DEL BUQUE

3.1 El funcionario de supervisión o el inspector nombrado o autorizado por la Administración podrá hallar útiles los siguientes elementos de información:

- .1 el programa previsto de embarque y desembarque de la carga del buque;
- .2 si las operaciones de desembarque y agotamiento pueden efectuarse con arreglo a lo dispuesto en el Manual de procedimientos y medios, o, en su defecto, cuáles son las razones para ello;
- .3 las limitaciones, si las hubiere, con que funciona el sistema de agotamiento eficiente (contrapresión, temperatura del aire, fallos de funcionamiento, etc.); y
- .4 si se solicita para el buque una exención respecto de determinados procedimientos de prelavado y de descarga de residuos en el puerto de desembarque.

3.2 En el caso de que sea necesario efectuar el lavado de los tanques sin utilizar agua, se informará al funcionario de supervisión o al inspector nombrado o autorizado por la Administración acerca del procedimiento del lavado de los tanques y la eliminación de los residuos.

3.3 En el caso de que el libro registro de carga no esté mantenido al día, se debería facilitar toda información pendiente relativa a las operaciones de prelavado y de eliminación de residuos.

4 INFORMACIÓN QUE FACILITARÁ EL PERSONAL DE LA TERMINAL

El personal de la terminal debe facilitar información acerca de las limitaciones impuestas al buque en relación con la contrapresión o las instalaciones receptoras.

5 SUPERVISIÓN

5.1 Una vez a bordo, tras identificarse ante el capitán o el oficial responsable del buque, el funcionario de supervisión o el inspector nombrado o autorizado por la Administración debería examinar la documentación necesaria.

5.2 La mencionada documentación podrá utilizarse para determinar lo siguiente:

- .1 las sustancias nocivas líquidas que se vayan a desembarcar, sus correspondientes categorías y estiba (plano de estiba, Manual de procedimientos y medios);
- .2 los pormenores del sistema de agotamiento eficiente, si el buque lo lleva instalado (Manual de procedimientos y medios);
- .3 qué tanques es necesario someter a prelavado descargando en instalaciones receptoras las aguas de lavado (documento de embarque y temperatura de la carga);
- .4 qué tanques es necesario someter a prelavado descargando en instalaciones receptoras o en el mar las aguas de lavado (Manual de procedimientos y medios, documento de embarque y temperatura de la carga);
- .5 las operaciones pendientes de prelavado o de eliminación de residuos (libro registro de carga); y
- .6 qué tanques no podrán ser lavados con agua, debido a la naturaleza de la sustancia de que se trate (Manual de procedimientos y medios).

5.3 En lo que respecta a las operaciones de prelavado a que se hace referencia en el subpárrafo 5.2 *supra*, resulta útil la siguiente información (Manual de procedimientos y medios):

- .1 presión exigida de las máquinas de lavado;
- .2 duración del ciclo de trabajo de las máquinas de lavado y cantidad de agua utilizada;
- .3 programas de lavado para las sustancias de que se trate;
- .4 temperatura que ha de reunir el agua para el lavado; y
- .5 procedimientos especiales.

5.4 El funcionario de supervisión o el inspector autorizado por la Administración, de conformidad con lo dispuesto en la regla 16 del Anexo II del Convenio MARPOL, debería comprobar que las operaciones de desembarque de la carga, agotamiento y prelavado se efectúan de conformidad con la información obtenida en virtud de lo dispuesto en el

párrafo 2 (documentación) de la presente parte 4. Si no puede hacerlo, se deberían tomar otras medidas para asegurar que el buque no se haga a la mar con residuos en cantidades que excedan de las especificadas en la regla 12 del Anexo II del Convenio MARPOL, según sea aplicable. Si las cantidades de residuos no pueden reducirse mediante otras medidas, el funcionario de supervisión o el inspector nombrado o autorizado por la Administración debería informar a la Administración del Estado rector del puerto.

5.5 Se deberían tomar las precauciones necesarias para evitar que los conductos flexibles y los sistemas de tuberías de la terminal puedan drenarse con retorno hacia el buque.

5.6 Cuando un buque esté exento del cumplimiento de determinadas prescripciones relativas a la eficiencia del bombeo en virtud de la regla 4.4 del Anexo II del Convenio MARPOL, o solicite una exención respecto de determinados procedimientos de agotamiento o prelavado en virtud de la regla 13.4 del Anexo II del Convenio MARPOL, deberían observarse las condiciones que se estipulan en las referidas reglas en relación a dicha excepción. Estas condiciones son:

- .1 reglas 4.2 y 4.3: el buque ha sido construido antes del 1 de julio de 1986 y está exento de la obligación de reducir las cantidades de residuos a límites estipulados en la regla 12 (es decir, a 300 litros de sustancias de la categoría X o Y y a 900 litros de sustancias de la categoría Z). Esto es a reserva de las condiciones estipuladas en la regla 4.3 de que cada vez que un tanque de carga sea lavado o lastrado, se exige efectuar un prelavado y descargar en instalaciones receptoras en tierra las lavazas resultantes del prelavado. En el Certificado de aptitud o en el Certificado SNL debería haberse consignado que el buque está exclusivamente destinado a realizar viajes restringidos;
- .2 regla 4.4: el lastrado de los tanques de carga del buque es siempre innecesario y el lavado de dichos tanques sólo es necesario a fines de reparación o de entrada en dique seco. En el Certificado de aptitud o en el Certificado SNL deberían aparecer consignados los pormenores de la exención. Respecto de cada uno de los tanques de carga se habrá extendido certificación para el transporte de una sola sustancia nombrada;
- .3 regla 13.4.1: los tanques de carga no deberían lavarse ni utilizarse a fines de lastrado antes de cargarlos nuevamente;
- .4 regla 13.4.2: los tanques de carga deberían lavarse y las lavazas resultantes del prelavado se deberían descargar en instalaciones receptoras en otro puerto. Debería confirmarse por escrito que en dicho puerto hay disponible una instalación receptora y que ésta es adecuada para tal fin; y
- .5 regla 13.4.3: los residuos de la carga podrán ser eliminados por un procedimiento de ventilación.

5.7 El funcionario de supervisión o el inspector nombrado o autorizado por la Administración hará la anotación pertinente en la sección J del Libro de registro de carga siempre que se conceda una exención en virtud de la regla 13.4 respecto de lo indicado en el párrafo 5.6 *supra* y siempre que un tanque, del que se haya desembarcado una sustancia de la categoría X, sea prelavado de conformidad con el Manual de procedimientos y medios.

5.8 En su lugar, respecto de sustancias de la categoría X, la concentración residual a que se hace referencia en la regla 13.6.1.1 del Anexo II del Convenio MARPOL se debería medir de acuerdo con los procedimientos que autorice cada Estado rector del puerto. En este caso el funcionario de supervisión o el inspector autorizado por la Administración hará la anotación pertinente en la sección K del libro registro de carga siempre que se alcance la concentración residual prescrita.

5.9 Además de lo estipulado en el párrafo 5.7 *supra*, el funcionario de supervisión o el inspector autorizado por la Administración hará la anotación pertinente en el libro registro de carga en todos los casos en que se haya presenciado efectivamente el embarque o el agotamiento o prelavado de tanques de sustancias de las categorías Y y Z de conformidad con el Manual de procedimientos y medios.

APÉNDICE 5

DIRECTRICES PARA LAS PRESCRIPCIONES SOBRE DESCARGAS DE LOS ANEXOS I Y II DEL CONVENIO MARPOL

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Las reglas 15 y 34 del Anexo I del Convenio MARPOL prohíben las descargas de hidrocarburos en el mar, y la regla 13 del Anexo II las de sustancias nocivas líquidas, salvo en condiciones que se definen con precisión. Según proceda se registrarán esas operaciones en un libro registro de hidrocarburos, o en un libro registro de carga, según sea el caso, que se guardarán en un lugar fácilmente accesible para que quepa inspeccionarlos en cualquier momento oportuno.

1.2 Las reglas antes mencionadas disponen que, siempre que se observen rastros visibles de hidrocarburos en la superficie del agua o por debajo de ella en las proximidades de un buque o de su estela, la Parte de que se trate debería investigar inmediatamente, en la medida en que pueda hacerlo razonablemente, los hechos que permitan aclarar si hubo o no infracción de las disposiciones relativas a descargas.

1.3 Las condiciones en que se permite descargar en el mar sustancias nocivas líquidas incluyen limitaciones de tipo cuantitativo, cualitativo y de posición que dependen de la categoría de la sustancia y de la zona marítima.

1.4 Por consiguiente, en toda investigación sobre una supuesta infracción debería tratarse de establecer si se ha descargado una sustancia nociva líquida y si las operaciones que dieron lugar a dicha descarga se realizaron de conformidad con el Manual de procedimientos y medios del buque.

1.5 Reconociendo la probabilidad de que muchas de las infracciones de las disposiciones del Convenio relativas a descargas escaparán a la supervisión inmediata y al conocimiento del Estado de abanderamiento, el artículo 6 del Convenio MARPOL dispone que las Partes en el Convenio cooperarán en toda gestión que conduzca a la detección de las infracciones y al cumplimiento de las disposiciones del Convenio, haciendo uso de cualquier medida apropiada y practicable de detección y de vigilancia y control ambientales, así como de métodos adecuados de transmisión de información y acumulación de pruebas. En el Convenio MARPOL figura asimismo un cierto número de disposiciones, más concretas, destinadas a facilitar la cooperación.

1.6 Cabe indicar entre las varias fuentes de información sobre las posibles infracciones de las disposiciones relativas a descargas las siguientes:

- .1 informes de los capitanes: el artículo 8 y el Protocolo I del Convenio MARPOL prescriben, entre otras cosas, que el capitán del buque notifique determinados sucesos que entrañen descargas o la probabilidad de descargas de hidrocarburos o de mezclas oleosas, o de sustancias nocivas líquidas o mezclas que contengan tales sustancias;

- .2 informes de los órganos oficiales: el artículo 8 del Convenio MARPOL prescribe además que las Partes en el Convenio cursen instrucciones a sus naves y aeronaves de inspección marítima y demás servicios competentes para que comuniquen a sus autoridades los sucesos que entrañen descargas o la probabilidad de descargas de hidrocarburos o de mezclas oleosas, o de sustancias nocivas líquidas o mezclas que contengan tales sustancias;
- .3 informes de otras Partes: el artículo 6 del Convenio MARPOL dispone que una Parte puede pedir a otra Parte que inspeccione un buque; la Parte que haga la solicitud habrá de facilitar elementos de prueba suficientes de que el buque ha efectuado descargas de hidrocarburos o de mezclas oleosas, o de sustancias nocivas líquidas o mezclas que contengan tales sustancias, o que ha salido del puerto de desembarque llevando a bordo residuos de sustancias nocivas líquidas en cantidades que exceden de las que se permite descargar en el mar; y
- .4 informes de terceros: no es posible enumerar de forma exhaustiva las posibles fuentes de información relativas a descargas; las Partes habrán de tener en cuenta todas las circunstancias al decidir si procede investigar los informes de que se trate.

1.7 Medidas que pueden tomar los Estados (en adelante llamados Estados ribereños) que no sean el Estado de abanderamiento o el Estado rector del puerto y que dispongan de información acerca de infracciones de las disposiciones relativas a descargas:

- .1 los Estados ribereños que sean Partes en el Convenio MARPOL, al recibir un informe sobre contaminación ocasionada por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas, presuntamente desde un buque, podrán examinar el asunto y reunir todos los elementos de prueba posibles. Para más detalles de los elementos de prueba convenientes, véanse los apéndices 3 y 4;
- .2 si la investigación mencionada en el subpárrafo .1 *supra* revela que el siguiente puerto de escala del buque de que se trate está sometido a la jurisdicción del Estado ribereño, éste debería tomar también las medidas que correspondan al Estado rector del puerto, indicadas en los párrafos 2.1 a 2.6 *infra*;
- .3 si la investigación mencionada en el subpárrafo .1 *supra* revela que el siguiente puerto de escala del buque de que se trate está sometido a la jurisdicción de otra Parte, el Estado ribereño, en los casos en que corresponda, debería facilitar los elementos de prueba a esa otra Parte y le pedirá que tome las medidas correspondientes al Estado rector del puerto de conformidad con los párrafos 2.1 a 2.6 *infra*; y
- .4 en cualquiera de los casos mencionados en los subpárrafos .2 y .3 *supra*, si no se puede determinar cuál es el siguiente puerto de escala del buque de que se trate, el Estado ribereño debería notificar al Estado de abanderamiento el suceso y los elementos de prueba que haya obtenido.

2 MEDIDAS QUE HA DE TOMAR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

2.1 Las Partes nombrarán o autorizarán a funcionarios para que éstos realicen investigaciones con objeto de comprobar si un buque ha efectuado descargas de hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas infringiendo las disposiciones del Convenio MARPOL.

2.2 Las Partes podrán iniciar las investigaciones sobre la base de los informes recibidos de las fuentes indicadas en el párrafo 1.6 *supra*.

2.3 Las investigaciones deberían orientarse hacia el acopio de elementos de prueba suficientes para establecer si el buque ha infringido las prescripciones relativas a descargas. En los apéndices 3 y 4 figuran directrices para que el acopio de elementos de prueba sea óptimo.

2.4 Si de las investigaciones resultan elementos de prueba de que se ha producido una infracción de las prescripciones relativas a descargas dentro de los límites de la jurisdicción del Estado rector del puerto, éste podrá hacer que se entable un proceso de conformidad con su legislación o facilitar al Estado de abanderamiento toda la información y los elementos de prueba que tenga en su poder acerca de la supuesta infracción. Cuando el Estado rector del puerto haga que se entable un proceso, informará al Estado de abanderamiento.

2.5 En el apéndice 16 figuran los pormenores del informe que se ha de presentar al Estado de abanderamiento.

2.6 Es posible que de la investigación resulten elementos de prueba de que la contaminación fue resultado de daños sufridos por el buque o su equipo. Esto podría indicar que el buque no ha infringido las prescripciones sobre descargas del Anexo I o del Anexo II del Convenio MARPOL, a condición de que:

- .1 se hayan tomado todas las precauciones razonables después de producidos los daños o descubierta la descarga con objeto de prevenir esta o de reducirla al mínimo; y
- .2 el propietario o el capitán no hayan actuado con intención de causar daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían daños.

2.7 No obstante, podrá ser necesario que el Estado rector del puerto tome las medidas que se indican en el capítulo 3 de los presentes Procedimientos.

3 INSPECCIÓN DE LAS OPERACIONES DE LAVADO CON CRUDOS

3.1 Las reglas 18, 33 y 35 del Anexo I del Convenio MARPOL prescriben, entre otras cosas, que en ciertas categorías de petroleros para crudos se efectúe el lavado de los tanques de carga con crudos. Se lavarán tanques en número suficiente para que solamente se introduzca agua de lastre en los tanques de carga que hayan sido lavados con crudos. Los demás tanques de carga se lavarán por turno para evitar la presencia de fangos.

3.2 Las autoridades del Estado rector del puerto podrán realizar inspecciones para asegurarse de que, en todos los petroleros para crudos que hayan de tener un sistema de lavado con crudos o en los que el propietario o el armador haya decidido instalar un sistema de lavado con crudos a fin de cumplir con la regla 18 del Anexo I del Convenio MARPOL, se efectúa el lavado con crudos. Además, se debería garantizar el cumplimiento de las

prescripciones operacionales estipuladas en las Especificaciones revisadas relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos (resolución A.446(XI), en su forma enmendada). Donde mejor se puede llevar a cabo esa inspección es en los puertos en los que se desembarca la carga.

3.3 Las Partes tendrán presente que las inspecciones mencionadas en el párrafo 3.2 pueden llevar también a determinar un riesgo de contaminación que requiera que el Estado rector del puerto tome además las medidas indicadas en el capítulo 3 de los presentes Procedimientos.

3.4 La OMI ha aprobado y publicado directrices detalladas para la inspección en puerto de los procedimientos de lavado con crudos ("Sistemas de lavado con crudos" – Edición revisada, 1983) que figuran en la parte 4 del apéndice 3.

4 INSPECCIÓN DE LAS OPERACIONES DE DESEMBARQUE DE LA CARGA, AGOTAMIENTO Y PRELAVADO

4.1 La regla 16 del Anexo II del Convenio MARPOL estipula que las Partes en dicho Convenio designarán a sus propios inspectores o delegarán autoridad en otros a fines de aplicación de dicha regla.

4.2 Las disposiciones de la regla 16 tienen por finalidad garantizar en principio que un buque, tras desembarcar al máximo posible sustancias nocivas líquidas de las categorías X, Y o Z, se haga a la mar únicamente si los residuos de tales sustancias han quedado reducidos a cantidades tales que puedan ser descargados en el mar.

4.3 El cumplimiento de tales disposiciones quedará asegurado, cuando se trate de sustancias de las categorías X, Y y Z, efectuando un prelavado en el puerto de desembarque de la carga y descargando las mezclas de residuos y agua resultantes del prelavado en instalaciones receptoras, con la salvedad de que en el caso de las sustancias de las categorías Y y Z que no están a punto de solidificarse y que son de baja viscosidad, en lugar de efectuar el prelavado, se aplicarán las prescripciones relativas al agotamiento eficiente del tanque a fin de reducir los residuos a cantidades insignificantes. Por otra parte, en lo que respecta a un determinado número de sustancias, podrán emplearse procedimientos de ventilación a fin de extraer del tanque los residuos de la carga.

4.4 La regla 16.6 autoriza al Gobierno de la Parte receptora a eximir a un buque que se dirija a un puerto o a una terminal bajo la jurisdicción de otra Parte de la prescripción de efectuar el prelavado de los tanques de carga y de descargar las mezclas de residuos y agua en instalaciones receptoras.

4.5 Los buques tanque quimiqueros existentes destinados a tráficos restringidos podrán quedar exentos, en virtud de la regla 4.3 del Anexo II del Convenio MARPOL, de las prescripciones relativas a límites máximos de la regla 12.1 a 12.3. Si un buque tanque debe ser lastrado o lavado será necesario efectuar un prelavado después de desembarcar sustancias de las categorías Y o Z y las mezclas de residuos y agua resultantes del prelavado se tendrán que descargar en instalaciones receptoras en tierra. Los pormenores de la exención se indicarán en el certificado.

4.6 En virtud de la regla 4.4 se podrá eximir de las prescripciones estipuladas en la regla 12 del Anexo II del Convenio MARPOL a un buque cuyas características de construcción y operacionales hagan que el lastrado de los tanques de carga sea innecesario y que el lavado de dichos tanques sea solo necesario a fines de reparación o para entrada en dique seco, siempre que se cumplan todas las condiciones mencionadas en dicha regla 4.4. Así pues, el certificado del buque indicará que respecto de cada uno de los tanques de carga se

ha extendido certificación para el transporte de una sola sustancia, designada por su nombre. También debería indicar los pormenores de la exención concedida por la Administración respecto de los medios de bombeo, trasiego por tuberías y descarga.

4.7 En el Manual de procedimientos y medios del buque figuran instrucciones detalladas acerca de los procedimientos de agotamiento y de prelavado eficientes. Figuran también en dicho manual otros procedimientos que procede aplicar en caso de que falle el equipo.

4.8 Las Partes deberían tener presente que las inspecciones mencionadas en los párrafos 1.3 y 1.4 *supra* pueden llevar a determinar un riesgo de contaminación, o una infracción de las disposiciones relativas a descargas, que requiera que el Estado rector del puerto tome las medidas indicadas en el capítulo 3 de los presentes Procedimientos.

4.9 Para más detalles por lo que respecta a las inspecciones efectuadas en virtud de la presente sección, véase el apéndice 4.

APÉNDICE 6

DIRECTRICES PARA LAS INSPECCIONES MÁS DETALLADAS EN RELACIÓN CON LAS PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LA ESTRUCTURA Y EL EQUIPO DEL BUQUE

1 INTRODUCCIÓN

Si el funcionario de supervisión, guiándose por su impresión general o las observaciones que haya realizado a bordo, tiene motivos fundados para pensar que el buque es deficiente, debería realizar una inspección más detallada teniendo en cuenta las consideraciones que seguidamente se exponen.

2 ESTRUCTURA

2.1 La impresión del funcionario de supervisión sobre el mantenimiento del casco y el estado general del buque en cubierta, y el estado de elementos tales como las escotillas de acceso y las barandillas, o el revestimiento de las tuberías y de las zonas más propensas a la corrosión o a la corrosión crateriforme, debería incidir en la decisión que tome en cuanto a la necesidad de llevar a cabo el examen más completo posible de la estructura con el buque a flote. La presencia de zonas considerables que muestren daños o corrosión, o corrosión crateriforme de las chapas y consiguiente atirantamiento en las cubiertas y el casco que afecten a la navegabilidad del buque o a la resistencia para soportar cargas locales, podrá justificar la detención. Tal vez sea necesario examinar la obra viva del buque. El funcionario de supervisión debería decidir lo que procede hacer teniendo presente la navegabilidad del buque, y no la edad de este, dejando margen para el desgaste que razonablemente quepa esperar en relación con el escantillonado mínimo admisible. No constituirán justificación suficiente para dictaminar que un buque debe ser detenido los daños que no afecten a la navegabilidad ni los que se hayan reparado provisionalmente pero con eficacia a fin de proseguir viaje hasta puerto para realizar reparaciones definitivas. Sin embargo, al valorar el efecto de los daños el funcionario de supervisión debería tener presente la ubicación de los alojamientos de la tripulación y considerar si los daños afectan de manera importante a la habitabilidad de los mismos.

2.2 El funcionario de supervisión debería prestar especial atención a la integridad estructural y buenas aptitudes marineras de los graneleros y petroleros y tomar nota de que estos buques deben someterse al programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos, de conformidad con lo dispuesto en la regla XI-1/2 del Convenio SOLAS.

2.3 El funcionario de supervisión debería basar su evaluación de la seguridad de la estructura de los referidos buques en el archivo de los informes sobre reconocimientos que se lleve a bordo. Ese archivo contendrá los informes de los reconocimientos estructurales, los informes sobre la evaluación del estado del buque (traducidos al inglés y refrendados por la Administración), los informes sobre medición de espesores y un documento de planificación de los reconocimientos. El funcionario de supervisión debería tomar nota de que puede existir cierto retraso de la actualización del archivo de los informes sobre reconocimientos a raíz de un reconocimiento. En caso de duda respecto de que haya tenido lugar el reconocimiento, el funcionario de supervisión debería pedir confirmación a la organización reconocida.

2.4 Si el archivo de informes sobre reconocimientos hace necesaria una inspección más detallada de la estructura del buque, o si no se lleva tal informe, el funcionario de supervisión debería prestar especial atención a la estructura del casco, las tuberías que atraviesen tanques o bodegas de carga, las cámaras de bombas, los coferdanes, los túneles de tuberías, los espacios vacíos dentro de la zona de la carga y los tanques de lastre, según proceda.

2.5 Cuando se trate de graneleros, el funcionario de supervisión debería inspeccionar la estructura básica de las bodegas para descubrir toda reparación evidentemente realizada sin autorización. En dichos buques, el funcionario de supervisión debería comprobar que se ha refrendado el cuadernillo del granelero, que se han instalado las alarmas del nivel de agua y, si procede, que se han registrado en el cuadernillo las restricciones impuestas al transporte de cargas sólidas a granel y que el triángulo de carga de granelero está marcado permanentemente.

3 ESPACIOS DE MÁQUINAS

3.1 El funcionario de supervisión debería cerciorarse de que el estado de las instalaciones de máquinas y de las instalaciones eléctricas sea tal que unas y otras puedan suministrar de modo continuo potencia suficiente a fines de propulsión y para los servicios auxiliares.

3.2 Durante la inspección de los espacios de máquinas, el funcionario de supervisión podrá hacerse una idea de la calidad del mantenimiento. La constatación de que hay cables de válvula de cierre rápido deshilachados, desconectados o que no funcionan, o varillas telemandadas o mecanismos interruptores de máquinas desconectados o que no funcionan, de que faltan volantes de válvula y de que hay huellas de fugas permanentes de vapor, agua o aceite, o tapas de tanque y sentinas sucias o polines de máquina muy corroídos, es indicio de mala organización. La abundancia de reparaciones temporales, como las realizadas con abrazaderas para tubos o cajonadas de cemento, revelará falta de disposición a llevar a cabo reparaciones duraderas.

3.3 Si bien no es posible determinar el estado de las máquinas sin realizar pruebas de rendimiento, las deficiencias de carácter general como las constituidas por prensaestopas de bomba con fugas, tubos de vidrio indicadores del nivel de agua sucios, manómetros no utilizables, válvulas de seguridad oxidadas, dispositivos de seguridad o de mando inutilizados o desconectados, colectores de barrido de motores diésel y válvulas de seguridad de los cárteres que evidentemente funcionen con repetición de operaciones, equipo automático y sistemas de alarma que no funcionen o que funcionen defectuosamente, o revestimientos o chimeneas de caldera con fugas, justificarán la inspección del diario de máquinas y una investigación del registro de fallos y anomalías de las máquinas, así como la petición de que las máquinas se sometan a pruebas de funcionamiento.

3.4 Cuando un generador eléctrico esté fuera de servicio, el funcionario de supervisión debería investigar si se dispone de la potencia necesaria para mantener los servicios esenciales y de emergencia, y efectuar pruebas al respecto.

3.5 Si los indicios de que ha habido negligencia resultan evidentes, el funcionario de supervisión ampliará su investigación de modo que en ella figuren, por ejemplo, pruebas relativas a dispositivos de los aparatos de gobierno principales y auxiliares, mecanismos de desconexión para sobrevelocidades, disyuntores, etc.

3.6 Hay que hacer hincapié en que, si bien la identificación de una o más de las deficiencias antedichas ayuda a determinar si el buque es realmente deficiente, la combinación que de ellas haya que efectuar dependerá en cada caso del buen juicio profesional del funcionario de supervisión.

4 CONDICIONES DE ASIGNACIÓN DEL FRANCOBORDO

Puede ocurrir que el funcionario de supervisión haya llegado a la conclusión de que no es necesario examinar el casco, pero si no le han dejado satisfecho las observaciones realizadas en cubierta, por haber visto dispositivos de cierre de escotillas defectuosos, tubos de aireación y manguerotes corroídos, etc., examinará minuciosamente las condiciones de asignación del francobordo, prestando atención especial a los dispositivos de cierre, los medios de desagüe de la cubierta y la disposición de lo relativo a protección de la tripulación.

5 DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

5.1 La eficacia de los dispositivos de salvamento depende en gran medida de que la tripulación los mantenga en buen estado y de que efectúe ejercicios periódicos con ellos. El tiempo transcurrido desde la realización del último reconocimiento que haya precedido a la obtención de un Certificado de seguridad del equipo puede ser un factor importante en el grado de deterioro del equipo si la tripulación no ha inspeccionado este con regularidad. Además de cerciorarse de que el equipo exigido por el convenio correspondiente está completo y no tiene defectos obvios, como sería una perforación en el casco de un bote salvavidas, el funcionario de supervisión debería tratar de identificar indicios de desuso en el equipo de arriado y recuperación de botes salvavidas o impedimentos o defectos que entorpecerían la utilización de dicho equipo, entre los cuales podrían figurar la acumulación de pintura, el agarrotamiento de pivotes, la falta de engrase, el mal estado de los motones y las tiras, el estado de la sujeción del gancho de izada del bote salvavidas al casco y la trínca o la estiba incorrectas de la carga situada en cubierta.

5.2 Si esos indicios fueran evidentes, estaría justificado llevar a cabo una inspección minuciosa de todos los dispositivos de salvamento. Podrían figurar en ésta el arriado de botes y una verificación del mantenimiento de las balsas salvavidas y el número y el estado de los chalecos y aros salvavidas y que estableciese con certeza que no ha expirado el periodo de eficacia de los artificios pirotécnicos. Aunque tal inspección no será normalmente tan detallada como la exigida para renovar el Certificado de seguridad del equipo y se centrará en todo lo esencial para abandonar sin riesgos el buque, en casos extremos podrá ampliarse hasta ser tan completa como la requerida para dicho Certificado de seguridad del equipo. En la inspección se debería darse importancia a la existencia, en buen estado de funcionamiento, de alumbrado eficaz sobre el costado, de medios para alertar a los tripulantes y de rutas iluminadas para llegar a los lugares de reunión y puestos de embarco.

6 SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS

6.1 Buques en general: el mal estado de las tuberías y bocas contraincendios y de las tuberías de agua de lavado situadas en cubierta, así como la posible falta de mangueras contraincendios y de extintores en los espacios de alojamiento, pueden ser indicios de que conviene inspeccionar minuciosamente todo el equipo de seguridad contra incendios. Además de comprobar que se cumplen las prescripciones del convenio correspondiente, el funcionario de supervisión procurará determinar si el riesgo de que se declare un incendio es mayor que el normal, lo que podría ocurrir por insuficiente limpieza de los espacios de máquinas, y esto, juntamente con fallos importantes en el equipo extintor de incendios fijo o portátil, puede llevar a la conclusión de que el buque es deficiente.

6.2 Buques de pasaje: el funcionario de supervisión debería formarse una opinión inicial en cuanto a la necesidad de inspeccionar los dispositivos de seguridad contra incendios en el juicio que se forme del buque de acuerdo con los epígrafes que anteceden y, en particular, con el relativo al equipo de seguridad contra incendios. Cuando estime necesario realizar un

reconocimiento más minucioso de los dispositivos de seguridad contra incendios, debería examinar el plano del sistema de lucha contra incendios existente a bordo para hacerse una idea general de las medidas de seguridad que en este sentido haya en el buque y verificar si éstas cumplen lo prescrito en convenios que correspondan al año de construcción del buque. Cuando necesite información sobre el método de protección estructural se debería dirigir por escrito a la Administración del Estado de abanderamiento y, por regla general, su inspección se debería limitar a determinar la eficacia de los medios provistos.

6.3 La propagación del fuego puede acelerarse si las puertas contraincendios no son fácilmente accionables. El funcionario de supervisión debería comprobar el accionamiento y los medios de sujeción de las puertas situadas en los mamparos de zonas principales y troncos de escalera y en los mamparos límite de espacios con elevado riesgo de incendio, tales como las cámaras de máquinas principales y las cocinas, prestando atención especial a las puertas que se mantienen abiertas. Debería asimismo prestar atención a las zonas verticales principales cuya seguridad pueda quedar reducida por la presencia de elementos de nueva construcción. Otro riesgo que surge en caso de incendio es el de la propagación de humo por los sistemas de ventilación. Podrá efectuar comprobaciones fuera de programa a fin de verificar el buen funcionamiento de los cierres y válvulas de mariposa destinados a impedir la propagación del humo. El funcionario de supervisión debería asegurarse también de que es posible parar los ventiladores desde los mandos principales y de que se dispone de medios para cerrar las aberturas principales de aspiración y descarga de los sistemas de ventilación.

6.4 Se debería prestar atención a la eficacia de las vías de evacuación haciendo que las puertas esenciales no puedan mantenerse cerradas con llave y que los pasadizos y escaleras no estén obstruidos.

7 REGLAMENTO PARA PREVENIR LOS ABORDAJES

El cumplimiento cabal del Reglamento de Abordajes es uno de los factores fundamentales para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar. Basándose en las observaciones sobre cubierta, el funcionario de supervisión debería determinar si procede examinar detenidamente los faroles y sus pantallas y los medios emisores de señales acústicas y de socorro.

8 CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUES DE CARGA

El estado general del buque puede llevar al funcionario de supervisión a considerar cuestiones que, no estando relacionadas con el equipo de seguridad y la asignación del francobordo, lo estén con la seguridad del buque, tales como la eficacia de elementos que guarden relación con el Certificado de seguridad de construcción para buques de carga, entre los cuales pueden figurar dispositivos de bombeo, medios para interrumpir el suministro de aire y combustible en caso de incendio, sistemas de alarma y fuentes de energía eléctrica de emergencia.

9 CERTIFICADOS DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA PARA BUQUES DE CARGA

La validez del Certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga y del Inventario del equipo adjunto (modelo R) podrá aceptarse como prueba de la provisión y eficacia del equipo mencionado en los mismos; no obstante, el funcionario de supervisión debería asegurarse de que a bordo hay personal debidamente titulado, encargado del funcionamiento de dicho equipo y de los periodos de escucha. Las prescripciones de mantenimiento del equipo radioeléctrico figuran en la regla IV/15 del SOLAS. Se debería examinar el registro radioeléctrico. En los casos en que se considere necesario, se podrán realizar comprobaciones del funcionamiento.

10 MEDIOS DE ACCESO AL BUQUE

10.1 Antes de embarcar en un buque, el funcionario de supervisión debería evaluar los medios de embarco y desembarco del buque. El funcionario de supervisión se debería regir por lo dispuesto en la regla II-1/3-9 del Convenio SOLAS y tener presente su aplicación a los buques construidos el 1 de enero de 2010, o posteriormente, y que el párrafo 3 de dicha regla se aplica a todos los buques y dispone lo siguiente:

- .1 los medios de embarco y desembarco se inspeccionarán y mantendrán en buen estado para el uso al que están destinados, teniendo en cuenta cualquier restricción relacionada con la seguridad de la carga; y
- .2 el mantenimiento de todos los cables que se utilicen para sostener los medios de embarco y desembarco deberá realizarse según lo especificado en la regla III/20.4 del Convenio SOLAS.

10.2 Con respecto al mantenimiento de los medios de embarco y desembarco, el funcionario de supervisión se debería remitir a lo dispuesto en la circular MSC.1/Circ.1331 (Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de los medios de embarco y desembarco).

10.3 Durante la inspección, el funcionario de supervisión también se asegurará de que los medios para el transbordo de prácticos cumplen con la regla V/23 del Convenio SOLAS y la Interpretación unificada de la regla V/23 del Convenio SOLAS (MSC.1/Circ.1375).

11 EQUIPO QUE EXCEDA DEL EXIGIDO EN LOS CONVENIOS O POR EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

El equipo de a bordo del que se vaya a depender en situaciones que afecten a la seguridad o a la prevención de la contaminación, estará en buen estado de funcionamiento. Si no lo está y excede además del equipo exigido en el convenio aplicable o por el Estado de abanderamiento, se debería reparar, retirar o, si esto último no resulta posible, marcar claramente como no utilizable, y dejarlo sujeto.

APÉNDICE 7

DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES OPERACIONALES

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Si, al realizar la inspección por parte del Estado rector del puerto, el funcionario de supervisión tiene los motivos fundados que se apuntan en la sección 2.4 de los presentes Procedimientos, podrá verificar en virtud de la presente resolución los siguientes procedimientos operacionales de a bordo de conformidad con esta resolución. Sin embargo, al realizar la supervisión recomendada en estas directrices, el funcionario no debería incluir pruebas operacionales o imponer esfuerzos físicos que, a juicio del capitán, puedan poner en peligro la seguridad del buque, la tripulación, los pasajeros, la carga o los funcionarios de supervisión.

1.2 Durante la supervisión operacional, el funcionario de supervisión debería hacer todo lo posible por no inmiscuirse en las operaciones normales de a bordo, tales como las de carga, descarga y lastrado, que se efectúan bajo la responsabilidad del capitán, ni tampoco exigir que, en lo que se refiere a los aspectos operacionales, se le haga ninguna demostración que pueda causar demoras innecesarias al buque de que se trate.

1.3 Tras haber evaluado en qué medida se cumplen las prescripciones operacionales, el funcionario de supervisión debería hacer uso de su buen juicio profesional para determinar si el nivel de competencia operacional de la tripulación en su conjunto es suficiente para permitir que el buque zarpe sin que represente un peligro para el propio buque o para las personas a bordo, ni un riesgo inaceptable para el medio marino.

1.4 Al evaluar la capacidad de la tripulación de realización de un ejercicio operacional, se utilizarán como punto de referencia los requisitos mínimos de familiarización y de formación básicas en seguridad para la gente de mar que figuran en el Convenio de Formación.

2 CUADRO DE OBLIGACIONES

2.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si los tripulantes tienen suficiente conocimiento de los cometidos que se les hayan asignado en dicho cuadro.

2.2 El funcionario de supervisión debería cerciorarse de que los cuadros de obligaciones están colocados en lugares bien visibles del buque, incluidos el puente de navegación, la cámara de máquinas y los espacios de alojamiento de la tripulación. Al determinar si el cuadro de obligaciones se ajusta a lo estipulado, el funcionario de supervisión debería verificar si:

- .1 en él figuran los cometidos asignados a los distintos miembros de la tripulación;
- .2 se especifica qué oficiales tienen a su cargo el asegurarse de que los dispositivos de salvamento y de lucha contra incendios se mantienen en buen estado y están listos para su utilización inmediata;
- .3 se especifican los suplentes de aquellas personas clave que puedan quedar impedidas, teniendo en cuenta que las medidas necesarias diferirán según la situación de emergencia;

- .4 se indican las obligaciones asignadas a los tripulantes en relación con los pasajeros en caso de emergencia; y
- .5 el formato del cuadro de obligaciones utilizado en los buques de pasaje está aprobado y se presenta en el idioma o idiomas exigidos por el Estado de abanderamiento del buque y en inglés.

2.3 Para determinar si el cuadro de obligaciones está actualizado, el funcionario de supervisión podrá pedir que se le presente, si existe, una lista actualizada de la tripulación a fin de verificarlo.

2.4 El funcionario de supervisión podrá comprobar si los cometidos asignados a los tripulantes de las embarcaciones de supervivencia (botes o balsas salvavidas) se ajustan a lo prescrito, y verificar que a cargo de cada embarcación de supervivencia que haya de utilizarse se pone a un oficial de puente o a una persona titulada. No obstante, la Administración (del Estado de abanderamiento), teniendo debidamente en cuenta la naturaleza del viaje, el número de personas a bordo y las características del buque, podrá permitir que se ponga a cargo de las balsas salvavidas a personas con experiencia en su manejo y funcionamiento, en lugar de las personas antes mencionadas. En el caso de los botes salvavidas también se designará a un patrón suplente.

2.5 El funcionario de supervisión podrá determinar si los tripulantes están familiarizados con los cometidos que se les asignan en el cuadro de obligaciones y saben en qué lugar han de ejercerlas.

3 COMUNICACIÓN

3.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si los tripulantes pueden comunicarse adecuadamente entre sí y con los pasajeros, de modo que no se menoscabe la seguridad operacional del buque, especialmente en situaciones de emergencia.

3.2 El funcionario de supervisión podrá preguntar al capitán qué idiomas de trabajo se utilizan y comprobar si el idioma se ha registrado en el diario de navegación.

3.3 El funcionario de supervisión podrá cerciorarse de que los tripulantes principales pueden entenderse entre sí durante la inspección o los ejercicios. Los tripulantes elegidos para ayudar a los pasajeros deberían poder darles la información necesaria en una situación de emergencia.

4 PLAN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

En los buques de pasaje, el funcionario de supervisión podrá comprobar que se cuenta a bordo con un plan de cooperación aprobado que incluya los servicios de búsqueda y salvamento oportunos en caso de emergencia.

5 EJERCICIOS DE LUCHA CONTRA INCENDIOS Y DE ABANDONO DEL BUQUE

5.1 Cuando el funcionario de supervisión presencie un ejercicio de lucha contra incendios o de abandono del buque debería asegurarse de que los tripulantes están familiarizados con sus obligaciones y con el empleo debido de las instalaciones y el equipo de a bordo.

5.2 Al establecer una hipótesis de ejercicio, presenciar el ejercicio y evaluar finalmente el nivel del ejercicio, es importante hacer hincapié en que al funcionario de supervisión no le interesa que el ejercicio sea excepcional, en particular, en los buques de carga. Los aspectos principales en los que debe reparar el funcionario de supervisión son los siguientes:

- .1 En caso de una emergencia a bordo, ¿puede la tripulación formar un equipo que haga frente de manera eficaz a la emergencia?
- .2 ¿Puede la tripulación comunicarse eficazmente?
- .3 ¿Controla el capitán la situación, y fluye la información a/desde el centro de mando?
- .4 En caso de perderse el control de la situación, ¿puede la tripulación abandonar el buque en condiciones de seguridad?

5.3 Al establecer la hipótesis, es importante que el funcionario de supervisión explique al capitán exactamente lo que se espera y requiere durante el ejercicio, teniendo presente que pueden experimentarse dificultades lingüísticas. Los funcionarios de supervisión no deberían resultar intimidantes, ni interferir en el ejercicio ni ofrecer su asesoramiento. El funcionario de supervisión debería apartarse y limitarse a observar, tomando las notas que estime oportunas. Es importante hacer hincapié en que la función del funcionario de supervisión no es enseñar ni impartir formación, sino presenciar los ejercicios.

5.4 Los ejercicios se realizarán a una velocidad que no entrañe ningún riesgo. Los funcionarios de supervisión no deberían esperar que los ejercicios se realicen en tiempo real. Durante los ejercicios se deberían tomar precauciones para garantizar que todos estén familiarizados con sus cometidos y con el equipo. De ser necesario, los ejercicios se deberían parar si el funcionario de supervisión considera que la tripulación está llevando a cabo prácticas peligrosas o si se produce una situación de emergencia real.

5.5 Los problemas lingüísticos entre el funcionario de supervisión y las tripulaciones de habla no inglesa pueden dificultar la comprensión de los objetivos del ejercicio. Cuando un ejercicio no se realice de manera satisfactoria, debería garantizarse que se distingue entre el hecho de que la tripulación posiblemente no haya comprendido la intención del funcionario de supervisión presente y el hecho de que el ejercicio pueda haber fallado debido a la falta de competencia de la tripulación.

6 EJERCICIOS DE LUCHA CONTRA INCENDIOS

6.1 El funcionario de supervisión podrá presenciar un ejercicio de lucha contra incendios realizado por los tripulantes a los que se haya asignado ese cometido en el cuadro de obligaciones. Previa consulta con el capitán, se elegirán uno o más lugares concretos del buque para realizar un simulacro de incendio. Se podrá enviar a un tripulante al lugar o lugares elegidos para que active un sistema de alarma contra incendios o utilice otros medios para dar la alarma.

6.2 El funcionario de supervisión podrá describir in situ al tripulante las características del incendio y observar cómo se transmite esa información al puente o al centro de contención de averías. En ese momento, en la mayoría de los buques sonará la alarma destinada a la tripulación para convocar a los equipos de lucha contra incendios a sus puestos. El funcionario de supervisión debería observar cómo llegan aquellos al lugar del siniestro, despliegan su equipo y combaten el incendio simulado. Los jefes de equipo

deberían dar las órdenes oportunas a los tripulantes y mantendrán informado de la situación al puente o al centro de contención de averías. Se observará cómo se ponen su vestimenta y utilizan el equipo los tripulantes que participen en la lucha contra incendios. El funcionario de supervisión se debería cerciorar de que todas las partes del equipo están completas. No es suficiente limitarse a convocar a la tripulación con su equipo. Para comprobar cómo se actúa en caso de lesiones corporales se puede elegir a un tripulante para que simule estar herido. El funcionario de supervisión debería observar cómo se comunica lo sucedido y cómo responden el equipo médico y los camilleros. Manejar debidamente una camilla pasando por corredores, puertas y escaleras estrechas resulta difícil y requiere práctica.

6.3 En la medida de lo posible, el ejercicio debería realizarse como si se tratara de una situación de emergencia real.

6.4 Los tripulantes a los que se hayan asignado otros cometidos en el ejercicio de lucha contra incendios, tales como encargarse de los generadores de emergencia, el pañol de CO₂, el sistema de rociadores y las bombas contraincendios de emergencia también deberían participar en el ejercicio. El funcionario de supervisión podrá pedirles que expliquen sus funciones y, si es posible, que demuestren su familiaridad con las tareas que han de realizar.

6.5 En los buques de pasaje se debería prestar especial atención a las obligaciones de los tripulantes encargados de cerrar las puertas de accionamiento manual y las válvulas de mariposa contraincendios. Las personas encargadas deberían activar estos dispositivos de cierre en las zonas en que se realice el simulacro de incendio durante el ejercicio. A los tripulantes que no forman parte de los equipos de lucha contra incendios generalmente se les asigna un lugar en los espacios de alojamiento de los pasajeros para ayudar en las tareas de evacuación. Se debería pedir a estos tripulantes que expliquen cuáles son sus cometidos y el significado de las distintas señales de emergencia, así como que indiquen los dos medios de evacuación de la zona y a dónde deben dirigirse los pasajeros. Los tripulantes que tengan la misión de ayudar a los pasajeros habrán de ser capaces, como mínimo, de comunicar la información suficiente para indicar a un pasajero dónde se encuentran los correspondientes puestos de reunión y de embarco.

7 EJERCICIOS DE ABANDONO DEL BUQUE

7.1 Previa consulta con el capitán, el funcionario de supervisión debería pedir que se realice un ejercicio de abandono del buque en una o más embarcaciones de supervivencia. Lo fundamental de ese ejercicio es que sean los tripulantes que tengan asignado ese cometido en el cuadro de obligaciones quienes tripulen y manejen las embarcaciones de supervivencia. Si es posible, el funcionario de supervisión debería incluir el bote o botes de rescate en este ejercicio. En el capítulo III del Convenio SOLAS figuran prescripciones concretas sobre la formación y los ejercicios relativos al abandono del buque, de las que resultan especialmente pertinentes los aspectos que seguidamente se indican.

7.2 El ejercicio se debería realizar, en la medida de lo posible, como si realmente se hubiese producido un caso de emergencia.

7.3 El ejercicio de abandono del buque debería comprender:

- .1 la convocatoria de (los pasajeros y) la tripulación al puesto o puestos de reunión por medio del sistema de alarma prescrito y la comprobación de que conocen la orden de abandono del buque que figura en el cuadro de obligaciones;

- .2 la presentación en los puestos y la preparación para los cometidos indicados en el cuadro de obligaciones;
- .3 la comprobación de que (los pasajeros y) la tripulación lleva(n) la indumentaria adecuada;
- .4 la comprobación de que se han puesto correctamente los chalecos salvavidas;
- .5 el arriado de un bote salvavidas por lo menos, tras los preparativos necesarios para la puesta a flote;
- .6 las operaciones necesarias para poner en marcha y hacer funcionar el motor del bote salvavidas;
- .7 el accionamiento de los pescantes utilizados para poner a flote las balsas salvavidas;
- .8 la simulación de la búsqueda y el salvamento de pasajeros atrapados en sus camarotes (si procede);
- .9 la impartición de instrucciones sobre la utilización de los dispositivos radioeléctricos de salvamento;
- .10 el sometimiento a ensayo del alumbrado de emergencia necesario para las reuniones y el abandono; y
- .11 si el buque está equipado con sistemas de evacuación marinos, la utilización de los procedimientos necesarios para desplegar dichos sistemas hasta el momento inmediatamente anterior al despliegue efectivo de los mismos.

7.4 Si el bote salvavidas que se arríe durante el ejercicio no es el bote de rescate, éste debería arriarse también, teniendo en cuenta que el embarco y la puesta a flote han de efectuarse en el menor tiempo posible. El funcionario de supervisión se debería asegurar de que los tripulantes están familiarizados con las tareas que tengan asignadas para las operaciones de abandono del buque y que los tripulantes encargados de las embarcaciones de supervivencia tienen un conocimiento completo de cómo funcionan éstas y de su equipo. Se tomarán precauciones cuando un buque deba arriar botes salvavidas. El capitán debería determinar el número de personas que habrá en los botes salvavidas durante la puesta a flote, a efectos del ejercicio, observándose que el Convenio SOLAS no estipula que deba haber personas en los botes salvavidas durante el arriado y la recuperación. Si bien esto tiene por objeto reducir el riesgo de accidentes durante la puesta a flote y recuperación, debería tenerse presente el riesgo que entraña el embarco/desembarco del bote mientras esté en el agua, si el bote ha de alejarse y hacerse funcionar.

7.5 Cada embarcación de supervivencia se debería estibar de forma que esté permanentemente lista para su utilización, es decir, que los tripulantes puedan realizar los preparativos para el embarco y la puesta a flote en menos de cinco minutos.

7.6 En los buques de pasaje, los botes salvavidas y las balsas salvavidas de pescante deberían poder ponerse a flote en 30 minutos como máximo después de que todas las personas se hayan reunido con el chaleco salvavidas puesto.

7.7 En los buques de carga, los botes salvavidas y las balsas salvavidas de pescante deberían poder ponerse a flote en 10 minutos como máximo.

8 EVALUACIÓN DE EJERCICIOS

8.1 Al presenciar un ejercicio, el funcionario de supervisión debería confirmar que:

- .1 la tripulación cumple con sus cometidos según el cuadro de obligaciones;
- .2 se ha asignado el personal suficiente a las distintas partes para cumplir con los cometidos;
- .3 existen medios de comunicación eficaces entre el equipo, el jefe del equipo y el puente, y se intercambia la información pertinente de manera bidireccional;
- .4 la tripulación trabaja en equipo eficazmente. Esto se basaría en las respuestas del personal a determinadas preguntas y en la observación de su comportamiento. Deberá tomarse nota del tiempo que lleva a las distintas partes reunirse en sus puestos. También deberá tomarse nota de la reacción de las partes a sucesos imprevistos;
- .5 los miembros clave de la tripulación pueden entenderse entre sí;
- .6 el equipo funciona correctamente, por ejemplo:
 - .1 las alarmas contraincendios son audibles y eficaces;
 - .2 las puertas contraincendios pueden cerrarse tal como se requiere; y
 - .3 los componentes del equipo de lucha contra incendios parecen encontrarse en un buen estado de mantenimiento; y
- .7 el tiempo de respuesta es lo suficientemente rápido (teniendo en cuenta la seguridad del ejercicio, tal como se indica en el párrafo 5.4 del presente apéndice), considerando el tamaño del buque y la situación del incendio, el personal y el equipo de lucha contra incendios.

8.2 Si el funcionario de supervisión estima que la tripulación no está familiarizada con sus tareas o es incapaz de utilizar el equipo de salvamento y de lucha contra incendios en condiciones de seguridad, debería detener el ejercicio, notificar al capitán que el ejercicio no fue satisfactorio y decidir las medidas que habrán de adoptarse, señalando la probabilidad de que esto dará "motivos fundados" para la realización de una inspección más detallada.

9 PLAN DE CONTENCIÓN DE AVERÍAS Y PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS O PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MAR

9.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si se dispone de un plan de contención de averías en los buques de pasaje y si los tripulantes están familiarizados con sus obligaciones y con el empleo correcto de las instalaciones y el equipo de a bordo para tal fin. Se hará lo mismo, en todos los buques, con respecto al plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos y, si procede, al plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar.

9.2 El funcionario de supervisión podrá determinar si los oficiales del buque conocen el contenido del cuadernillo de contención de averías, que deberán tener a su disposición, o del plan de contención de averías.

9.3 Se podrá pedir a los oficiales que expliquen qué medidas han de adoptarse en distintas situaciones de avería.

9.4 También se podrán pedir a los oficiales explicaciones sobre las divisiones circundantes de los compartimientos estancos, las aberturas de éstos, con los medios de cierre y los controles correspondientes que pueda haber, y los medios para corregir la escora debida a inundación.

9.5 Los oficiales deberían conocer bien el efecto de asiento y estabilidad de su buque en caso de avería en un compartimiento seguida de inundación, y las medidas que han de adoptarse para contrarrestarlo.

10 PLANO DEL SISTEMA DE LUCHA CONTRA INCENDIOS

10.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si se dispone de un plano o folleto explicativo del sistema de lucha contra incendios y si la tripulación está familiarizada con la información en ellos facilitada.

10.2 El funcionario de supervisión podrá verificar que los planos del sistema de lucha contra incendios se encuentran expuestos de forma permanente para orientación de los oficiales del buque. De no ser así, podrá facilitarse a cada oficial un folleto que contenga la información sobre el sistema de lucha contra incendios y en todo momento deberá haber a bordo, en un lugar accesible, un ejemplar del mismo. Los planos y folletos deberían mantenerse actualizados, debiéndose registrar en ellos toda alteración lo antes posible.

10.3 El funcionario de supervisión podrá comprobar si los oficiales encargados del sistema, especialmente aquéllos a los que se les hayan asignado cometidos relacionados con éste en el cuadro de obligaciones, conocen la información facilitada en el plano o folleto del sistema de lucha contra incendios y cómo actuar en caso de incendio.

10.4 El funcionario de supervisión podrá comprobar si los oficiales encargados del buque conocen los principales elementos estructurales de las distintas secciones de contención de incendios y los medios de acceso a los distintos compartimientos.

11 MANDO DESDE EL PUENTE

11.1 El funcionario podrá comprobar si los oficiales responsables de la guardia de navegación están familiarizados con el equipo náutico y de mando instalado en el puente, el cambio del sistema de gobierno automático al manual, y viceversa, y las características de maniobrabilidad del buque.

11.2 El oficial encargado de la guardia de navegación debería saber dónde se encuentra y cómo funciona todo el equipo náutico y de seguridad. Además, dicho oficial debería estar familiarizado con los procedimientos aplicados a la navegación del buque en toda circunstancia y conocer toda la información disponible.

11.3 El funcionario de supervisión podrá verificar también el conocimiento por parte de los oficiales de toda la información puesta a su disposición, como las características de maniobrabilidad del buque, señales de salvamento, publicaciones náuticas actualizadas, listas de comprobación referentes a los procedimientos del puente, instrucciones, manuales, etc.

11.4 El permiso de explotación para naves de gran velocidad incluye los límites de la máxima altura significativa de las olas (y de la fuerza del viento para los aerodeslizadores) dentro de los que la nave puede funcionar. Cuando inspeccionen las NGV, los funcionarios de supervisión podrán comprobar mediante el diario de navegación y los registros de datos meteorológicos si se han respetado esos límites. Es posible que los funcionarios de supervisión descubran que hubo que completar un viaje en condiciones meteorológicas peores de lo permitido, aunque un viaje nuevo no debería iniciarse en esas condiciones.

11.5 El funcionario de supervisión podrá verificar asimismo el conocimiento por parte de los oficiales de procedimientos tales como las pruebas y comprobaciones periódicas del equipo, preparativos de llegada y salida, cambio de una modalidad de gobierno del buque a otra, señalización, comunicaciones, maniobra, emergencias y anotaciones en el diario de navegación.

12 OPERACIONES RELACIONADAS CON LA CARGA

12.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si el personal del buque que tenga cometidos concretos relacionados con la carga y su equipo se halla familiarizado con los peligros que puede entrañar la carga y con las medidas que se deberán tomar al respecto.

12.2 Por lo que se refiere al transporte de cargas sólidas a granel, el funcionario de supervisión debería verificar si las operaciones de carga y descarga se realizan con arreglo al plan de carga del buque y al plan de descarga convenido entre el buque y la terminal, respectivamente, teniendo en cuenta la información facilitada por el instrumento de carga, si se ha instalado.

12.3 Cuando proceda, el funcionario de supervisión podrá comprobar si los tripulantes encargados de las referidas operaciones están familiarizados con las disposiciones pertinentes del Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC), en particular las referentes a los límites de humedad admisible y al enrasado de la carga, el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera (Código TDC 2011) y el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga.

12.4 Algunas materias sólidas transportadas a granel pueden representar un riesgo durante el transporte por su naturaleza química o propiedades físicas. La sección 2 del Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC) trata de las precauciones de carácter general. En la sección 4 de dicho Código figura la obligación que tiene el cargador de facilitar toda la información necesaria para garantizar el transporte sin riesgo de la carga. El funcionario de supervisión podrá comprobar si el cargador ha proporcionado al capitán todos los datos pertinentes, incluidos los correspondientes certificados de las pruebas.

12.5 En el caso de algunas cargas, como las expuestas a licuefacción, se aconsejan precauciones especiales (véase la sección 7 del Código IMSBC). El funcionario de supervisión podrá comprobar si se han tomado todas las precauciones, prestando especial atención a la estabilidad de los buques dedicados al transporte de cargas expuestas a licuefacción y de desechos sólidos potencialmente peligrosos a granel.

12.6 Los oficiales responsables de la manipulación de la carga y de las operaciones relacionadas con la carga y los tripulantes de petroleros, quimiqueros y buques para el transporte de gas licuado deberían estar familiarizados con la carga y con el equipo de carga, así como con las medidas de seguridad prescritas en las secciones pertinentes de los Códigos CIQ y CIG.

12.7 Por lo que se refiere al transporte de grano a granel, véase la parte C del capítulo VI del Convenio SOLAS y el Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel (resolución MSC.23(59)).

12.8 El funcionario de supervisión podrá comprobar si los manuales de operaciones y de carga incluyen toda la información pertinente a las operaciones de carga y descarga sin riesgos, tanto en puerto como en tránsito.

13 FUNCIONAMIENTO DE LAS MÁQUINAS

13.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si el personal del buque encargado de estas tareas está familiarizado con sus cometidos en cuanto a la utilización de:

- .1 las instalaciones eléctricas de emergencia y auxiliares;
- .2 el aparato auxiliar de gobierno;
- .3 las bombas para el achique de sentinas y las bombas contra incendios; y
- .4 cualquier otro equipo esencial en casos de emergencia.

13.2 El funcionario de supervisión podrá verificar si el personal del buque encargado de estas tareas está familiarizado con los siguientes aspectos, entre otros:

- .1 Generador de emergencia:
 - .1 medidas necesarias antes de poner en marcha el motor;
 - .2 distintas posibilidades para poner en marcha el motor, en combinación con la fuente de energía de arranque; y
 - .3 procedimientos que han de seguirse cuando no dan resultado los primeros intentos de poner en marcha el motor.
- .2 Motor del generador de reserva:
 - .1 posibilidades para poner en marcha el motor de reserva, automáticas o manuales;
 - .2 procedimientos de desconexión general; y
 - .3 sistema de repartición de la carga.

13.3 El funcionario de supervisión podrá verificar si el personal del buque encargado de estas tareas está familiarizado con los siguientes aspectos, entre otros:

- .1 qué tipo de aparato auxiliar de gobierno lleva el buque;
- .2 cómo se indica qué unidad de gobierno está en funcionamiento; y
- .3 qué hacer para poner en funcionamiento el aparato auxiliar de gobierno.

13.4 El funcionario de supervisión podrá verificar si el personal del buque encargado de estas tareas está familiarizado con los siguientes aspectos, entre otros:

- .1 Bombas para el achique de sentinas:
 - .1 número y emplazamiento de las bombas de sentina instaladas en el buque (incluidas las de emergencia);
 - .2 procedimientos para poner en marcha todas esas bombas;
 - .3 válvulas adecuadas para su funcionamiento; y
 - .4 causas más probables de los fallos de funcionamiento y remedios posibles.
- .2 Bombas contra incendios:
 - .1 número y emplazamiento de las bombas contra incendios instaladas en el buque (incluidas las de emergencia);
 - .2 procedimientos para poner en marcha todas esas bombas; y
 - .3 válvulas adecuadas para su funcionamiento.

13.5 El funcionario de supervisión podrá verificar si el personal del buque encargado de estas tareas está familiarizado con los siguientes aspectos, entre otros:

- .1 arranque y mantenimiento del motor de los botes salvavidas y/o el motor de los botes de rescate;
- .2 procedimientos de control local de los sistemas que normalmente se controlan desde el puente de navegación;
- .3 utilización de las fuentes de emergencia y autónomas de energía eléctrica de las instalaciones radioeléctricas;
- .4 procedimientos para el mantenimiento de las baterías;
- .5 paradas de emergencia, sistema de detección de incendios y funcionamiento del sistema de alarma de las puertas contra incendios y estancas (sistemas de energía acumulada); y
- .6 cambio de control automático a manual de los sistemas de refrigeración por agua y lubricación de las máquinas principal y auxiliares.

14 MANUALES, INSTRUCCIONES, ETC.

14.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si los miembros pertinentes de la tripulación comprenden la información facilitada en manuales, instrucciones, etc., por lo que respecta a la seguridad operacional del buque y su equipo, y si tienen conocimiento de las prescripciones relativas al mantenimiento, pruebas, capacitación y ejercicios periódicos, y acerca de las anotaciones necesarias en el diario de navegación.

14.2 A continuación figura la información que, entre otras, debería facilitarse a bordo; el inspector debería determinar si está en un idioma o idiomas que comprende la tripulación y si los tripulantes interesados tienen conocimiento de su contenido y son capaces de actuar en consecuencia:

- .1 todas las instrucciones relativas al mantenimiento y funcionamiento del equipo y a las instalaciones de a bordo para la lucha y contención de incendios deberían estar juntas y colocadas en un lugar accesible para su utilización inmediata;
- .2 se deberían dar a cada una de las personas que se encuentran a bordo instrucciones claras de lo que ha de hacerse en caso de emergencia;
- .3 en los camarotes habrá ilustraciones e instrucciones en los idiomas apropiados para informar a los pasajeros del puesto de reunión que les corresponde, las medidas esenciales que han de tomar en caso de emergencia y cómo ponerse los chalecos salvavidas, información que también debería colocarse en lugares bien visibles de los puntos de reunión y otros espacios para los pasajeros;
- .4 en las embarcaciones de supervivencia y puestos de control para su puesta a flote, o en sus proximidades, debería haber carteles y letreros que expliquen el objetivo del control y los procedimientos para la utilización del dispositivo, y que den las instrucciones o avisos pertinentes;
- .5 instrucciones para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento;
- .6 debería haber manuales de formación en cada comedor y sala de recreo de la tripulación o en cada camarote para la tripulación. El manual de formación, que podrá tener varios tomos, debería incluir instrucciones e información en términos fácilmente comprensibles, y con ilustraciones siempre que sea posible, sobre los dispositivos de salvamento de que está provisto el buque, así como sobre el mejor método de supervivencia;
- .7 plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, conforme a lo dispuesto en la regla 37 del Anexo I del Convenio MARPOL, o plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar, conforme a lo dispuesto en la regla 17 del Anexo II del Convenio MARPOL, si procede; y
- .8 cuadernillo de estabilidad, planes de estabilidad conexos e información sobre estabilidad.

15 HIDROCARBUROS Y MEZCLAS OLEOSAS PROCEDENTES DE LAS CÁMARAS DE MÁQUINAS

15.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si se cumplen todas las prescripciones operacionales del Anexo I del Convenio MARPOL, teniendo en cuenta lo siguiente:

- .1 la cantidad de residuos oleosos producidos;
- .2 la capacidad de los tanques de retención de fangos y aguas de sentina; y
- .3 la capacidad del separador de agua e hidrocarburos.

15.2 Debería inspeccionarse el libro registro de hidrocarburos. El funcionario de supervisión podrá comprobar si se han utilizado las instalaciones receptoras y tomar nota de cualquier supuesta deficiencia de las mismas.

15.3 El funcionario de supervisión podrá comprobar si el oficial responsable está familiarizado con la manipulación de fangos y aguas de sentina. Como orientación se utilizarán los puntos pertinentes de las Directrices sobre dispositivos para la manipulación de desechos oleosos en los espacios de máquinas de los buques. Teniendo en cuenta lo que antecede, el funcionario de supervisión podrá determinar si el espacio vacío del tanque de fangos es suficiente para los fangos que posiblemente se generen durante el siguiente viaje previsto. El funcionario podrá verificar que en los buques a los que la Administración haya eximido del cumplimiento de lo prescrito en las reglas 14 1) y 14 2) del Anexo I del Convenio MARPOL, todas las aguas de sentina oleosas se retienen a bordo para su posterior descarga en una instalación receptora.

15.4 Cuando no se hayan utilizado las instalaciones receptoras de otros puertos por deficiencias en las mismas, el funcionario de supervisión debería aconsejar al capitán que informe de esas deficiencias al Estado de abanderamiento del buque, de conformidad con lo dispuesto en el Nuevo formulario refundido para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones receptoras de los puertos (MEPC/Circ.349, de noviembre de 1998).

16 PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS CON LA CARGA, DESCARGA Y LIMPIEZA DE LOS ESPACIOS DE CARGA DE LOS BUQUES TANQUE

16.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si se cumplen todas las prescripciones operacionales de los Anexos I o II del Convenio MARPOL, teniendo en cuenta el tipo de buque tanque y de carga transportada, y comprobando además el libro registro de hidrocarburos y, en su caso, el libro registro de carga. El funcionario de supervisión podrá comprobar si se han utilizado las instalaciones receptoras y tomará nota de cualquier supuesta deficiencia de las mismas.

16.2 Para la supervisión de los procedimientos relacionados con la carga, descarga y limpieza de los buques tanque que transporten hidrocarburos, véanse los párrafos 3.1 a 3.4 del apéndice 5, en los que se dan orientaciones para la inspección de las operaciones de lavado con crudos. En el apéndice 3 el funcionario de supervisión podrá encontrar directrices pormenorizadas para la inspección en puerto de los procedimientos de lavado con crudos.

16.3 En cuanto a la supervisión de los procedimientos relacionados con la carga, descarga y limpieza de los buques tanque que transporten sustancias nocivas líquidas, véanse los párrafos 4.1 a 4.9 del apéndice 5, en los que se dan orientaciones para la inspección de las operaciones de desembarque de la carga, agotamiento y prelavado. En el apéndice 4 figuran directrices más pormenorizadas para realizar tales inspecciones.

16.4 Cuando no se hayan utilizado las instalaciones receptoras de otros puertos por deficiencias en las mismas, el funcionario de supervisión debería aconsejar al capitán que informe de esas deficiencias al Estado de abanderamiento del buque, de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.349 (noviembre de 1998).

16.5 Cuando se permita a un buque dirigirse al puerto siguiente con residuos de sustancias nocivas líquidas a bordo en cantidad superior a la que le esté permitido descargar en el mar durante la travesía, debería comprobarse que ese puerto puede recibir los residuos. Al mismo tiempo, debería informarse a dicho puerto, si es posible.

17 MERCANCÍAS PELIGROSAS Y SUSTANCIAS PERJUDICIALES TRANSPORTADAS EN BULTOS

17.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si se hallan a bordo los documentos de expedición exigidos para el transporte de las mercancías peligrosas y sustancias perjudiciales transportadas en bultos, si tales mercancías y sustancias han sido debidamente estibadas y segregadas, y si los tripulantes están familiarizados con las medidas esenciales que habrían de adoptarse en una situación de emergencia relacionada con esa carga en bultos (véase la regla 3 del capítulo VII del Convenio SOLAS).

17.2 Los tipos de buque y los espacios de carga de buques de arqueo bruto superior a 500 construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente y los tipos de buque y los espacios de carga de buques de arqueo bruto inferior a 500 construidos el 1 de febrero de 1992 o posteriormente deben cumplir plenamente lo prescrito en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS. Las Administraciones podrán reducir las prescripciones para los buques de arqueo bruto inferior a 500, pero dichas reducciones se registrarán en el documento de cumplimiento. No es necesario un documento de cumplimiento para los buques que transporten únicamente mercancías de la Clase 6.2 y de la Clase 7 o mercancías peligrosas en cantidades limitadas.

17.3 El Anexo III del Convenio MARPOL contiene las prescripciones relativas al transporte de sustancias perjudiciales en bultos definidas en el Código IMDG como contaminantes del mar. Las cargas que se determine que son contaminantes del mar se identificarán y estibarán de conformidad con lo prescrito en el Anexo III del Convenio MARPOL.

17.4 El funcionario de supervisión podrá comprobar si hay a bordo un documento demostrativo de cumplimiento y si el personal del buque está familiarizado con dicho documento, el cual será facilitado por la Administración como prueba de que se cumplen las prescripciones en lo relativo a la construcción y el equipo del buque. Otras posibles tareas de supervisión consistirán en:

- .1 comprobar si las mercancías peligrosas se han estibado a bordo del buque de conformidad con el documento demostrativo de cumplimiento, utilizando para ello el manifiesto de mercancías peligrosas o el plan de estiba prescrito en el capítulo VII del SOLAS. Dicho manifiesto o plan de estiba podrá combinarse con lo prescrito en el Anexo III del Convenio MARPOL;
- .2 comprobar si no es posible descargar por descuido líquidos inflamables o tóxicos procedentes de fugas cuando dichas sustancias se transportan en espacios de carga bajo cubierta; o
- .3 determinar si el personal del buque está familiarizado con las disposiciones pertinentes de la Guía de primeros auxilios y los Procedimientos de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas.

18 BASURAS

18.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar si se cumplen todas las prescripciones operacionales del Anexo V del Convenio MARPOL, así como si se han utilizado las instalaciones receptoras, y tomará nota de cualquier supuesto defecto de las mismas.

18.2 El MEPC aprobó, en su 29º periodo de sesiones, las Directrices para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL, que se han enmendado en numerosas ocasiones. Las Directrices pueden encontrarse en el texto refundido del Anexo V del Convenio MARPOL. Uno de los objetivos de esas directrices es "ayudar a los armadores a cumplir con lo prescrito en el Anexo V y por la legislación nacional".

18.3 El funcionario de supervisión podrá comprobar si el personal del buque:

- .1 tiene conocimiento de esas directrices, y en particular de sus secciones 3, "Modo de reducir al mínimo el volumen de basuras", y 4, "Procedimientos de manipulación y almacenamiento de basuras a bordo"; y
- .2 está familiarizado con las prescripciones del Anexo V del Convenio MARPOL relativas a eliminación y descarga dentro y fuera de una zona especial y conoce las zonas definidas como especiales a los efectos del Anexo V.

18.4 Cuando no se hayan utilizado las instalaciones receptoras de otros puertos por deficiencias en las mismas, el funcionario de supervisión debería aconsejar al capitán que informe de esas deficiencias al Estado de abanderamiento del buque, de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.349 (noviembre de 1998).

19 AGUAS SUCIAS

19.1 El funcionario de supervisión podrá comprobar:

- .1 si se han cumplido todas las prescripciones operacionales del Anexo IV del Convenio MARPOL. El funcionario de supervisión podrá comprobar si se ha utilizado el sistema de tratamiento de aguas sucias, el sistema para desmenuzar y desinfectar las aguas sucias o el tanque de retención, y tomar nota de cualquier supuesto defecto de los mismos; y
- .2 si el personal pertinente del buque está familiarizado con la operación correcta del sistema de tratamiento de aguas sucias, el sistema para desmenuzar y desinfectar las aguas sucias o el tanque de retención.

19.2 El funcionario de supervisión podrá comprobar si el personal del buque está familiarizado con las prescripciones relativas a la descarga previstas en la regla 11 del Anexo IV del Convenio MARPOL.

19.3 Cuando no se hayan utilizado las instalaciones receptoras de otros puertos por deficiencias en las mismas, el funcionario de supervisión debería aconsejar al capitán que informe de esas deficiencias al Estado de abanderamiento del buque, de conformidad con lo dispuesto en las Prescripciones de notificación sobre las instalaciones de recepción de desechos (MEPC/Circ.470, de 27 de julio de 2005).

20 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

El funcionario de supervisión podrá determinar si:

- .1 el capitán o la tripulación están familiarizados con los procedimientos para evitar las emisiones de sustancias agotadoras de la capa de ozono;

-
- .2 el capitán o la tripulación están familiarizados con el funcionamiento y mantenimiento adecuados de los motores diésel, de conformidad con sus expedientes técnicos;
 - .3 el capitán o la tripulación han adoptado los procedimientos necesarios para el cambio de combustible, o su equivalente, relacionados con la demostración del cumplimiento dentro de las zonas de control de las emisiones de SO_x;
 - .4 el capitán o la tripulación están familiarizados con el procedimiento de selección de basura para asegurarse de que no se incinera basura prohibida;
 - .5 el capitán o la tripulación están familiarizados con las operaciones del incinerador de a bordo, según lo prescrito por la regla 16 2) del Anexo VI del Convenio MARPOL, dentro de los límites establecidos en el apéndice IV del Anexo, de conformidad con el manual de operaciones;
 - .6 el capitán o la tripulación están familiarizados con lo estipulado en la regla sobre emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV), cuando el buque se encuentra en puertos o terminales bajo la jurisdicción de una Parte en el Protocolo de 1997 relativo al Convenio MARPOL, en que se regularán dichas emisiones, y también con el debido funcionamiento de un sistema de recogida de vapores aprobado por la Administración (en caso de que se trate de un buque tanque, según la definición de la regla 2 del Anexo VI del Convenio MARPOL); y
 - .7 el capitán o la tripulación están familiarizados con los procedimientos de entrega de combustibles respecto de las notas de entrega de combustible y se conservan muestras, según lo prescribe la regla 18 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

APÉNDICE 8

DIRECTRICES RELATIVAS A LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN RELACIÓN CON EL CÓDIGO IGS

1 En la medida de lo posible, el funcionario de supervisión debería examinar la copia del Documento de cumplimiento (DC) expedido a la compañía y el Certificado de gestión de la seguridad (CGS) expedido al buque. Un CGS no es válido a menos que la compañía posea un DC válido para ese tipo de buque. El funcionario de supervisión debería comprobar especialmente que el tipo de buque que figura en el DC y que los pormenores de la compañía son los mismos en el DC y en el CGS.

2 Durante el examen de los documentos y certificados de a bordo, el oficial de supervisión debería tener presente:

- .1 que es práctica común expedir, tras superar el buque la oportuna auditoría, un CGS y un DC cuyo periodo de validez no excede de cinco meses, para cubrir el periodo que media entre la realización de la auditoría y la expedición del certificado de plena duración por la Administración o por la organización reconocida; y
- .2 que el DC válido, con los debidos refrendos anuales, sólo se halla normalmente disponible en la compañía a cuyo nombre haya sido expedido y que es posible que el ejemplar de a bordo no incluya los refrendos anuales que existen en el DC válido que está en poder de la compañía.

3 Si un buque cuenta a bordo con se han expedido certificados provisionales para un buque (DC o CGS), el funcionario de supervisión debería comprobar que se han expedido conforme a lo dispuesto en los párrafos 14.1 y 14.2 del Código IGS. El funcionario de supervisión debería tener en cuenta las medidas previstas para la aplicación del sistema de gestión de seguridad que se indican en el párrafo 14.4 del Código IGS y reconocer que el funcionamiento pleno y eficaz del SGS no se ha auditado en virtud de un CGS provisional de conformidad con el Código IGS.

4 Se debería efectuar una inspección más detallada del sistema de gestión de la seguridad (SGS) si se encuentran motivos fundados para ello. Dichos motivos pueden incluir la ausencia o inexactitud de la certificación prescrita en el Código IGS o deficiencias que justifiquen la detención (o numerosas deficiencias que no la justifiquen por separado) en otras esferas.

5 Al realizar una inspección más detallada, el funcionario de supervisión podrá utilizar los siguientes criterios, sin necesariamente limitarse a ellos, para comprobar hasta qué punto se cumple el Código IGS (las referencias a los párrafos pertinentes del Código IGS figuran entre paréntesis en cursivas):

- .1 ¿Tiene la compañía principios sobre seguridad y protección del medio ambiente y está el personal pertinente del buque al tanto de ellos? (*párrafo 2.2*)
- .2 ¿Está fácilmente disponible a bordo la documentación sobre gestión de la seguridad (por ejemplo, el manual)? (*párrafo 11.3*)

-
- .3 ¿Hay documentación pertinente sobre el SGS en un idioma o idiomas de trabajo que el personal entienda? (*párrafo 6.6*)
 - .4 ¿Pueden los oficiales superiores del buque identificar a la compañía responsable de la explotación del buque y se corresponde ésta con la entidad que figura en los certificados expedidos con arreglo al Código de Gestión de la Seguridad? (*párrafo 3*)
 - .5 ¿Pueden los oficiales superiores del buque identificar a la "persona designada"? (*párrafo 4*)
 - .6 ¿Existen procedimientos para establecer y mantener contacto con el personal directivo en tierra en caso de emergencia? (*párrafo 8.3*)
 - .7 ¿Hay programas a bordo para realizar ejercicios y prácticas que sirvan de preparación para casos de emergencia? (*párrafo 8.2*)
 - .8 ¿Cómo se han familiarizado con sus tareas los nuevos miembros de la tripulación que se han incorporado recientemente al buque? y ¿se han impartido antes de hacerse a la mar las instrucciones indispensables? (*párrafo 6.3*)
 - .9 ¿Puede el capitán mostrar prueba documental de sus responsabilidades y autoridad, incluida la prueba de su autoridad primordial? (*párrafo 5*)
 - .10 ¿Se han puesto en conocimiento de la compañía los casos de incumplimiento y ha tomado estas medidas correctivas? Normalmente, los funcionarios de supervisión no deberían inspeccionar detenidamente el contenido de las notas de incumplimiento relacionadas con las auditorías internas (*párrafos 9.1 y 9.2*)
 - .11 ¿Se realiza un mantenimiento periódico del buque y existen los correspondientes registros? (*párrafo 10.2*)

6 Las deficiencias del sistema de gestión de la seguridad se deberían registrar en el informe de la inspección del funcionario de supervisión. Si es necesario, la autoridad del Estado rector del puerto debería notificar al Estado de abanderamiento las deficiencias del SGS. Las deficiencias observadas del SGS, que se definan como incumplimientos graves según lo dispuesto en las Directrices revisadas para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las administraciones (resolución A.1022(26)), se deberían corregir eliminando la amenaza o el peligro inmediatos antes de hacerse a la mar. Cuando las deficiencias determinadas durante la inspección revelen la existencia de un incumplimiento grave que tenga como consecuencia la detención del buque, el Estado de abanderamiento o la organización reconocida que actúe en su nombre llevarán a cabo otra auditoría para determinar el cumplimiento o incumplimiento, de conformidad con los procedimientos para las auditorías de gestión de la seguridad. Son aplicables los procedimientos indicados en el capítulo 3 de los presentes Procedimientos.

APÉNDICE 9

DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN RELACIÓN CON LA LRIT

1 PROPÓSITO

Las presentes Directrices tienen por objetivo facilitar unas orientaciones básicas para que los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto verifiquen el cumplimiento de las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT).

2 APLICACIÓN

2.1 El equipo LRIT se exige en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS, y la resolución MSC.263(84) prescribe que todos los buques de pasaje, los buques de carga (incluidas las naves de gran velocidad) de más de 300 toneladas y las unidades móviles de perforación mar adentro (MODU) envíen información LRIT sobre la posición cada seis horas como mínimo. No se prescribe que los buques equipados con sistema de identificación automática (SIA) que naveguen exclusivamente en la zona marítima A1 cumplan las disposiciones sobre la LRIT. La zona marítima A1 se define en la regla IV/2.1.12 del Convenio SOLAS como *"zona comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas métricas, en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD y cuya extensión está delimitada por el Gobierno Contratante interesado"*.

2.2 Se espera que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS mantengan un centro de datos LRIT, ya sea a nivel nacional, o regional o en cooperación con otros Estados de abanderamiento, y se lo notifiquen a la OMI. A su vez, esos centros de datos LRIT enviarán, cuando así se solicite, información LRIT procedente de los buques con derecho a enarbolar su pabellón a otros Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a través del Intercambio internacional de datos LRIT. Los Estados rectores de puertos tienen derecho a requerir información LRIT a los buques extranjeros que hayan indicado su intención de entrar en puerto, en una instalación portuaria o lugar bajo su jurisdicción.

2.3 En la mayoría de los casos una terminal autónoma Inmarsat C o Inmarsat Mini-C utilizada para el SMSSM o el Sistema de alerta de protección del buque funcionará como una terminal LRIT, pero podrá utilizarse otro equipo para la función LRIT (por ejemplo, Inmarsat D+ o Iridium).

3 INSPECCIÓN DE LOS BUQUES QUE HAN DE LLEVAR EQUIPO LRIT

3.1 Inspección inicial

3.1.1 El funcionario de supervisión debería establecer en primer lugar la zona marítima en la que el buque está autorizado a navegar de conformidad con el certificado pertinente. Esta verificación debería garantizar que el buque es objeto de la reglamentación LRIT en relación con su tipo y arqueo. Tras la comprobación del certificado, el funcionario de supervisión debería verificar que:

- .1 el registro del equipo (modelo E, P o C) indica que se prescribe la LRIT, según proceda^{*};
- .2 se dispone a bordo de una declaración de conformidad/informe de las pruebas de conformidad (véase la circular MSC.1/Circ.1307); y
- .3 el equipo identificado por el representante del buque como terminal LRIT designada está conectado^{**}.

3.1.2 En caso de cambio de pabellón reciente, el funcionario de supervisión podrá asegurarse también de lo siguiente:

- .1 se ha expedido un nuevo informe de las pruebas de conformidad si el nuevo Estado de abanderamiento no reconoce el órgano expedidor del informe de las pruebas de conformidad existente; o
- .2 el proveedor de servicios de aplicaciones (PSA), en nombre de la Administración, ha llevado a cabo unas nuevas pruebas de conformidad antes de expedir un nuevo informe de pruebas y un certificado.

3.2 Motivos fundados

Entre las condiciones que pueden justificar una inspección más detallada del equipo utilizado para la LRIT se encuentran las siguientes:

- .1 fuente de energía principal o de emergencia defectuosa;
- .2 información o indicación de que el equipo LRIT no funciona de la manera adecuada;
- .3 el buque no dispone de un informe de las pruebas de conformidad; y
- .4 el "registro de las actividades relacionadas con la navegación" indica que la instalación LRIT se ha desconectado y no se ha informado de esta circunstancia a la Administración de abanderamiento, de conformidad con lo prescrito en la regla V/19-1.7.2 del Convenio SOLAS.

3.3 Inspección más detallada

3.3.1 En caso de duda o de que se haya notificado un mal funcionamiento de la instalación LRIT, podrá establecerse contacto con la Administración de abanderamiento para determinar si la información LRIT del buque se ha transmitido de manera fiable al Centro de datos LRIT.

3.3.2 Si en la inspección inicial se identifica algún problema, la inspección más detallada del equipo utilizado para la LRIT podrá incluir lo siguiente:

^{*} Conviene observar que para los buques de carga con un arqueo bruto superior a 500 y los buques de pasaje se prescribe un inventario del equipo.

^{**} En circunstancias excepcionales y durante el periodo más breve posible, la LRIT puede desconectarse o puede transmitir con una frecuencia menor (regla V/19-1.7.2 del Convenio SOLAS y resolución MSC.263(84), párrafo 4.4.1).

- .1 verificación del suministro de energía que debería estar conectado a la fuente principal de energía y la fuente de energía para emergencias y de que no se prescribe una fuente de energía sin interrupción. Si la LRIT forma parte de la instalación radioeléctrica del SMSSM, el suministro de energía debería cumplir la reglamentación relativa al SMSSM;
- .2 inspección del "registro de actividades relacionadas con la navegación" para establecer si y cuándo se ha desconectado la instalación y si se ha notificado esa circunstancia a la Administración de abanderamiento (regla V/19-1.7.2 del Convenio SOLAS y resolución MSC.263(84), párrafo 4.4.1); y
- .3 garantizar que todo informe de las pruebas de conformidad se ha expedido en nombre del Estado de abanderamiento, ya sea por él mismo o por un proveedor de servicios de aplicaciones (véase la circular MSC.1/Circ.1377/Rev.2, según se haya actualizado), y se encuentre disponible para los buques que disponen de una instalación LRIT.

4 Deficiencias que justifican la detención

4.1 El funcionario de supervisión debería utilizar su capacidad profesional para determinar si es procedente detener el buque hasta que se hayan corregido las deficiencias señaladas o permitir que navegue con deficiencias*.

4.2 Con objeto de ayudar a los funcionarios de supervisión a que utilicen las presentes directrices, debería considerarse que las siguientes deficiencias justifican la detención de un buque:

- .1 ausencia de un informe válido de las pruebas de conformidad con respecto a la LRIT; y
- .2 el capitán o el oficial responsable no están familiarizados con los procedimientos fundamentales de funcionamiento a bordo relacionados con la LRIT.

4.3 Teniendo presentes las orientaciones que figuran en la circular MSC.1/Circ.1298 (Orientaciones sobre la implantación del sistema LRIT), también se señala a los funcionarios de supervisión que no debería procederse a la detención de los buques si la instalación LRIT a bordo funciona, pero la instalación o la organización en tierra no puede recibir, transmitir o procesar la información.

4.4 Se señala a los funcionarios de supervisión que los Estados de abanderamiento pueden expedir un certificado a corto plazo. Eso podría suceder si, tras una inspección satisfactoria para la expedición de un informe de las pruebas de conformidad, el PSA todavía no ha podido expedir un documento, o si el PSA no puede llevar a cabo una prueba de conformidad a su debido tiempo en respuesta a la petición del propietario del buque.

* Regla V/16 del Convenio SOLAS: "Aunque habrán de adoptarse todas las medidas razonables para mantener en buen estado de funcionamiento los aparatos prescritos en el presente capítulo, el funcionamiento defectuoso de los mismos no se considerará un impedimento para que el buque pueda navegar ni motivo para causar demora al buque en los puertos en que no se disponga fácilmente de medios de reparación, siempre que el capitán adopte las medidas oportunas para tener en cuenta el aparato defectuoso o los datos que falten para planificar y realizar el viaje en condiciones de seguridad a un puerto donde se pueden efectuar las reparaciones".

APÉNDICE 10**DIRECTRICES RELATIVAS A LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO
CON ARREGLO A LO DISPUESTO EN EL CONVENIO DE ARQUEO 1969**

1 El Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, que entró en vigor el 18 de julio de 1982, se aplica a:

- .1 los buques nuevos, es decir, los buques cuya quilla haya sido colocada el 18 de julio de 1982, o posteriormente; y
- .2 los buques existentes, es decir, los buques cuya quilla haya sido colocada antes del 18 de julio de 1982, a partir del 18 de julio de 1994,

salvo que a los efectos de aplicar lo dispuesto en los Convenios SOLAS, MARPOL y de Formación, se podrán aplicar los planes provisionales que se indican en el párrafo 2.

2 Con arreglo a los planes provisionales aprobados por la Organización*, la Administración podrá, a petición del propietario del buque, utilizar el arqueo bruto determinado conforme a la reglamentación nacional antes de la entrada en vigor del Convenio de Arqueo, 1969, respecto de los siguientes buques:

- .1 a los efectos del Convenio SOLAS:
 - .1 los buques cuya quilla haya sido colocada antes del 1 de enero de 1986;
 - .2 con respecto a la regla IV/3 del Convenio SOLAS, los buques cuya quilla haya sido colocada el 1 de enero de 1986 o posteriormente, pero antes del 18 de julio de 1994; y
 - .3 los buques de carga de arqueo bruto inferior a 1 600 toneladas (según lo determinado por la reglamentación nacional sobre arqueo), cuya quilla haya sido colocada el 1 de enero de 1986 o posteriormente, pero antes del 18 de julio de 1994;
- .2 a los efectos del Convenio de Formación, los buques de las categorías 2.1.1 y 2.1.3 *supra*, salvo que para los efectos de las enmiendas de 1995 al Convenio de Formación no se aplica el plan provisional (véase la regla I/15.3 de las enmiendas de 1995 al Convenio de Formación); y
- .3 a los efectos del Convenio MARPOL, los buques de arqueo bruto inferior a 400 toneladas (según lo determinado por la reglamentación nacional sobre arqueo), cuya quilla haya sido colocada antes del 18 de julio de 1994.

3 En el caso de los buques a los que se aplican los planes provisionales anteriores, en la columna OBSERVACIONES del Certificado internacional de arqueo (1969) y en la nota a pie de página que se refiere al arqueo bruto de los certificados pertinentes del Convenio

*

Resoluciones A.494(XII) con respecto al Convenio SOLAS, A.540(13) con respecto al Convenio de Formación 1978, y A.541(13) con respecto al Convenio MARPOL.

SOLAS, del Convenio MARPOL y Convenio de Formación, se debería incluir una declaración para indicar que se ha calculado el arqueo bruto conforme a la reglamentación nacional sobre arqueo.

4 El funcionario de supervisión debería tomar las siguientes medidas, según corresponda, si se encuentran deficiencias en relación con el Convenio de Arqueo 1969:

- .1 si un buque no tiene un Certificado Internacional de Arqueo (1969) válido, el buque perderá todos los privilegios del Convenio de Arqueo 1969, y se informará de ello al Estado de abanderamiento sin demora;
- .2 si las observaciones y la nota a pie de página requeridas no se incluyen en los correspondientes certificados de los buques a los que se apliquen los planes provisionales, se notificará esta deficiencia al capitán; y
- .3 si las principales características del buque difieren de las consignadas en el Certificado Internacional de Arqueo (1969), de modo que se traduzcan en un aumento del arqueo bruto o del arqueo neto, se informará al Estado de abanderamiento sin demora.

5 Las disposiciones sobre supervisión del artículo 12 del Convenio de Arqueo 1969 no incluyen ninguna disposición sobre la detención de un buque que tenga un Certificado Internacional de Arqueo (1969) válido.

APÉNDICE 11

NORMAS RELATIVAS A LA DOTACIÓN MÍNIMA Y LA TITULACIÓN DE LA TRIPULACIÓN

1 INTRODUCCIÓN

El principio rector de la supervisión de la dotación de un buque extranjero por el Estado rector del puerto será comprobar que dicha dotación se ajusta a:

- .1 las prescripciones del Estado de abanderamiento relativas a la dotación de seguridad. En caso de duda, deberá consultarse al Estado de abanderamiento; y
- .2 las disposiciones internacionales establecidas en el Convenio SOLAS, el Convenio de Formación y los Principios para la determinación de la dotación de seguridad (resolución A.1047(27)).

2 SUPERVISIÓN DE LA DOTACIÓN

2.1 Si la dotación de un buque se ajusta a lo especificado en un documento determinante de la dotación de seguridad o documento equivalente expedido por el Estado de abanderamiento, el funcionario de supervisión debería aceptar que la dotación del buque ofrece seguridad, a menos que esté claro que el documento se ha expedido sin respetar los principios contenidos en los instrumentos pertinentes, en cuyo caso el funcionario de supervisión debería actuar de acuerdo con los procedimientos definidos en el párrafo 2.3.

2.2 Si el número real de miembros de la tripulación o la composición de ésta no se ajustan al documento determinante de la dotación de seguridad, el Estado rector del puerto debería solicitar al Estado de abanderamiento que le comunique si el buque puede navegar o no con la tripulación que lleva. Tanto la solicitud como la respuesta deberían cursarse por el medio más rápido y cualquiera de las Partes podrá exigirlos por escrito. Si no se hace que el número real de miembros de la tripulación o la composición de ésta se ajusten al documento determinante de la dotación de seguridad o si el Estado de abanderamiento no comunica que el buque puede navegar, podrá considerarse la posibilidad de detenerlo tras haber tenido debidamente en cuenta los criterios expuestos en la sección 4.

2.3 Si el buque no lleva un documento determinante de la dotación de seguridad o un documento equivalente, el Estado rector del puerto debería solicitar al Estado de abanderamiento que especifique el número de miembros de la tripulación y la composición de ésta que se requieren y que expida un documento a la mayor brevedad posible.

2.4 En el caso de que el número real de miembros de la tripulación o la composición de ésta no se ajusten a las especificaciones recibidas del Estado de abanderamiento, se aplicará el procedimiento descrito en el párrafo 2.2.

2.5 Si el Estado de abanderamiento no responde a la referida solicitud, esto se debería considerar como motivo fundado para proceder a una inspección más detallada con el fin de tener la seguridad de que el número de miembros de la tripulación y la composición de ésta se ajustan a los principios establecidos en la sección 1 *supra*. El buque podrá hacerse a la mar únicamente si reúne las condiciones de seguridad necesarias para ello, una vez tenidos en cuenta los criterios para la detención de buques que se indican en la sección 4. En todo caso, las normas mínimas que se apliquen no serán más estrictas que las aplicadas a los buques que enarbolan el pabellón del Estado rector del puerto.

3 INSPECCIÓN REALIZADA EN VIRTUD DE LAS DISPOSICIONES DEL CÓDIGO DE FORMACIÓN 1978

La inspección realizada por el funcionario de supervisión se debería limitar a lo siguiente:

- .1 verificar que la gente de mar que preste servicio a bordo y para la cual se exija titulación posee el título idóneo, una dispensa válida, o proporciona prueba documental de que ha presentado una solicitud ante la Administración para la obtención de un refrendo;
- .2 verificar que los efectivos y titulación de la gente de mar que presta servicio a bordo se ajustan a las prescripciones sobre dotación de seguridad estipuladas por la Administración; y
- .3 determinar si la gente de mar que haya a bordo reúne la aptitud necesaria para observar las normas relativas a la guardia prescritas en el Convenio, cuando haya motivos fundados para sospechar que no se observan tales normas, debido a que:
 - .1 el buque se haya visto envuelto en un abordaje o haya varado, o
 - .2 hallándose el buque navegando, fondeado o atracado, se haya producido desde él una descarga de sustancias que sea ilícita en virtud de algún convenio internacional, o
 - .3 el buque haya maniobrado de un modo irregular o peligroso al no haberse seguido las medidas de organización del tráfico adoptadas por la Organización, o bien prácticas y procedimientos de navegación segura, o
 - .4 el funcionamiento del buque es tal que plantea un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.

4 DETENCIÓN RELACIONADA CON LAS NORMAS RELATIVAS A LA DOTACIÓN MÍNIMA Y LA TITULACIÓN

Antes de detener un buque se tomarán en consideración las siguientes circunstancias:

- .1 duración y naturaleza del viaje o servicio proyectados;
- .2 si la deficiencia entraña o no un peligro para el buque, las personas a bordo o el medio ambiente;
- .3 si pueden respetarse o no los periodos de descanso de la tripulación;
- .4 el tamaño y el tipo del buque y el equipo de que está dotado; y
- .5 la naturaleza de la carga.

APÉNDICE 12**LISTA DE CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS**

Lista de certificados y documentos que, en la medida pertinente, se verificarán durante la inspección citada en el párrafo 2.2.3 (según proceda):

- .1 Certificado internacional de arqueo (1969);
- .2 Informes de las inspecciones anteriores realizadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto;
- .3 Certificado de seguridad para buque de pasaje (I/12 SOLAS);
- .4 Certificado de seguridad de construcción para buque de carga (I/12 SOLAS);
- .5 Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (I/12 SOLAS);
- .6 Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga (I/12 SOLAS);
- .7 Certificado de seguridad para buque de carga (I/12 SOLAS);
- .8 Certificado de seguridad de buque para fines especiales (I/12 SOLAS, regla 1.7 del Código SPS);
- .9 En el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado, información sobre la relación A/A-max (II-1/8-1 SOLAS*);
- .10 Planos y cuadernillos de lucha contra averías (II-1/19 SOLAS);
- .11 Información sobre estabilidad (II-1/5-1 SOLAS y regla 10 del Protocolo de Líneas de Carga 1966/1988);
- .12 Cuadernillo de maniobras e información (II-1/28 SOLAS);
- .13 Demostración de aptitud de operación de espacios de máquinas sin dotación permanente (II-1/46.3 SOLAS);
- .14 Certificado de exención y cualquier lista de la carga (II-2/10.7.1.4 SOLAS);
- .15 Plano de lucha contra incendios (II-2/15.2.4 SOLAS);
- .16 Manual de seguridad contra incendios (II-2/16.3.1 SOLAS);
- .17 Lista especial o manifiesto de mercancías peligrosas, o plano detallado de estiba (II-2/19 SOLAS y artículo 4.3(h) del Convenio N° 134 de la OIT);
- .18 Documento de cumplimiento respecto de las prescripciones especiales para el transporte de mercancías peligrosas (II-2/19.4 SOLAS);

* Véase la resolución 1 de la Conferencia SOLAS 1995.

- .19 Diario de navegación del buque con respecto al registro de ejercicios, incluidos ejercicios de protección, y el diario de registros e inspecciones y mantenimiento de los dispositivos y medios de salvamento y los dispositivos y medios de lucha contra incendios (III/19.5 y 20.6 SOLAS);
- .20 Documento relativo a la dotación mínima de seguridad (V/14.2 SOLAS);
- .21 Plan de coordinación SAR para buques de pasaje (V/7.3 SOLAS);
- .22 Informe de las pruebas de conformidad con respecto a la LRIT;
- .23 Copia del documento de cumplimiento expedido por la instalación de prueba en el que se indique la fecha de cumplimiento y las normas de funcionamiento aplicables del RDT (V/18.8 SOLAS);
- .24 En el caso de buques de pasaje, una lista de las limitaciones operacionales (V/30.2 SOLAS);
- .25 Manual de sujeción de la carga (VI/5.6 SOLAS);
- .26 Cuadernillo de granelero (VI/7.2 SOLAS);
- .27 Plan de carga/descarga de graneleros (VI/7.3 SOLAS);
- .28 Documento de autorización para el transporte de grano (VI/9 SOLAS);
- .29 Certificado de aptitud del CNI (Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques) (VII/16 SOLAS y regla 1.3 del Código CNI);
- .30 Copia del documento de cumplimiento expedido de conformidad al Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (IX/4.2 SOLAS);
- .31 Certificado de Gestión de la Seguridad expedido de conformidad con el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (IX/4.3 SOLAS);
- .32 Certificado de seguridad para naves de gran velocidad y Permiso de explotación para naves de gran velocidad (X/3.2 SOLAS y regla 1.8.1 del Código NGV 1994/2000);
- .33 Registro sinóptico continuo (XI-1/5 SOLAS);
- .34 Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel, o Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel, según corresponda (regla 1.5.4 del Código CIG);
- .35 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, según corresponda (regla 1.5.4 del Código CIQ y regla 1.6.3 del Código CGrQ);

-
- .36 Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (I/7.1 MARPOL);
 - .37 Archivos de informes sobre reconocimientos (en el caso de los graneleros o petroleros) (XI-1/2 SOLAS);
 - .38 Libro registro de hidrocarburos, partes I y II (I/17 y 36 MARPOL);
 - .39 Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas (II/17 MARPOL);
 - .40 Declaración de cumplimiento (provisional). Plan de evaluación del estado del buque (CAS) (I/20.6 y 21.6.1 MARPOL);
 - .41 En el caso de los petroleros, el registro del sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos del último viaje en lastre (I/31.2 MARPOL);
 - .42 Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (I/37.1 MARPOL);
 - .43 Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (NLS) (II/9.1 MARPOL);
 - .44 Libro registro de carga (II/15 MARPOL);
 - .45 Manual de procedimientos y medios (buques tanque quimiqueros) (II/14.1 MARPOL);
 - .46 Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (ISPPC) (IV/5.1 MARPOL);
 - .47 Plan de gestión de basuras (V/9.2 MARPOL);
 - .48 Libro registro de basuras (V/9.3 MARPOL);
 - .49 Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (IAPPC) (VI/6.1 MARPOL);
 - .50 Libro registro del cambio de fueloil (VI/14.6 MARPOL);
 - .51 Certificado de homologación de incinerador (VI/16.6 MARPOL);
 - .52 Notas de entrega de combustible (VI/18.3 MARPOL);
 - .53 Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica para motores (EIAPPC) (regla 2.1.1.1 del Código Técnico sobre los NO_x 2008);
 - .54 Expedientes técnicos (regla 2.3.6 del Código Técnico sobre los NO_x);
 - .55 Registro de los parámetros del motor (regla 6.2.2.7.1 del Código Técnico sobre los NO_x);
 - .56 Certificado internacional de francobordo (1966) (artículo 16.1 del Protocolo de Líneas de Carga 1966/1988);

- .57 Certificado internacional de exención para francobordo (artículo 16.2 del Protocolo de Líneas de Carga 1966/1988);
- .58 Certificados expedidos de conformidad con el Convenio de Formación (regla I/2, artículo VI, del Convenio de Formación y sección A-I/2 del Código de Formación);
- .59 Cuadro en el que se indica la organización del trabajo a bordo (sección A-VIII/1.5 del Código de Formación y artículo 5.7 del Convenio N° 180 de la OIT);
- .60 Certificado de seguridad para unidad móvil de perforación mar adentro (capítulo I, sección 6 del Código MODU 2009);
- .61 Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (artículo VII.2 del Convenio de Responsabilidad Civil 1969/1992);
- .62 Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques (artículo 7.2 del Convenio sobre Combustible de los Buques 2001);
- .63 Certificado internacional de protección del buque (parte A/sección 19.2 del Código PBIP);
- .64 Declaración de sistemas antiincrustantes (regla 2, anexo 4 del Convenio de los Sistemas Antiincrustantes 2001);
- .65 Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante (Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante) (regla 2, anexo 4 del Convenio AFS 2001); y
- .66 Declaración sobre el sistema antiincrustante (regla 5, anexo 4 del Convenio AFS 2001).

Para fines de referencia:

- .1 Certificado de matrícula u otro documento de nacionalidad (artículo 9.1.2 de la CONVEMAR);
- .2 Certificados relativos a la resistencia del casco y a las instalaciones de máquinas del buque expedidos por la sociedad de clasificación de que se trate (sólo se requerirán si el buque está clasificado por una sociedad de clasificación);
- .3 Libro registro de medios de manipulación de la carga (artículo 9.2(4) del Convenio N° 32 de la OIT y artículo 25 del Convenio N° 152 de la OIT);
- .4 Certificados del equipo de carga y descarga (artículo 4.3(e) del Convenio N° 134 de la OIT y artículo 9(4) del Convenio N° 32 de la OIT);
- .5 Certificados médicos (Convenio N° 73 de la OIT); y
- .6 Registros de las horas de trabajo y periodos de descanso de la gente de mar (artículo 8.1, parte II del Convenio N° 180 de la OIT).

APÉNDICE 13

**INFORME DE LA INSPECCIÓN REALIZADA DE CONFORMIDAD CON
LOS PROCEDIMIENTOS DE LA OMI PARA LA SUPERVISIÓN
POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO***

MODELO A

(Autoridad expedidora)
(Dirección)
(Teléfono)
(Telefacsimil)

Copia a: Capitán
Oficina central
Funcionario de supervisión

Si el buque es detenido, copia a:

Estado de abanderamiento
OMI
Organización reconocida
(si procede)

- | | |
|--|---|
| <p>1 Nombre de la autoridad que notifica</p> <p>3 Pabellón del buque</p> <p>5 Distintivo de llamada</p> <p>7 Arqueo bruto</p> <p>9 Año de construcción</p> <p>11 Lugar de la inspección</p> <p>13 Fecha en que se levantó la detención**</p> <p>14 Pormenores de la compañía ISM (datos o número de identificación de la compañía de la OMI)**
.....</p> <p>15 Certificado(s) pertinente(s)**</p> | <p>2 Nombre del buque</p> <p>4 Tipo de buque</p> <p>6 N° IMO</p> <p>8 Peso muerto (cuando proceda)</p> <p>10 Fecha de la inspección</p> <p>12 Sociedad de clasificación</p> |
|--|---|

	a) Título	b) Autoridad expedidora	c) Fechas de expedición y expiración	
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12

APÉNDICE 14

**INFORME SOBRE DEFICIENCIAS NO RECTIFICADAS TOTALMENTE
O SÓLO REPARADAS PROVISIONALMENTE**

**De conformidad con la disposición del párrafo 3.7.3 de los Procedimientos
para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.1052(27))**

**(Copia para la autoridad marítima del siguiente puerto de escala, la Administración
del Estado de abanderamiento u otra autoridad encargada de la
certificación, según corresponda)**

- | | |
|---|---|
| 1 (País/región de origen) | 2 Puerto |
| 3 (País/región de destino) | 4 Puerto |
| 5 Nombre del buque | 6 Fecha de salida |
| 7 Lugar y hora de llegada estimados | |
| 8 N° IMO | 9 Pabellón del buque y puerto de matrícula |
| 10 Tipo de buque | 11 Distintivo de llamada |
| 12 Arqueo bruto | 13 Año de construcción |
| 14 Autoridad expedidora de los certificados pertinentes | |
| 15 Naturaleza de las deficiencias que deben rectificarse | 16 Medidas propuestas (incluidas las que se deberían tomar en el siguiente puerto de escala) |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

17 Medidas adoptadas

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Autoridad que notifica	Oficina
Nombre	Facsímil
(funcionario de supervisión debidamente autorizado de la autoridad que notifica)	
Firma	Fecha

APÉNDICE 15

**INFORME SOBRE LAS MEDIDAS ADOPTADAS DIRIGIDO A LA
AUTORIDAD QUE HIZO LA NOTIFICACIÓN**

**De conformidad con la disposición del párrafo 3.7.3 de los Procedimientos
para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.1052(27))**

(por telefacsímil o correo)

- 1** A: (Nombre)
 (Cargo)
 (Autoridad)
 Teléfono Telefacsímil
 Fecha
- 2** De: (Nombre)
 (Cargo)
 (Autoridad)
 Teléfono Telefacsímil
- 3** Nombre del buque
- 4** Distintivo de llamada **5** Nº IMO
- 6** Puerto de inspección
- 7** Fecha de la inspección
- 8** Medidas adoptadas
- | | |
|---|--|
| <p>a) Deficiencias</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> | <p>b) Medidas adoptadas</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> |
|---|--|
- 9** Puerto siguiente (Fecha)
- 10** Documentación de apoyo No Sí (véase la documentación adjunta)
- Firma

APÉNDICE 16

MODELO DE INFORME DE INFRACCIÓN DEL CONVENIO MARPOL (artículo 6)

PROCEDIMIENTOS DE LA OMI PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

(resolución A.1052(27))

(Autoridad expedidora)
(Dirección)
(Teléfono)
(Telefacsimil)

Copia a: Capitán

- | | | | |
|-----------|---------------------------------|-----------|------------------------------------|
| 1 | País informante | | |
| 2 | Nombre del buque | | |
| 3 | Pabellón del buque | | |
| 4 | Tipo de buque | | |
| 5 | Distintivo de llamada | 6 | Nº OMI |
| 7 | Arqueo bruto | 8 | Peso muerto (cuando proceda) |
| 9 | Año de construcción | 10 | Sociedad de clasificación |
| 11 | Fecha del suceso | 12 | Lugar del suceso |
| 13 | Fecha de la investigación | | |

14 En caso de infracción de las disposiciones sobre descargas se rendirá un informe, además del informe sobre deficiencias preparado por el Estado rector del puerto. Ese informe debería formularse con arreglo a lo indicado en las partes 2 y 3 del apéndice 3 y en las partes 2 y 3 del apéndice 4, según corresponda, y debería llevar como complemento documentación como la que seguidamente se indica:

- .1 declaración del observador de la contaminación;
- .2 la información pertinente indicada en la sección 1 de la parte 3 de los apéndices 3 y 4 de los Procedimientos, debiendo hacerse constar en la declaración las consideraciones que llevaron al observador a la conclusión de que ninguna de las otras posibles fuentes de contaminación produjeron realmente ésta;
- .3 declaraciones relativas a los procedimientos utilizados para tomar muestras tanto de la mancha de hidrocarburos como a bordo, en las que figurarán el lugar y el momento en que se tomaron las muestras, la identidad de la persona o personas que las tomaron, y recibos que identifiquen a las personas encargadas de guardarlas o a aquellas a las cuales se hayan entregado;

- .4 informes sobre los análisis de las muestras tomadas de la mancha y a bordo, en los que figurarán los resultados de los análisis, una descripción del método utilizado, referencias a la documentación científica que atestigüe la precisión y validez del método empleado, o copias de esos documentos, y los nombres de las personas que efectúen los análisis, con indicación de su experiencia profesional;
- .5 si fuera procedente, una declaración del funcionario de supervisión que estuvo a bordo, con indicación de su categoría y de la organización a que pertenece;
- .6 declaraciones de las personas que fueron interrogadas;
- .7 declaraciones de los testigos;
- .8 fotografías de la mancha de hidrocarburos; y
- .9 copias de las páginas pertinentes de los libros registro de hidrocarburos, diarios, registros de descargas, etc.

Nombre y título (funcionario investigador de la infracción debidamente autorizado)

.....
.....
.....
.....

Firma

APÉNDICE 17

**OBSERVACIONES DEL ESTADO DE ABANDERAMIENTO ACERCA
DEL INFORME SOBRE LA DETENCIÓN**

Nombre del buque:

Nº IMO/Distintivo de llamada:

Estado de abanderamiento:

Arqueo bruto:.....

Peso muerto (si procede):

Fecha del informe:

Informe formulado por:

Sociedad de clasificación:

Organización reconocida que ha intervenido:

.....

¿Recibió la orden de detención? (marque la casilla si la respuesta es "sí")

Medidas adoptadas

a) Deficiencias	b) Causa	c) Medidas adoptadas
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Información adicional:

APÉNDICE 18

LISTA DE INSTRUMENTOS DE INTERÉS PARA LOS PROCEDIMIENTOS DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Instrumento	Título	Órgano de la OMI	Observación
A.797(19)	Seguridad de los buques que transportan cargas sólidas a granel	DSC	
A.1047(27)	Principios relativos a la dotación mínima de seguridad	MSC/STW	
MSC.159(78)	Orientaciones provisionales sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima	MSC/FSI	
MSC.286(86)	Recomendaciones relativas a las hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS) para las cargas de hidrocarburos que figuran en el Anexo I del Convenio MARPOL y el combustible líquido	BLG	
MSC/Circ.447	Supervisión en virtud de la regla I/19 del Convenio SOLAS – Recomendación sobre reflectores de radar para balsas salvavidas y sobre manuales de formación	DE	
MSC/Circ.592	Transporte de mercancías peligrosas	DSC	
MSC/Circ.606	Conformidad del Estado rector del puerto con las exenciones concedidas en virtud del Convenio SOLAS	FSI	
MSC/Circ.635	Determinación del arqueo de ciertos buques en relación con el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978	SLF	
MSC/Circ.656	Seguridad de los buques que transporten cargas sólidas a granel	DSC	
MSC/Circ.811	Identificación de los medios de zafada de las balsas salvavidas	DE	
MSC/Circ.887	Interpretación de la expresión "otros puntos estratégicos" de la regla III/50 del Convenio SOLAS y de la sección VII/7.2 del Código IDS	DE	
MSC/Circ.890 MEPC/Circ.354	Directrices provisionales para la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS	FSI	
MSC/Circ.907	Aplicación de la regla III/28.2 del Convenio SOLAS, relativa a las zonas de aterrizajes para helicópteros en los buques que no sean buques de pasaje de transbordo rodado	DE	
MSC/Circ.918	Orientación para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto con respecto a los certificados de competencia expedidos en virtud de lo dispuesto en el Convenio de Formación	FSI/STW	
MSC/Circ.955	Servicios de mantenimiento de los dispositivos de salvamento y del equipo de radiocomunicaciones con arreglo al sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC)	FSI	
MSC/Circ.1011, MEPC/Circ.383	Medidas para mejorar los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto	FSI	
MSC/Circ.1012	Refrendo de certificados con la fecha de ultimación del reconocimiento en que se basan	FSI	

Instrumento	Título	Órgano de la OMI	Observación
MSC/Circ.1016	Aplicación de la regla III/26 del Convenio SOLAS relativa a los botes de rescate rápidos y los sistemas de medios de salvamento de los buques de pasaje de transbordo rodado	DE	
MSC/Circ.1030	Orientaciones para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre cuestiones relacionadas con los certificados de competencia	FSI/STW	
MSC/Circ.1032	Orientación para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto acerca de las referencias a "STCW 95" en títulos, refrendos y pruebas documentales	FSI/STW	
MSC/Circ.1089	Orientaciones sobre medidas recomendadas contra el fraude y sobre características distintivas para evitar la falsificación de certificados de la gente de mar	FSI/STW	
MSC/Circ.1097	Orientación relacionada con la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP	MSC	
MSC/Circ.1107	Aplicación de la regla II-1/3-6 del Convenio SOLAS (Acceso exterior e interior a los espacios situados en la zona de la carga de los petroleros y graneleros) y aplicación de las Disposiciones técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones	DE	
MSC/Circ.1111	Orientación relacionada con la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP	MSC	
MSC/Circ.1112	Permiso de tierra y acceso a los buques en virtud del Código PBIP	MSC	
MSC/Circ.1113	Orientaciones para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre los aspectos de las enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS no relacionados con la protección marítima	MSC	
MSC/Circ.1117	Orientaciones para comprobar la estructura de los graneleros	DE	
MSC/Circ.1133	Recordatorio de la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento	FSI	
MSC/Circ.1059 MEPC/Circ.401	Procedimientos relativos a los incumplimientos graves que se observan con respecto a lo prescrito en el Código IGS	FSI	
MSC/Circ.1151 MEPC/Circ.426 FAL.2/Circ.87	Lista revisada de certificados y documentos que han de llevar los buques	FAL	
MSC/Circ.1156	Orientaciones sobre el acceso de las autoridades públicas, los servicios de intervención en caso de emergencia y los prácticos a bordo de los buques a los que se aplican el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP	MSC	
MSC/Circ.1176	Interpretaciones unificadas de los capítulos II-1 y XII del Convenio SOLAS y de las disposiciones técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones	DE	
MSC.1/Circ.1191	Recordatorio adicional de la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento	MSC/FSI	
MSC.1/Circ.1196	Medios de embarco y desembarco de los buques	DE	

Instrumento	Título	Órgano de la OMI	Observación
MSC.1/Circ.1197	Enmiendas a las interpretaciones unificadas de los capítulos II-1 y XII del Convenio SOLAS, aprobadas mediante la circular MSC/Circ.1176	DE	
MSC.1/Circ.1198	Aplicación de la regla XII/6.3 del Convenio SOLAS sobre protección contra la corrosión de los tanques dedicados a lastre de agua en todos los tipos de buques y de los espacios del doble forro en el costado de los graneleros y aplicación de la norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y de los espacios del doble forro en el costado de los graneleros	DE	
MSC.1/Circ.1199	Orientaciones provisionales sobre el cumplimiento de las prescripciones de los capítulos II-1, III, IX, XI-1 y XII del Convenio SOLAS por los buques que transporten cargas secas a granel	DE	
MSC.1/Circ.1208	Promoción y verificación de la familiarización continuada de los operadores del SMSSM a bordo de los buques	STW	
MSC.1/Circ.1221	Validez del certificado de homologación para productos navales	FSI	
MSC.1/Circ.1235	Orientaciones sobre la formación y la familiarización con los aspectos de protección para el personal de a bordo	STW	
MSC.1/Circ.1326	Aclaración de la regla III/19 del Convenio SOLAS	DE	
MSC.1/Circ.1331	Directrices para la construcción, instalación, mantenimiento e inspección/reconocimiento de los medios de embarco y desembarco	DE	
MSC.1/Circ.1402	Seguridad de los medios para el transbordo de prácticos	FSI	
MEPC.104(49)	Directrices para el muestro sucinto de los sistemas antiincrustantes en los buques	FSI	
MEPC.208(62)	Directrices para la inspección de los sistemas antiincrustantes en los buques, 2011	FSI	
MEPC.129(53) MEPC/Circ.472	Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL	FSI	
MEPC.173(58)	Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2)	MEPC/BLG	
MEPC.174(58)	Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8)	MEPC	
MEPC.181(59)	Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, 2009	MEPC/BLG	
MEPC.184(59)	Directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape, 2009	MEPC/BLG	
MEPC/Circ.411	Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre cuestiones relativas al Modelo de Libro registro de hidrocarburos, Parte I	MEPC	
MEPC/Circ.479	Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto cuando verifiquen el cumplimiento del Plan de evaluación del estado del buque (CAS)	MEPC/FSI	
MEPC/Circ.479/ Corr.1	Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto cuando verifiquen el cumplimiento del Plan de evaluación del estado del buque (CAS)	MEPC/FSI	

Instrumento	Título	Órgano de la OMI	Observación
MEPC.1/Circ.508	Nota de entrega de combustible y muestreo del fueloil	MEPC/FSI	
MEPC.1/Circ.513	Validez después del 1 de enero de 2007 del Certificado IOPP y de sus suplementos expedidos de conformidad con el actual Anexo I del Convenio MARPOL	MEPC	
MEPC.1/Circ.516	Acceso público a la base de datos del plan de evaluación del estado del buque (CAS)	MEPC	
MEPC.1/Circ.637	Calidad y disponibilidad del fueloil	MEPC	
MEPC.1/Circ.640	Orientaciones provisionales sobre el uso del Libro registro de hidrocarburos en el contexto de la declaración voluntaria de cantidades retenidas a bordo en tanques de retención de aguas de sentina oleosas y calentamiento de residuos de hidrocarburos (fangos)	DE	
MEPC.1/Circ.675	Descarga del agua de lavado de las bodegas de carga en la zona de los Golfos y la zona del mar Mediterráneo de conformidad con el anexo V del Convenio MARPOL	MEPC	
MSC-MEPC.2/Circ.2	Prescripciones de la OMI sobre las publicaciones que deben llevarse a bordo de los buques	FSI/NAV	
MSC-MEPC.4/Circ.1	Retención de los registros y documentos originales a bordo de los buques	FSI	
MSC-MEPC.4/Circ.2	Código de buenas prácticas para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto	MSC/MEPC	
MSC-MEPC.4/Circ.3	Cierre de los sistemas de tuberías de descarga de sentina en puerto	MSC/MEPC	
MSC-MEPC.5/Circ.6	Orientaciones sobre el momento de sustituir los certificados existentes por los certificados expedidos tras la entrada en vigor de las enmiendas a los certificados de los instrumentos de la OMI	FSI	
STCW.7/Circ.12	Asesoramiento para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto y organizaciones reconocidas sobre las medidas que procede adoptar en los casos en que no toda la gente de mar disponga de títulos y refrendos que cumplan los requisitos del Convenio de Formación 1995, después del 1 de febrero de 2002	STW	
STCW.7/Circ.16	Aclaración de las disposiciones transitorias relativas a las Enmiendas de Manila de 2010 al Convenio y al Código de Formación	MSC/STW	
STCW.7/Circ.17	Asesoría para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto acerca de las disposiciones transitorias vigentes hasta la plena implantación de las prescripciones de las Enmiendas de Manila de 2010 al Convenio y al Código de Formación el 1 de enero de 2017	MSC/STW	
	Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004	MEPC/FSI	En fase de elaboración