



"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la universalización de la salud"

Lima, 30 de diciembre de 2020

OFICIO N° 297-2020 -PR

Señora
MIRTHA ESTHER VÁSQUEZ CHUQUILIN
Presidenta del Congreso de la República
Presente.-

Nos dirigimos a usted, señora Presidenta del Congreso de la República, con la finalidad de comunicarle que, al amparo de las facultades concedidas por el artículo 57° de la Constitución Política del Perú, se ha promulgado el Decreto Supremo N° 054-2020-RE, mediante el cual se ratifica el "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la Implantación de las Disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977", adoptado en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, el 11 de octubre de 2012, en una conferencia diplomática bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Atentamente,

FRANCISCO SAGASTI HOCHHAUSLER
Presidente de la República

ELIZABETH ASTETE RODRÍGUEZ
Ministra de Relaciones Exteriores

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima 5 de enero de 2021

Según lo dispuesto por la Presidencia,
remítase a las Comisiones de Constitución
y Reglamento y Relaciones Exteriores.



.....
YON JAVIER PÉREZ PAREDES
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

FÉLIX PINO FIGUEROA
SECRETARIO DEL CONSEJO DE MINISTROS (e)

Decreto Supremo Nº 054-2020-RE

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que el "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la Implantación de las Disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977", fue adoptado en Ciudad del Cabo, República de Sudáfrica, el 11 de octubre de 2012, en una conferencia diplomática bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Que es conveniente a los intereses del Perú la adhesión al citado instrumento jurídico internacional;

Que es conforme con lo dispuesto por los artículos 57° y 118° inciso 11 de la Constitución Política del Perú y el segundo párrafo del artículo 2° de la Ley N° 26647, que facultan al Presidente de la República a celebrar y ratificar tratados o adherir a éstos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso;

DECRETA:

Artículo 1°.- Ratifíquese el "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la Implantación de las Disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977", adoptado en Ciudad del Cabo, República de Sudáfrica, el 11 de octubre de 2012, en una conferencia diplomática bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Artículo 2°.- De conformidad con los artículos 4° y 6° de la Ley N° 26647, el Ministerio de Relaciones Exteriores procederá a publicar en el diario oficial "El Peruano" el texto íntegro del referido Acuerdo, así como la fecha de entrada en vigencia.

Artículo 3°.- Dése cuenta al Congreso de la República.

Artículo 4°.- El presente Decreto Supremo es refrendado por la Ministra de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, a los veintiocho días del mes de diciembre del año dos mil veinte.

20-00 26714

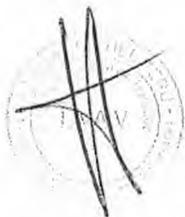
FRANCISCO RAFAEL SAGASTI HOCHHAUSLER
Presidente de la República

ELIZABETH ASTETE RODRÍGUEZ
Ministra de Relaciones Exteriores

MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. El "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la Implantación de las Disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977" (en adelante, el Acuerdo), fue adoptado en Ciudad del Cabo, República de Sudáfrica, el 11 de octubre de 2012, en una conferencia diplomática bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI).
2. El objeto y fin del Acuerdo es contribuir a la seguridad marítima en general y a la de los buques pesqueros implementando las disposiciones del "Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977" (en adelante, el Protocolo de Torremolinos de 1993) y del "Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977" (en adelante, el Convenio de Torremolinos de 1977). Dicho objeto y fin sería alcanzado haciendo efectivas las disposiciones del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, ciertas de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 y ciertas disposiciones del Acuerdo de Torremolinos de 1977.
3. El Acuerdo tiene la naturaleza jurídica de tratado. Se concluye ello, pues cumple con los elementos de la definición consuetudinaria de tratado, al ser un acuerdo entre sujetos de derecho internacional (el Perú y los demás Estados contratantes del Acuerdo), destinado a crear, regular o modificar derechos y obligaciones entre los mismos, el cual se rige por el derecho internacional. Vale resaltar que algunos elementos de esta definición general se encuentran reflejados en el artículo 2, numeral 1, literal a, de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969.
4. En ese sentido, el Acuerdo debe ser perfeccionado conforme lo prevé la Constitución Política del Perú y la Ley N° 26647, mediante la cual se establecieron normas que regulan actos relativos al perfeccionamiento nacional de los tratados celebrados por el Estado Peruano.
5. Para determinar la vía de perfeccionamiento del Acuerdo, conforme a los criterios establecidos en la Constitución Política del Perú, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores analizó el texto del tratado y las opiniones técnicas del Ministerio de la Producción (PRODUCE), de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú (DICAPI), y de la Dirección de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores, todas entidades competentes para pronunciarse sobre la necesidad de perfeccionar el Acuerdo.
6. Como resultado de la evaluación realizada por la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores del Acuerdo, se emitió el informe (DGT) N° 030-



2020 del 30 de noviembre de 2020, en el cual se concluye que el perfeccionamiento interno del Acuerdo debe efectuarse por la vía dispuesta en el primer párrafo del artículo 57° de la Constitución Política y el segundo párrafo del artículo 2° de la Ley N° 26647, dado que dicho instrumento no versa sobre las materias previstas en el artículo 56° de la Constitución Política del Perú. Asimismo, el Acuerdo tampoco crea, modifica o suprime tributos; ni exige la modificación o derogación de alguna norma con rango de ley ni requiere la adopción de medidas legislativas para su adecuada ejecución.

7. En consecuencia, corresponde al Presidente de la República ratificar internamente mediante Decreto Supremo el "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la Implantación de las Disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977", dando cuenta de ello al Congreso de la República.
8. De acuerdo a lo establecido en el artículo 55° de la Constitución Política del Perú, cuando el Acuerdo entre en vigor para el Perú, este se incorporará al derecho nacional.



A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name.



correspondiente al Año Fiscal 2020, a favor del organismo que se detalla a continuación:

PLIEGO PRESUPUESTARIO	MONEDA	MONTO	PERSONA JURÍDICA
117: Sistema Nacional de Evaluación, Acreditación y Certificación de la Calidad Educativa - SINEACE	Soles	S/ 2 550,00 (DOS MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y 00/100 SOLES)	International Network for Quality Assurance Agencies in Higher Education (INQAAHE)

Artículo 2. Afectación presupuestal

Disponer que los gastos que demande el cumplimiento del presente Decreto Supremo se ejecutan con cargo al presupuesto del Pliego 117: Sistema Nacional de Evaluación, Acreditación y Certificación de la Calidad Educativa.

Artículo 3. Refrendo

El Decreto Supremo es refrendado por la Ministra de Relaciones Exteriores y por el Ministro de Educación.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintiocho días del mes de diciembre del año dos mil veinte.

FRANCISCO RAFAEL SAGASTI HOCHHAUSLER
Presidente de la República

RICARDO DAVID CUENCA PAREJA
Ministro de Educación

ELIZABETH ASTETE RODRIGUEZ
Ministra de Relaciones Exteriores

1915613-15

Ratifican el "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la Implantación de las Disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977"

**DECRETO SUPREMO
N° 054-2020-RE**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que el "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la Implantación de las Disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977", fue adoptado en Ciudad del Cabo, República de Sudáfrica, el 11 de octubre de 2012, en una conferencia diplomática bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Que es conveniente a los intereses del Perú la adhesión al citado instrumento jurídico internacional;

Que es conforme con lo dispuesto por los artículos 57° y 118° inciso 11 de la Constitución Política del Perú y el segundo párrafo del artículo 2° de la Ley N° 26647, que facultan al Presidente de la República a celebrar y ratificar tratados o adherir a éstos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso;

DECRETA:

Artículo 1°.- Ratifíquese el "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la Implantación de las Disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977", adoptado en Ciudad del Cabo, República de Sudáfrica, el 11 de octubre de 2012, en una conferencia diplomática bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Artículo 2°.- De conformidad con los artículos 4° y 6° de la Ley N° 26647, el Ministerio de Relaciones Exteriores procederá a publicar en el diario oficial "El Peruano" el texto íntegro del referido Acuerdo, así como la fecha de entrada en vigencia.

Artículo 3°.- Dése cuenta al Congreso de la República.

Artículo 4°.- El presente Decreto Supremo es refrendado por la Ministra de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintiocho días del mes de diciembre del año dos mil veinte.

FRANCISCO RAFAEL SAGASTI HOCHHAUSLER
Presidente de la República

ELIZABETH ASTETE RODRIGUEZ
Ministra de Relaciones Exteriores

1915613-16

Ratifican el "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Consejo Federal Suizo relativo a la 'Segunda Fase del Programa de Fortalecimiento Institucional Master Plan SBS'"

**DECRETO SUPREMO
N° 055-2020-RE**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que el "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Consejo Federal Suizo relativo a la 'Segunda Fase del Programa de Fortalecimiento Institucional Master Plan SBS'" fue suscrito por la Ministra de Relaciones Exteriores del Perú, Embajadora Elizabeth Astete Rodríguez, el 16 de diciembre de 2020 y por el Embajador suizo, Markus-Alexander Antonietti, en la misma fecha;

Que es conveniente a los intereses del Perú la ratificación del citado instrumento jurídico internacional;

Que es conforme con lo dispuesto por los artículos 57° y 118° inciso 11 de la Constitución Política del Perú y el segundo párrafo del artículo 2° de la Ley N° 26647, que facultan al Presidente de la República a celebrar y ratificar tratados o adherir a éstos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso;

DECRETA:

Artículo 1°.- Ratifíquese el "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Consejo Federal Suizo relativo a la 'Segunda Fase del Programa de Fortalecimiento Institucional Master Plan SBS'", suscrito por la Ministra de Relaciones Exteriores del Perú, Embajadora Elizabeth Astete Rodríguez, y por el Embajador de Suiza en el Perú, Markus-Alexander Antonietti, el 16 de diciembre de 2020.

Artículo 2°.- De conformidad con los artículos 4° y 6° de la Ley N° 26647, el Ministerio de Relaciones Exteriores procederá a publicar en el diario oficial "El Peruano" el texto íntegro del referido Acuerdo, así como la fecha de entrada en vigencia.

Artículo 3°.- Dése cuenta al Congreso de la República.

Artículo 4°.- El presente Decreto Supremo es refrendado por la Ministra de Relaciones Exteriores.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintiocho días del mes de diciembre del año dos mil veinte.

FRANCISCO RAFAEL SAGASTI HOCHHAUSLER
Presidente de la República

ELIZABETH ASTETE RODRIGUEZ
Ministra de Relaciones Exteriores

1915613-17

**Expediente de Perfeccionamiento del
"Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la Implantación de las
Disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio
Internacional de Torremolinos para la seguridad de los Buques Pesqueros,
1977"**

1. Informe de Perfeccionamiento

- Informe (DGT) N° 030-2020, de 30 de noviembre de 2020.

2. Instrumento Internacional

"Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la Implantación de las Disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los Buques Pesqueros, 1977"

3. Antecedentes:

- Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977.
- Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977.

4. Solicitud de Perfeccionamiento

- Memorándum DSL003252020, de 12 de octubre de 2020, de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos.

5. Opinión del Ministerio de la Producción

- Oficio N° 529-2019-PRODUCE/DVPA
- Oficio N° 440-2016-PRODUCE/DVPA
- Informe N° 00084-2016-PRODUCE/OGAJ-mburstein, de la Secretaria General del Ministerio de la Producción.

6. Opinión de la Autoridad Portuaria Nacional

- Oficio N° 1105-2019-APN-GG
- Informe Técnico N° 004-2016-APN/DOMA
- Informe Legal N° 551-2016-APN/UAJ

7. Opinión de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas Autoridad Marítima Nacional

- Oficio N° 2507
- Informe Técnico: Evaluación de la adhesión del Estado peruano al "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993, relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977".

**INFORME (DGT) N° 030-2020****I. SOLICITUD DE PERFECCIONAMIENTO**

1. A través del memorándum DSL003252020 del 12 de octubre de 2020, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos solicitó a la Dirección General de Tratados el inicio del trámite de perfeccionamiento interno del “Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la Implantación de las Disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977”, adoptado en Ciudad del Cabo, República de Sudáfrica, el 11 de octubre de 2012 (en adelante, el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012).

II. ANTECEDENTES

2. El “Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977” (en adelante, el Convenio de Torremolinos de 1977) fue adoptado en el seno de la Conferencia Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros celebrada en la ciudad de Torremolinos, Reino de España, el 2 de abril de 1977. Este tratado, según la Organización Marítima Internacional (OMI) fue el primero de índole internacional que regulaba la seguridad de los buques pesqueros.¹

3. El Convenio de Torremolinos de 1977 regula entre otras cuestiones, los requisitos de seguridad para la construcción y el equipo de barcos pesqueros nuevos de navegación marítima, con cubierta de veinticuatro metros de eslora o más, incluidos los barcos que elaboran sus capturas.² Dicho Convenio tiene disposiciones sobre requisitos de estabilidad, construcción, estanquidad y equipo, maquinaria e instalaciones eléctricas, protección, detección y extinción contra incendios. También tiene disposiciones sobre la tripulación, medios salvavidas, obligaciones y ejercicios de emergencia, radiotelegrafía, radiotelefonía y equipo de navegación a bordo.³

4. Según la OMI en la década de 1980 se hizo evidente que el Convenio de Torremolinos de 1977 difícilmente entraría en vigor, “debido principalmente a razones técnicas”.⁴ En efecto, el referido tratado no fue ratificado por el número de Estados

¹ Ver el siguiente enlace: <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/The-Torremolinos-International-Convention-for-the-Safety-of-Fishing-Vessels.aspx>. Consultado por última vez el 10 de noviembre de 2020.

² Ver el siguiente enlace: <http://www.fao.org/3/X9656S/x9656s05.htm#:~:text=El%20Convenio%20Internacional%20de%20Torremolinos,de%20los%20barcos%20de%20pesca.&text=Sus%20disposiciones%20afectan%20a%20los,relativo%20a%20requisitos%20de%20radio>. Consultado por última vez el 10 de noviembre de 2020.

³ *Id.*

⁴ Ver el siguiente enlace: <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/The-Torremolinos-International-Convention-for-the-Safety-of-Fishing-Vessels.aspx>. Consultado por última vez el 10 de noviembre de 2020.



necesarios para entrar en vigor. Muchos Estados señalaron que era “demasiado estricto o demasiado amplio para sus flotas pesqueras”.⁵

5. Según la información contenida en las bases de datos del “Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño”, el Perú aprobó el Convenio de Torremolinos de 1977 mediante el Decreto Supremo N° 038-81-MA del 17 de noviembre de 1981. Según la misma fuente, el 16 de julio de 1982, el Perú depositó su instrumento de adhesión del 15 de junio de 1982. El Convenio de Torremolinos de 1977 se encuentra registrado en el referido archivo con el código **M-0646-A**.

6. Cabe precisar que, a la fecha, el Convenio de Torremolinos de 1977 no se encuentra en vigor.⁶

7. Por otra parte y dado que el Convenio de Torremolinos de 1977 no entró en vigor, la OMI decidió adoptar otro tratado para reemplazar el texto del referido Convenio con un nuevo texto en forma de protocolo. Así, en el seno de la OMI se decidió preparar un protocolo al Convenio de Torremolinos de 1977 para superar las limitaciones de la regulación de este último que habían causado dificultades para los Estados.⁷ Es así que el 2 de abril de 1993, en la ciudad de Torremolinos, Reino de España, se adoptó el “Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977” (en adelante el Protocolo de Torremolinos de 1993). El Protocolo de Torremolinos de 1993, actualiza y enmienda el Convenio de Torremolinos de 1977.

8. Las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 tienen en cuenta –además– la evolución tecnológica de los años anteriores, así como la necesidad de adoptar un enfoque pragmático con miras a alentar la ratificación del instrumento.

9. El Perú no suscribió y no es parte del Protocolo de Torremolinos de 1993, según información de la OMI.⁸ Según la misma fuente, el Protocolo de Torremolinos de 1993 a la fecha no se encuentra en vigor, ya que solo cuenta con dieciocho Estados contratantes.⁹

10. Dado que se prevé que el Protocolo de Torremolinos de 1993 tampoco entrará en vigor, en una conferencia diplomática celebrada en Ciudad del Cabo, República de Sudáfrica entre el 9 y el 11 de octubre de 2012, se adoptó el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012. Según información de la OMI, al ratificar el Acuerdo de Ciudad

⁵ Ver el siguiente enlace: <http://www.fao.org/3/X9656S/x9656s05.htm#:~:text=El%20Convenio%20Internacional%20de%20Torremolinos,de%20los%20barcos%20de%20pesca.&text=Sus%20disposiciones%20afectan%20a%20los,relativo%20a%20requisitos%20de%20radio>. Consultado por última vez el 10 de noviembre de 2020.

⁶ Ver el siguiente enlace: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>. Consultado por última vez el 10 de noviembre de 2020.

⁷ Ver el siguiente enlace: <http://www.fao.org/3/X9656S/x9656s05.htm#:~:text=El%20Convenio%20Internacional%20de%20Torremolinos,de%20los%20barcos%20de%20pesca.&text=Sus%20disposiciones%20afectan%20a%20los,relativo%20a%20requisitos%20de%20radio>. Consultado por última vez el 10 de noviembre de 2020.

⁸ Ver el siguiente enlace: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>. Consultado por última vez el 10 de noviembre de 2020.

⁹ *Id.* Ver también el siguiente enlace: <https://www.ecolex.org/details/treaty/torremolinos-protocol-of-1993-relating-to-the-torremolinos-international-convention-for-the-safety-of-fishing-vessels-1977-tre-001173/>. Consultado por última vez el 11 de noviembre de 2020.



del Cabo de 2012, los Estados adoptan las “enmiendas a las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993”, “de manera que pueda entrar en vigor lo antes posible a partir de ese momento”.

11. De manera muy general, y como se va a corroborar más adelante, en el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 se actualizan y “enmiendan” diversas disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993.

12. El Perú no es parte a la fecha del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.¹⁰

13. De conformidad con el artículo 4 del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, este acuerdo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos veintidós Estados que en total tengan como mínimo tres mil seiscientos buques pesqueros de eslora superior a veinticuatro metros que operen en alta mar hayan manifestado su consentimiento en obligarse por dicho Acuerdo. En ese contexto, y según información oficial de la OMI, el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, no se encuentra aún en vigor.¹¹ Actualmente, el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 tiene tres Estados signatarios y catorce Estados contratantes que no son aún partes; es decir, Estados que han manifestado su consentimiento en obligarse sin que el tratado haya entrado en vigor.¹²

III. OBJETO

14. El objeto y fin del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 es contribuir a la seguridad marítima en general y a la de los buques pesqueros implementando las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 y del Convenio de Torremolinos de 1977. Dicho objeto y fin sería cumplido haciendo efectivas las disposiciones del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, ciertas de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 y ciertas disposiciones del Acuerdo de Torremolinos de 1977.

15. El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 se encuentra registrado en el “Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño”. Su código de registro es el **M-1058**.

IV. DESCRIPCIÓN

16. El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 tiene un título, un preámbulo, cuatro artículos y un Anexo denominado “Modificaciones al Anexo y los Apéndices del Anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los Buques Pesqueros, 1977” (en adelante, el Anexo). Además, cuenta con un Apéndice.

17. El artículo 1 del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 tiene como encabezado “Obligaciones generales”. En dicho artículo se señala que las Partes del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 harán efectivas las disposiciones de los artículos del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 y el Protocolo de Torremolinos de 1993 con excepción del artículo 1 (párrafos 1) a), 2) y 3)), el artículo y el artículo 10 de ese Protocolo, modificado por este Acuerdo (artículo 1, numeral 1, literales a y b).

¹⁰ Ver el siguiente enlace: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>. Consultado por última vez el 11 de noviembre de 2020.

¹¹ *Id.*

¹² Ver el siguiente enlace: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202020-Sep.pdf>. Consultado el 23 de noviembre de 2020.



18. Enseguida, el mismo artículo establece que los artículos del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, los artículos 2 a 8 y 11 a 14 del Protocolo de Torremolinos de 1993, las reglas del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 y las reglas del anexo del Convenio de Torremolinos de 1977, a reserva de las modificaciones que figuran en el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, se leerán e interpretarán como un instrumento único (artículo 1, numeral 2).

19. En el mismo artículo 1 se señala que el Anexo del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 constituirá parte integrante de este Acuerdo y que toda referencia al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 supondrá también una referencia a su anexo (artículo 1, numeral 3).

20. El artículo 2 del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 tiene como encabezado el siguiente "Interpretación y aplicación del Protocolo de Torremolinos de 1993 y del Convenio de Torremolinos de 1977". En dicho artículo se señala que los artículos 2 a 8 (inclusive) y los artículos 11 a 14 (inclusive) del Protocolo de Torremolinos de 1993 se aplicarán al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012. Se precisa, además, que al aplicar estos artículos, las reglas del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 y las reglas del anexo del Convenio de Torremolinos de 1977, una referencia a "el presente Protocolo" o a "el Convenio", respectivamente, se considerará que significa una referencia al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.

21. El artículo siguiente del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, el artículo 3, tiene como encabezado: "Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión". En primer lugar, se hace una referencia a que el Acuerdo estará abierto a la firma en la sede de la OMI desde el 11 de febrero de 2013 hasta el 10 de febrero de 2014. Después de ese plazo, se señala, seguirá abierto a la adhesión (artículo 3, numeral 1).

22. En el mismo artículo se señala que todos los Estados podrán constituirse en partes del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, manifestando su consentimiento en obligarse por el mismo mediante: a) firma sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación; b) firma a reserva de ratificación, aceptación, aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; c) firma sujeta al procedimiento dispuesto en el párrafo 4) de este artículo; d) adhesión (artículo 3, numeral 2).

23. A continuación, también en el artículo 3 se señala que la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará depositando ante el Secretario General de la OMI el instrumento que proceda (artículo 3, numeral 3). Se considerará que los Estados que hayan depositado antes de la fecha de adopción del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al Protocolo de Torremolinos de 1993 y que hayan firmado el presente Acuerdo de conformidad con lo dispuesto en el numeral 2, literal c) del artículo 3 bajo descripción, han manifestado su consentimiento en obligarse por el presente Acuerdo doce meses después de la fecha de adopción del mismo, a menos que tales Estados notifiquen al depositario por escrito antes de esa fecha que no se acogen al procedimiento simplificado dispuesto en este párrafo (artículo 3, numeral 4).

24. El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, en su artículo 4 señala que este Acuerdo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos veintidós Estados que en total tengan como mínimo tres mil seiscientos buques pesqueros de eslora igual o superior a veinticuatro metros que operen en alta mar hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él (artículo 4, numeral 1).

25. Se precisa después que para los Estados que depositen instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Acuerdo una vez



satisfechos los requisitos para la entrada en vigor del mismo pero antes de la fecha de entrada en vigor de este, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión pasarán a tener efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo o tres meses después de la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente, si ésta es posterior (artículo 4, numeral 2).

26. Se añade a ello que para los Estados que depositen un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Acuerdo con posterioridad a la fecha de su entrada en vigor, este Acuerdo pasará a tener efecto tres meses después de la fecha en que fue depositado el instrumento (artículo 4, numeral 3).

27. Finalmente, el artículo 4 señala que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que se deposite con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Acuerdo en virtud del artículo 11 del Protocolo de Torremolinos de 1993, aplicado a este Acuerdo de conformidad con el artículo 2, se considerará referido al presente Acuerdo en su forma enmendada (artículo 4, numeral 4).

28. El Anexo del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 tiene como título "Modificaciones al Anexo y los Apéndices del Anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1997". La primera parte se denomina "Reglas para la Construcción y el Equipo de los Buques Pesqueros". Esta primera parte está compuesta por diecisiete reglas.

29. La primera de las reglas lleva como título "Ámbito de aplicación" y señala que su texto **sustituye al texto existente** de la regla 1 del Protocolo de Torremolinos de 1993 (el resaltado es añadido). La Regla 2 tiene como título "Definiciones" y establece que **se suprime** el actual párrafo 14), además que los actuales párrafos 15) a 22) pasan a ser 14) a 21) y que se añaden dos párrafos adicionales, el 22) y el 23), todos del Protocolo de Torremolinos de 1993. La regla 3 se titula "Exenciones" y establece que los párrafos 3) y 4) **de sustituyen** por los regulados en dicha regla.

30. En el punto 4 del Anexo bajo análisis se establece que **se sustituyen** las reglas 6 a 11 del Protocolo de Torremolinos de 1993 por las reglas 6 a 17 del Anexo del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.

31. Posteriormente, el Anexo tiene un Capítulo V que tiene como encabezado "Prevención, Detección y Extinción de Incendios y Equipo Contraincendios". La Regla 1, "Generalidades" señala que su texto **sustituye** al texto existente de la regla del Protocolo de Torremolinos de 1993. De la misma manera, el Anexo tiene un Capítulo VII denominado "Dispositivos y Medios de Salvamento". La Regla 5 de este capítulo (Número y tipos de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate) dispone que **se añadan unos nuevos párrafos** 5), 6) y 7) a continuación del párrafo 4) existente del Protocolo de Torremolinos de 1993. El Anexo también tiene un Capítulo IX (Radiocomunicaciones). La primera regla de este capítulo (Ámbito de aplicación) dispone **que se añada** una nueva oración al final del párrafo 2) existente del Protocolo de Torremolinos de 1993.

32. **Se sustituye** también el texto existente del apéndice del Protocolo de Torremolinos de 1993 por uno nuevo.



V. CALIFICACIÓN

33. El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 1992, tienen la naturaleza jurídica de tratado. Se concluye ello, pues cumple con los elementos de la definición consuetudinaria de tratado. Algunos elementos de esta definición general se encuentran reflejados en el artículo 2, numeral 1, literal a, de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 de la cual el Perú es parte.

34. Se afirma lo anterior, en tanto que el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 configura un acuerdo entre dos o más sujetos de derecho internacional, destinado a crear, regular o modificar derechos y obligaciones entre los mismos (por ejemplo, lo regulado en el artículo 1, numerales 1) y 2), el artículo 2 y las disposiciones enmendadas del Anexo del referido acuerdo y del apéndice, entre otros) y regido por el derecho internacional, dado que este es el ordenamiento jurídico llamado a regular las relaciones entre estos sujetos de derecho internacional.¹³

35. Ahora bien, además de ser un tratado, el Acuerdo de Ciudad de Cabo de 2012 constituye, al mismo tiempo, una enmienda al Protocolo de Torremolinos de 1993.¹⁴

VI. OPINIONES TÉCNICAS

36. A efectos de sustentar el presente informe, se consideraron las opiniones del Ministerio de la Producción (PRODUCE), de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) de la Marina de Guerra del Perú y de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores, en el marco de sus competencias.

Ministerio de la Producción - PRODUCE

37. La Viceministra de Pesca y Acuicultura del PRODUCE mediante el oficio N° 529-2019-PRODUCE/DVPA del 15 de noviembre de 2019 expresó que dicha institución "ratifica la conformidad puesta de manifiesto" mediante el oficio N° 440-2016-PRODUCE/DPA del 30 de junio de 2016, así como mediante el oficio 474-2016-PRODUCE/DGP del 12 de julio del mismo año. En otras palabras, el PRODUCE, mediante los documentos antes mencionados ha actualizado, ratificándose, su opinión favorable para la ratificación o adhesión del Perú al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.

38. En efecto, el oficio N° 440-2016-PRODUCE/DPA del 30 de junio de 2016, acompaña el informe N° 00064-2016-PRODUCE/OGAJ-mburstein, de la Oficina General de Asesoría Jurídica del PRODUCE, en el cual la referida oficina se refiere a la coherencia que existe entre el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 con la legislación nacional peruana. Así considera que dicho acuerdo "no vulnera la legislación nacional,

¹³ Ngyuen, Quoc Dinh, Patrick Daillier, Mathias Forteau y Alain Pellet. *Droit international public*, 8a ed. Paris: L.G.D.J., 2009, p. 132. Aust, Anthony. *Modern Treaty Law and Practice*, 3a ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2014, p. 14.

¹⁴ Al respecto, Jutta Brunnee ha señalado que: "El dispositivo jurídico formal para realizar cambios en el texto de un tratado, ya sea a sus disposiciones principales o a los anexos o a los apéndices, es una enmienda [...]. Las enmiendas deben ser diferenciadas de otros métodos que alteran o aumentan los términos de un tratado [...]. Por ejemplo, a menos que esté específicamente diseñado para efectuar una enmienda, los protocolos subsiguientes complementan en lugar de alterar el tratado original". Traducción Libre. Brunnee, Jutta. "Treaty Amendments". En: "The Oxford Guide to Treaties", Duncan B. Hollis (ed.). Oxford: Oxford University Press, 2014, p. 345.



A

en tanto el referido acuerdo lo que propone son una serie de medidas de seguridad que deben reunir los buques pesqueros con la finalidad de preservar la vida, salud e integridad de los tripulantes a bordo". Concluye con este punto dicha oficina que el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 es compatible con los fines que persigue la legislación interna peruana (punto 3.6).

39. De la misma manera, la Oficina General de Asesoría Jurídica del PRODUCE señala que habida cuenta del nivel de detalle del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 y en consideración del efecto del artículo 55° de la Constitución Política del Perú, la "adhesión" al referido Acuerdo no requiere "implementar medidas legislativas a fin de garantizar su cumplimiento" (punto 3.7).

40. Finalmente, la Oficina General de Asesoría Jurídica del PRODUCE señala que en nuestra legislación nacional no existen disposiciones legales que regulen las características que deben reunir los buques para garantizar su seguridad, por lo que la "aprobación" del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, "desde un punto de vista jurídico, es ventajoso para el país" (punto 3.9).

41. Cabe precisar que mediante el oficio 474-2016-PRODUCE/DGP del 12 de julio de 2016, la Dirección General de Políticas Desarrollo Pesquero del PRODUCE remitió el informe N° 18-2016-PRODUCE/DICES. En ese último informe se concluye en la "coherencia que guarda [el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012] con nuestra legislación interna" y se reafirma que no hay "necesidad de modificar normas con rango de ley, a fin de viabilizar la ejecución de los compromisos internacionales a asumirse".

Autoridad Portuaria Nacional – APN

42. Mediante el oficio N° 1105-2019-APN-GG del 23 de octubre de 2019, la APN, ratifica lo expuesto en el informe técnico N° 004-2016-APN/DOMA y en el informe legal N° 551-2016-APN/UAJ. En otras palabras, la APN, mediante los documentos antes mencionados ha actualizado, ratificándose, su opinión favorable para la ratificación o adhesión del Perú al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.

43. En el informe técnico N° 004-2016-APN/DOMA del 1 de septiembre de 2016, la APN, en el marco de sus competencias, señala que los aspectos asociados a la recepción y despacho de naves se encuentran plenamente establecidos en el correspondiente reglamento para recepción y despacho de naves en los puertos de la República aprobado mediante el Decreto Supremo N° 013-2011-MTC. En ese sentido, la exigencia de requisitos adicionales para el caso de las naves pesqueras del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, "es coherente con nuestra legislación interna y por consiguiente no requeriría de la adopción de medidas legislativas en nuestro ordenamiento interno" (punto 2.3).

44. De otro lado, la APN señala que a la luz de las estadísticas de naves pesqueras de pabellón "internacional" que arriban a puertos peruanos y en virtud de los objetivos del Acuerdo de contribuir a la seguridad en general y a la de los buques pesqueros en particular, la ratificación o adhesión del Perú al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, permitirá como ventaja y beneficios, una mejora sustantiva de los estándares de seguridad de la vida humana a bordo de dichas naves, en la prevención de la protección del medio ambiente y en la seguridad de los puertos (punto 2.5).

45. El informe técnico N° 004-2016-APN/DOMA concluye, en primer lugar, que no se "requiere adecuar la normatividad portuaria vigente, toda vez que los aspectos de competencia de la APN en relación al Acuerdo, están contempladas en el Reglamento para la Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República del Perú" (punto 3.2). De la misma manera, el referido informe concluye en que la



“adhesión” del Perú al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 “generaría ventajas y beneficios” y una mejora sustantiva en los estándares de seguridad de la vida humana a bordo de las naves pesqueras de tráfico internacional, en la protección del medio ambiente y de la seguridad de los terminales e instalaciones donde dichas naves operen (punto 3.3).

46. Por su parte, el informe legal N° 551-2016-APN/UAJ del 28 de septiembre de 2016 se señala que no se aprecian disposiciones (del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012) que colisionen o contravengan la normativa nacional en lo relativo al Sistema Portuario Nacional y lo prescribo por la Ley N° 27943 y su Reglamento aprobado con el Decreto Supremo N° 003-2004-MTC (punto 17). En relación a la “coherencia o vulneración de nuestra legislación interna”, así como a la “necesidad de adoptar medidas legislativas de implementación”, en el citado informe legal se determina que “el Acuerdo resulta coherente con las normas internas y [...] no se requeriría la adopción de medidas legislativas de adecuación” (punto 26). Finalmente, el informe legal N° 551-2016-APN/UAJ señala que la incorporación de las regulaciones del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 a la normativa nacional permitirá contribuir a implantar niveles de seguridad para la vida humana a bordo de las naves pesqueras “durante el procedimiento de recepción/despacho, los que propenderá la protección y seguridad de los puertos de la República” (punto 28).

Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú – DICAPI

47. La DICAPI ha remitido el oficio 2507/3 del 12 de septiembre de 2019 adjunto al cual se encuentra el informe técnico denominado “Evaluación de la Adhesión del Estado peruano al ‘Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la Implantación de las Disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993, relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad en los Buques Pesqueros, 1977” (en adelante, el informe técnico de DICAPI).

48. El informe técnico de la DICAPI señala que la adhesión del Perú al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 pone de manifiesto la voluntad del Perú de contribuir a promover la seguridad en los buques pesqueros de pabellón nacional. En efecto con la adhesión del Perú al Acuerdo se adoptarán estándares internacionales referidos a la construcción y al equipamiento de dichos buques. Adicionalmente, la DICAPI precisa que la pesca en nuestro país y el mundo “es una actividad con alto índice de siniestralidad” por lo que es necesario adoptar medidas que atenúen el riesgo de accidentes y disminuyan el costo de vidas y bienes (Punto 4.0).

49. El informe técnico de DICAPI también se refiere a la coherencia del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 con nuestra legislación nacional. Así, se señala que la normativa nacional vigente, en parte, deriva de tratados de los que el Perú es parte y por otro lado, se deriva de las instituciones competentes de nuestro país que no representan inconvenientes para ratificación del Acuerdo (Punto 5.0).

50. Sobre la necesidad de adoptar medidas legislativas en nuestro ordenamiento interno o la modificación, derogación o dación de normas con rango de Ley, el informe técnico de DICAPI no hace una mención expresa a esa necesidad. Sí señala que al ratificar el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 se estaría dando un paso más para elevar el estándar de seguridad de la flota pesquera nacional. Además, precisa el efecto positivo en la seguridad en el sector en su conjunto por la entrada en vigor de este acuerdo vinculante a nivel internacional para la seguridad de los buques pesqueros. (Punto 6.0). Finalmente, el informe técnico de la DICAPI señala expresamente que es viable la adhesión al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.



Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores

51. La Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos remitió el memorándum DSL00325/2020 del 12 de octubre de 2020, en el cual hace referencia a los antecedentes del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, principalmente al Protocolo de Torremolinos de 1993 y al Convenio de Torremolinos de 1977, señalando que ninguno se encuentra en vigor (Punto I).

52. También hace referencia a la adopción del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 para hacer efectivas las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 y del Convenio de Torremolinos de 1977. Hace también una breve descripción del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 (Punto II) y a la decisión de la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (Punto III).

53. Adicionalmente, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos hace referencia a la opinión de los sectores competentes (ya analizados en párrafos anteriores) en donde se señala que la DICAPI, la APN y el PRODUCE han emitido las opiniones técnicas favorables respectivas (Punto IV).

54. Finalmente, esa Dirección General emite su opinión técnica considerando que el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 “ayudará a consolidar la imagen del Perú como Estado comprometido con los objetivos de la OMI y con la voluntad política para contribuir a promover la seguridad de los buques pesqueros”. Hace referencia además al efecto positivo de la adhesión del Perú al referido Acuerdo, toda vez que “permitirá implementar disposiciones relativas al reconocimiento y la certificación de los buques, la investigación de siniestros y las supervisiones por parte de los Estados Rectores del Puerto”.

55. La Adhesión al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, señala la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos, igualmente permitirá “combatir contra la pesca ilegal no declarada y no reglamentada (‘pesca INDNR’) contribuyendo con el establecimiento de un marco legal para que los Estados Rectores del Puerto efectúen inspecciones a aquellas embarcaciones empleadas para este tipo de actividades. Por todo ello, la Dirección General de Asuntos Marítimos de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos emite su opinión favorable.

VII. VÍA DE PERFECCIONAMIENTO

56. Luego del estudio y análisis correspondiente del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, así como de las disposiciones pertinentes del Protocolo de Torremolinos de 1993 y del Convenio de Torremolinos de 1977, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores concluye que el “Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la Implantación de las Disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977”, se encuentra comprendido en el supuesto de hecho previsto en el primer párrafo del artículo 57° de la Constitución Política del Perú, en tanto que el mismo no versa sobre ninguna de las materias reguladas en el artículo 56° de dicha Constitución ni afecta disposiciones constitucionales que ameriten una vía distinta.



57. El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 no versa sobre soberanía¹⁵ ya que solo cuenta con disposiciones relativas a la seguridad de los buques pesqueros los cuales de por sí están excluidos de casi toda regulación marítima internacional. Describe los estándares de seguridad relacionados con los buques pesqueros e incluye otras regulaciones creadas para proteger la seguridad en el buque. Cuando se implemente, el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 establecerá requerimientos mínimos en relación con el diseño, la construcción, el equipamiento y la inspección de los buques pesqueros de 24 o más metros de eslora que navegan en altamar.¹⁶

58. El fin de estos requerimientos es garantizar que los buques puedan soportar las inclemencias climáticas y sean estancos, estables y resistentes, incluso en climas adversos como el hielo y con condiciones extremas en el mar. Se ofrece orientación para brindar garantías de que los espacios estén libres de peligros para la tripulación, que los dispositivos de salvamento sean suficientes y estén disponibles, y que se puedan poner en práctica procedimientos de emergencia apropiados. Además, los buques deben estar equipados con dispositivos de radiocomunicación que puedan transmitir y recibir información sobre rescates y búsquedas, señales de auxilio y todas las comunicaciones relevantes restantes. Del mismo modo, los buques deben poder navegar y usar sus señales de manera segura,

59. Desde la perspectiva jurídica anterior, se puede constatar que el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 no versa sobre soberanía toda vez que sus disposiciones no implican la regulación, por ejemplo, de la pesca o captura de recursos marinos en las zonas marítimas sujetas a jurisdicción estatal. Tampoco implica la persecución o captura de buques pesqueros que no cumplan con las disposiciones de seguridad establecidas por otro Estado o entidad que no sea el Estado rector del puerto o quien este designe. En general, el Acuerdo de Ciudad del Cabo no contiene disposiciones que tengan que ver con el conjunto de competencias del Estado.

60. El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 tampoco versa sobre derechos humanos pues solo contiene disposiciones orientadas directamente a brindar mayor seguridad a los buques pesqueros. El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 no establece o regula derechos que tienen su fundamento la dignidad del ser humano ni tampoco establece obligaciones consistentes en la adopción de medidas encaminadas a dotar de mayor eficacia a los derechos humanos. Sobre este último particular, es oportuno, llegado a este punto, referirse a lo dispuesto por el Tribunal Constitucional en su Sentencia N° 00032-2010-PI/TC, en la cual dicho señaló que:

“En otros términos, la existencia o no de un tratado sobre derechos humanos, no viene definida por un criterio formal como puede ser el análisis de si se trata de un tratado que por primera vez reconoce un derecho de ese carácter, sino por un criterio material, consistente en analizar si el tratado se ocupa **directamente** de un derecho humano, sea para reconocerlo por vez primera, sea para asumir obligaciones orientadas a su más eficiente protección” (resaltado añadido).¹⁷

61. El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 no es un tratado que adopte medidas encaminadas directamente a dotar de mayor eficacia derechos humanos.

¹⁵ Respecto de la definición de soberanía, véase: Pastor Ridruejo, José A. *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*, 20a ed. Madrid: Tecnos, 2016, pp. 300 y 347-348.

¹⁶ Ver el siguiente enlace: [http://www.iuuwatch.eu/2019/10/safe-fishing-legal-fishing-conference-pushes-ratification-of-cape-town-agreement/#:~:text=With%20two%20accessions%20made%20during,Principe%2C%20South%20Africa%20and%20Spain](http://www.iuuwatch.eu/2019/10/safe-fishing-legal-fishing-conference-pushes-ratification-of-cape-town-agreement/#:~:text=With%20two%20accessions%20made%20during,Principe%2C%20South%20Africa%20and%20Spain.). Consultado el 23 de noviembre de 2020.

¹⁷ Sentencia N° 00032-2010-PI/TC del Tribunal Constitucional, fundamento 69.



Como se ha referido anteriormente, se aboca a regular cuestiones más generales relacionadas con la seguridad de los buques.

62. En general, el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 y los textos de los tratados antes mencionados (Protocolo de Torremolinos de 1993 y el Convenio de Torremolinos de 1977) no versan sobre materias relativas a soberanía, derechos humanos dominio o integridad del estado, defensa nacional ni contiene obligaciones financieras para el estado peruano. Tampoco versa sobre asuntos como la creación, modificación o supresión de tributos, ni exige la modificación, o derogación de una ley, ni tampoco requiere de medidas legislativas para su ejecución.

63. Por tales consideraciones, se concluye que la vía que corresponde para el perfeccionamiento interno del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 es la que prescribe el primer párrafo del artículo 57° y el artículo 118° inciso 11 de la Constitución Política del Perú, así como por lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 2 de la Ley N° 26647. Dichas normas facultan al Presidente de la República a ratificar directamente tratados mediante decretos supremos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso de la República, cuando éstos no aborden las materias contempladas en el artículo 56° de la Constitución Política del Perú.

64. En consecuencia, corresponde al Presidente de la República ratificar internamente el "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la Implantación de las Disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977", adoptado en Ciudad del Cabo, República de Sudáfrica, el día 11 de octubre de 2012.

Lima, 30 de noviembre del 2020




Elizabeth González Portuñas
Ministra
Directora General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores



اتفاق كيب تاون لعام 2012 بشأن تنفيذ أحكام بروتوكول توريمولينوس لعام 1993
المتعلق باتفاقية توريمولينوس الدولية لسلامة سفن الصيد لعام 1977

实施《1977年托雷莫利诺斯国际渔船安全公约
1993年托雷莫利诺斯议定书》规定的
2012年开普敦协定

CAPE TOWN AGREEMENT OF 2012 ON THE IMPLEMENTATION OF THE PROVISIONS
OF THE TORREMOLINOS PROTOCOL OF 1993 RELATING TO THE TORREMOLINOS
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF FISHING VESSELS, 1977

ACCORD DU CAP DE 2012 SUR LA MISE EN ŒUVRE DES DISPOSITIONS
DU PROTOCOLE DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIF À LA
CONVENTION INTERNATIONALE DE TORREMOLINOS SUR
LA SÉCURITÉ DES NAVIRES DE PÊCHE, 1977

КЕЙПТАУНСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ 2012 ГОДА ОБ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ
ПОЛОЖЕНИЙ ТОРРЕМОЛИНОССКОГО ПРОТОКОЛА 1993 ГОДА
К ТОРРЕМОЛИНОССКОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ
ПО БЕЗОПАСНОСТИ РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ 1977 ГОДА

ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012 SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE
LAS DISPOSICIONES DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993
RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS
PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977



**ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012 SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS
DISPOSICIONES DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIVO
AL CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA
SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977**

LAS PARTES EN EL PRESENTE ACUERDO,

RECONOCIENDO la importante contribución que puede hacerse a la seguridad marítima en general y a la de los buques pesqueros implantando las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977,

RECONOCIENDO, SIN EMBARGO, que determinadas disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 han planteado dificultades para su implantación por varios Estados con flotas pesqueras importantes bajo su pabellón, lo cual ha impedido la entrada en vigor de ese Protocolo y, por consiguiente, la implantación de sus reglas,

DESEANDO establecer de común acuerdo las normas prácticas más elevadas para la seguridad de los buques pesqueros que puedan ser implantadas por todos los Estados interesados,

CONSIDERANDO que el modo más eficaz de lograr ese objetivo consiste en concertar un acuerdo relativo a la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977,

HAN ACORDADO lo siguiente:



Artículo 1 **Obligaciones generales**

- 1) Las Partes en este Acuerdo harán efectivas las disposiciones de:
 - a) los artículos de este Acuerdo; y
 - b) el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (en adelante, "el Protocolo de Torremolinos de 1993"), con la excepción del artículo 1 (párrafos 1) a), 2) y 3)), el artículo 9 y el artículo 10 de dicho Protocolo, modificado por este Acuerdo.

- 2) Los artículos de este Acuerdo, los artículos 2 a 8 y 11 a 14 del Protocolo de Torremolinos de 1993, las reglas del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 y las reglas del anexo del Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (en adelante, "el Convenio de Torremolinos de 1977"), a reserva de las modificaciones que figuran en este Acuerdo, se leerán e interpretarán como un instrumento único.

- 3) El anexo de este Acuerdo constituirá parte integrante del Acuerdo y toda referencia a este Acuerdo supondrá también una referencia a su anexo.

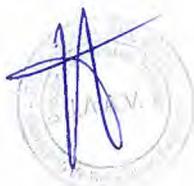
Artículo 2 **Interpretación y aplicación del Protocolo de Torremolinos de 1993** **y del Convenio de Torremolinos de 1977**

Los artículos 2 a 8 (inclusive) y los artículos 11 a 14 (inclusive) del Protocolo de Torremolinos de 1993 se aplicarán a este Acuerdo. Al aplicar estos artículos, las reglas del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 y las reglas del anexo del Convenio de Torremolinos de 1977, una referencia a "el presente Protocolo" o a "el Convenio", respectivamente, se considerará que significa una referencia a este Acuerdo.

Artículo 3 **Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión**

- 1) El presente Acuerdo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 11 de febrero de 2013 hasta el 10 de febrero de 2014 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión.

- 2) Todos los Estados podrán constituirse en Partes en el presente Acuerdo manifestando su consentimiento en obligarse por el mismo mediante:
 - a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
 - b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
 - c) firma sujeta al procedimiento dispuesto en el párrafo 4) de este artículo; o
 - d) adhesión.



3) La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.

4) Se considera que los Estados que hayan depositado antes de la fecha de adopción del presente Acuerdo un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al Protocolo de Torremolinos de 1993 y que hayan firmado el presente Acuerdo de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2) c) de este artículo han manifestado su consentimiento en obligarse por el presente Acuerdo 12 meses después de la fecha de adopción del mismo, a menos que tales Estados notifiquen al depositario por escrito antes de esa fecha que no se acogen al procedimiento simplificado dispuesto en este párrafo.

Artículo 4 **Entrada en vigor**

1) El presente Acuerdo entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que por lo menos 22 Estados que en total tengan como mínimo 3 600 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en alta mar hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él.

2) Para los Estados que depositen instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Acuerdo una vez satisfechos los requisitos para la entrada en vigor del mismo pero antes de la fecha de la entrada en vigor de éste, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión pasará a tener efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo o tres meses después de la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente, si ésta es posterior.

3) Para los Estados que depositen un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Acuerdo con posterioridad a la fecha de su entrada en vigor, este Acuerdo pasará a tener efecto tres meses después de la fecha en que fue depositado el instrumento.

4) Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que se deposite con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Acuerdo en virtud del artículo 11 del Protocolo de Torremolinos de 1993, aplicado a este Acuerdo de conformidad con el artículo 2, se considerará referido al presente Acuerdo en su forma enmendada.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

HECHO EN CIUDAD DEL CABO el día once de octubre de dos mil doce.



ANEXO

MODIFICACIONES AL ANEXO Y LOS APÉNDICES DEL ANEXO DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977

REGLAS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE LOS BUQUES PESQUEROS

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Regla 1 – Ámbito de aplicación

- 1 El texto existente de regla se sustituye por el siguiente:
 - "1) Salvo disposición expresa en otro sentido, las disposiciones del presente anexo serán aplicables a los buques nuevos.
 - 2) A efectos del presente Protocolo, la Administración podrá decidir utilizar en todos los capítulos los siguientes valores de arqueo bruto en vez de los valores de eslora (L) como base de medida:
 - a) un arqueo bruto de 300 se considerará equivalente a una eslora (L) de 24 m;
 - b) un arqueo bruto de 950 se considerará equivalente a una eslora (L) de 45 m;
 - c) un arqueo bruto de 2 000 se considerará equivalente a una eslora (L) de 60 m; y
 - d) un arqueo bruto de 3 000 se considerará equivalente a una eslora (L) de 75 m.
 - 3) Las Partes que se acojan a la posibilidad prevista en el párrafo 2) comunicarán a la Organización las razones de dicha decisión.
 - 4) Si una Parte ha llegado a la conclusión de que no puede implantar con carácter inmediato todas las medidas dispuestas en los capítulos VII, VIII, IX y X en los buques existentes, la Parte podrá, siguiendo un plan, implantar progresivamente las disposiciones del capítulo IX durante un periodo de no más de 10 años y las disposiciones de los capítulos VII, VIII y X del anexo del Protocolo durante un periodo de no más de cinco años.
 - 5) Las Partes que se acojan a la posibilidad prevista en el párrafo 4) deberán, en su primera comunicación a la Organización:
 - a) indicar las disposiciones de los capítulos VII, VIII, IX y X que se implantarán progresivamente;
 - b) explicar las razones de la decisión adoptada en virtud del párrafo 4);



- c) describir el plan para la implantación progresiva, que no tendrá una duración de más de cinco o 10 años, según proceda; y
 - d) en comunicaciones posteriores sobre la aplicación de este Protocolo, describir las medidas adoptadas con miras a dar efecto a las disposiciones del Protocolo, y los avances logrados de acuerdo con los plazos establecidos.
- 6) La Administración podrá eximir a un buque de los reconocimientos anuales, según lo especificado en las reglas 7 1) d) y 9 1) d), si considera que la aplicación no sería razonable ni factible habida cuenta de la zona de operaciones del buque y el tipo de buque."

Regla 2 – Definiciones

2 Se suprime el actual párrafo 14), los actuales párrafos 15) a 22) pasan a ser 14) a 21) y se añaden los siguientes párrafos 22) y 23):

"22) *Arqueo bruto* es el arqueo bruto calculado de conformidad con el reglamento para la determinación del arqueo que figura en el anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, o cualquier instrumento que lo enmiende o lo sustituya.

23) *Fecha de vencimiento anual* es el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del certificado de que se trate."

Regla 3 – Exenciones

Los párrafos 3) y 4) se sustituyen por los siguientes:

"3) La Administración podrá eximir a cualquier buque que tenga derecho a enarbolar su pabellón de cualquiera de las prescripciones de este anexo si considera que la aplicación no sería razonable ni factible habida cuenta del tipo de buque, las condiciones meteorológicas y la ausencia de riesgos generales de navegación, siempre que:

- a) el buque cumpla las prescripciones de seguridad que a juicio de dicha Administración resulten adecuadas para el servicio a que esté destinado y que por su índole garanticen la seguridad general del buque y de las personas a bordo;
- b) el buque opere exclusivamente en:
 - i) una zona común de pesca establecida en áreas marinas contiguas bajo la jurisdicción de Estados vecinos que han establecido esa zona, con respecto a buques que tengan derecho a enarbolar sus pabellones, sólo en la medida y bajo las condiciones que dichos Estados acuerden establecer a este respecto, de conformidad con el derecho internacional; o
 - ii) la zona económica exclusiva del Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar, o si ese Estado no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar



territorial, determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado; o

iii) la zona económica exclusiva, o un área marina bajo la jurisdicción de otro Estado, o en una zona común de pesca de conformidad con un acuerdo entre los Estados de que se trate de conformidad con el derecho internacional, sólo en la medida y bajo las condiciones que dichos Estados acuerden establecer a este respecto; y

c) la Administración notifique al Secretario General los términos y las condiciones en las cuales se concede la exención en virtud de este párrafo.

4) La Administración que conceda cualquier exención en virtud del párrafo 1) o 2) comunicará a la Organización los detalles de la misma en la medida necesaria para confirmar que se mantiene un nivel de seguridad adecuado y la Organización distribuirá dichos datos a las Partes con fines informativos."

4 Se sustituyen las reglas 6 a 11 existentes por las siguientes nuevas reglas 6 a 17:

"Regla 6 – Inspección y reconocimiento

1) La inspección y el reconocimiento de buques, por cuanto se refiere a la aplicación de lo dispuesto en las presentes reglas y a la concesión de exenciones respecto de las mismas, serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar las inspecciones y los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.

2) Toda Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar las inspecciones y los reconocimientos prescritos en el párrafo 1) facultará a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan:

- a) exigir la realización de reparaciones en el buque; y
- b) realizar inspecciones y reconocimientos cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad.

3) Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponden en lo esencial a los pormenores del certificado, o que es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin peligro para el buque ni las personas que se encuentren a bordo, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y a su debido tiempo notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, será retirado el certificado pertinente y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en el puerto de otra



Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado con la oportuna notificación a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente regla. Cuando proceda, el Gobierno del Estado rector del puerto de que se trate se asegurará de que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que mejor convenga sin peligro para el buque ni las personas que se encuentren a bordo.

4) En todo caso, la Administración garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia de la inspección o del reconocimiento y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.

Regla 7 – Reconocimientos de los dispositivos de salvamento y otro equipo

1) Los dispositivos de salvamento y otro equipo a que se hace referencia en el párrafo 2) a) serán objeto de los reconocimientos que se indican a continuación:

- a) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio;
- b) un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables las reglas 13 2), 5) y 6);
- c) un reconocimiento periódico dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero, el cual podrá sustituir a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el párrafo 1) d). La Administración también podrá decidir que el reconocimiento periódico deberá llevarse a cabo dentro de los tres meses anteriores a la segunda fecha de vencimiento anual y los tres meses posteriores a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero;
- d) un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero; y
- e) un reconocimiento adicional, general o parcial según dicten las circunstancias, después de realizadas las reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en la regla 10, o siempre que se efectúen reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos, y que el buque cumple totalmente con lo dispuesto en las presentes reglas, en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor y en las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en virtud de dichas reglas por la Administración.



2) Los reconocimientos a que se hace referencia en el párrafo 1) se realizarán del modo siguiente:

- a) el reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa de los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios, los dispositivos y medios de salvamento salvo las instalaciones radioeléctricas, los aparatos náuticos de a bordo y los medios de embarco para prácticos y demás equipo a los que sean aplicables los capítulos II, III, IV, V, VI, VII, VIII y X, a fin de garantizar que cumplan con lo prescrito en las presentes reglas, se encuentran en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio al que el buque esté destinado. Los planos del sistema de lucha contra incendios, las publicaciones náuticas, las luces, las marcas y los medios de emitir señales acústicas y las señales de socorro serán también objeto del mencionado reconocimiento a fin de garantizar que cumplan con lo prescrito en las presentes reglas y, cuando proceda, con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor;
- b) el reconocimiento de renovación y el reconocimiento periódico comprenderán una inspección del equipo a que se hace referencia en el párrafo 2) a) a fin de garantizar que cumple las prescripciones pertinentes de las presentes reglas y del Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor, que se encuentra en estado satisfactorio y es adecuado para el servicio a que el buque esté destinado; y
- c) el reconocimiento anual comprenderá una inspección general del equipo a que se hace referencia en el párrafo 2) a), a fin de garantizar que ha sido mantenido de conformidad con lo dispuesto en la regla 10 1) y que continúa siendo satisfactorio para el servicio a que esté destinado el buque.

3) Los reconocimientos periódico y anual a que se hace referencia en los párrafos 1) c) y 1) d) se consignarán en el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero.

Regla 8 – Reconocimientos de las instalaciones radioeléctricas

1) Las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, de los buques a los que sean aplicables los capítulos VII y IX serán objeto de los reconocimientos indicados a continuación:

- a) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio;
- b) un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables las reglas 13 2), 5) y 6);
- c) un reconocimiento periódico dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero; o un reconocimiento periódico dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda fecha de vencimiento anual o dentro de



los tres meses anteriores o posteriores a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero. La Administración también podrá decidir que el reconocimiento periódico deberá llevarse a cabo dentro de los tres meses anteriores a la segunda fecha de vencimiento anual y los tres meses posteriores a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero; y

- d) un reconocimiento adicional, general o parcial, según dicten las circunstancias, después de realizadas las reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en la regla 10, o siempre que se efectúen reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos, y que el buque cumple totalmente con lo dispuesto en las presentes reglas, en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor, y en las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en virtud de dichas reglas por la Administración.

2) Los reconocimientos a que se hace referencia en el párrafo 1) se realizarán del modo siguiente:

- a) el reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa de las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, a fin de garantizar que cumplen lo prescrito en las presentes reglas; y
- b) el reconocimiento de renovación y el reconocimiento periódico comprenderán una inspección de las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, a fin de garantizar que cumplen lo prescrito en las presentes reglas.

3) Los reconocimientos periódicos a que se hace referencia en el párrafo 1) c) se consignarán en el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero.

Regla 9 – Reconocimientos de la estructura, las máquinas y el equipo

1) La estructura, las máquinas y el equipo (que no sean los elementos tratados en las reglas 7 y 8) a los que se hace referencia en el párrafo 2) a) serán objeto de los reconocimientos e inspecciones indicados a continuación:

- a) un reconocimiento inicial, incluida una inspección de la obra viva del buque, antes de que éste entre en servicio;
- b) un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables las reglas 13 2), 5) y 6);
- c) un reconocimiento intermedio dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda fecha de vencimiento anual o dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la tercera fecha de



vencimiento anual del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero, el cual sustituirá a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el párrafo 1) d). La Administración también podrá decidir que el reconocimiento intermedio deberá llevarse a cabo dentro de los tres meses anteriores a la segunda fecha de vencimiento anual y los tres meses posteriores a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero;

- d) un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero;
- e) dos inspecciones, como mínimo, de la obra viva del buque durante cada periodo de cinco años, salvo cuando sea aplicable la regla 13 5). Cuando sea aplicable la regla 13 5), este periodo de cinco años podrá ser prorrogado de modo que coincida con la prórroga de la validez del certificado. En todo caso, el intervalo entre cualquiera de estas dos inspecciones no excederá de 36 meses; y
- f) un reconocimiento adicional, general o parcial según dicten las circunstancias, después de realizadas las reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en la regla 10, o siempre que se efectúen reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos, y que el buque cumple totalmente con lo dispuesto en las presentes reglas, en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor, y en las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en virtud de dichas reglas por la Administración.

2) Los reconocimientos y las inspecciones a que se hace referencia en el párrafo 1) se realizarán del modo siguiente:

- a) el reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa de la estructura, las máquinas y el equipo del buque. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición, los materiales, los escantillones y la calidad y la terminación de la estructura, las calderas y otros recipientes de presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, comprendidos el aparato de gobierno y los sistemas de control correspondientes, la instalación eléctrica y demás equipo cumplen lo prescrito en las presentes reglas, se encuentran en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio al que el buque esté destinado, y que se ha facilitado la necesaria información relativa a la estabilidad;



- b) el reconocimiento de renovación comprenderá una inspección de la estructura, las máquinas y el equipo a que se hace referencia en el párrafo 2) a), a fin de garantizar que cumplen lo prescrito en las presentes reglas, se encuentran en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio al que esté destinado el buque;
 - c) el reconocimiento intermedio comprenderá una inspección de la estructura, las calderas y otros recipientes de presión, las máquinas y el equipo, el aparato de gobierno y los sistemas de control correspondientes y las instalaciones eléctricas, a fin de garantizar que continúan siendo satisfactorios para el servicio al que esté destinado el buque;
 - d) el reconocimiento anual comprenderá una inspección general de la estructura, las máquinas y el equipo a los que se hace referencia en el párrafo 2) a), a fin de garantizar que han sido mantenidos de conformidad con lo dispuesto en la regla 10 1) y que continúan siendo satisfactorios para el servicio al que esté destinado el buque; y
 - e) la inspección de la obra viva del buque y el reconocimiento de los correspondientes componentes inspeccionados al mismo tiempo se realizarán de modo que garanticen que continúan siendo satisfactorios para el servicio al que esté destinado el buque.
- 3) Los reconocimientos intermedio y anual y las inspecciones de la obra viva del buque a que se hace referencia en los párrafos 1) c), 1) d) y 1) e) se consignarán en el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero.

Regla 10 – Mantenimiento del estado del buque después del reconocimiento

- 1) El estado del buque y de su equipo será mantenido de modo que se ajuste a lo dispuesto en las presentes reglas, a fin de garantizar que el buque seguirá estando, en todos los sentidos, en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para el buque ni para las personas a bordo.
- 2) Realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en las reglas 7, 8 o 9, no se hará ninguna modificación a la disposición estructural, las máquinas, el equipo y los demás componentes que fueron objeto del reconocimiento sin previa autorización de la Administración.
- 3) Siempre que el buque sufra un accidente o que se le descubra algún defecto y éste o aquél afecten a su seguridad o a la eficacia o la integridad de sus dispositivos de salvamento u otro equipo, el patrón o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, al inspector nombrado o a la organización reconocida encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en las reglas 7, 8 o 9. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otra Parte, el patrón o el propietario también informarán inmediatamente a la autoridad competente del Estado rector del puerto, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán si se ha rendido ese informe.



Regla 11 – Expedición o refrendo de certificados

- 1) Con la excepción de los buques exentos en virtud de lo dispuesto en la regla 3 3), a todo buque pesquero que cumpla las prescripciones pertinentes de los capítulos II, III, IV, V, VI, VII VIII, IX y X y cualquier otra prescripción pertinente de las presentes reglas se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado denominado "Certificado internacional de seguridad para buque pesquero".
- 2) El Certificado internacional de seguridad para buque pesquero mencionado en el párrafo 1) llevará como suplemento un Inventario del equipo.
- 3) Salvo en el caso de los buques exentos en virtud de lo dispuesto en la regla 3 3), cuando se conceda una exención a un buque en virtud de lo dispuesto en las presentes reglas, y de conformidad con ellas, se expedirá al buque un certificado denominado "Certificado internacional de exención para buque pesquero", además de los certificados prescritos en el presente párrafo.
- 4) Los certificados a los que se hace referencia en la presente regla serán expedidos o refrendados por la Administración o por cualquier persona u organización autorizada por ella. En todo caso, la Administración será plenamente responsable de los certificados.

Regla 12 – Expedición o refrendo de certificados por otra Parte

Toda Parte podrá, a petición de la Administración, hacer que un buque sea objeto de un reconocimiento y, si se muestra satisfecha de que cumple lo prescrito en las presentes reglas, expedirá o autorizará la expedición de los certificados al buque y, según proceda, refrendará o autorizará el refrendo de los certificados del buque de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas. Todo certificado así expedido llevará una declaración que especifique que se expidió a petición del Gobierno del Estado cuyo pabellón el buque tiene derecho a enarbolar, y tendrá la misma fuerza y gozará del mismo reconocimiento que un certificado expedido en virtud de la regla 11.

Regla 13 – Duración y validez de los certificados

- 1) Los certificados internacionales de seguridad para buque pesquero se expedirán para un periodo estipulado por la Administración que no excederá de cinco años. El periodo de validez de un Certificado internacional de exención para buque pesquero no rebasará el del certificado al que vaya referido.
- 2)
 - a) No obstante lo prescrito en el párrafo 1), cuando el reconocimiento de renovación se efectúe dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente.
 - b) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente.



- c) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe con más de tres meses de antelación a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de dicha fecha.
- 3) Si un certificado se expide para un periodo de menos de cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez más allá de la fecha de expiración hasta el límite del periodo máximo especificado en el párrafo 1), a condición de que se efectúen, según corresponda, los reconocimientos a que se hace referencia en las reglas 7, 8 y 9 aplicables cuando un certificado se expide por un periodo de cinco años.
- 4) Si se ha efectuado un reconocimiento de renovación y no ha sido posible expedir o facilitar al buque un nuevo certificado antes de la fecha de expiración del certificado existente, la persona o la organización autorizada por la Administración podrá refrendar el certificado existente, el cual será aceptado como válido por un periodo adicional que no excederá de cinco meses contados a partir de la fecha de expiración.
- 5) Si en la fecha de expiración de un certificado un buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento y, aun así, únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un periodo superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en el que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Una vez finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.
- 6) En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos 2) b) o 5), que la validez de un nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado existente. En estas circunstancias especiales, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha en que finaliza el reconocimiento de renovación.
- 7) Cuando se efectúe un reconocimiento anual, intermedio o periódico antes del periodo estipulado en la regla pertinente:
- a) la fecha de vencimiento anual que figure en el certificado de que se trate se modificará sustituyéndola por una fecha que no sea más de tres meses posterior a la fecha en que terminó el reconocimiento;
 - b) los reconocimientos anual, intermedio o periódico subsiguientes prescritos en las reglas pertinentes se efectuarán a los intervalos que en dichas reglas se establezcan, teniendo en cuenta la nueva fecha de vencimiento anual; y



- c) la fecha de expiración podrá permanecer inalterada a condición de que se efectúen uno o más reconocimientos anuales, intermedios o periódicos, según proceda, de manera que no se excedan entre los distintos reconocimientos los intervalos máximos estipulados en las reglas pertinentes.
- 8) Todo certificado expedido en virtud de las reglas 11 o 12 perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:
- a) si los reconocimientos e inspecciones pertinentes no se han efectuado dentro de los intervalos estipulados en las reglas 7 1), 8 1) y 9 1);
 - b) si el certificado no es refrendado de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas; y
 - c) cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple lo prescrito en las reglas 10) 1) y 2). Si se produce un cambio de pabellón entre Partes, el Gobierno del Estado cuyo pabellón el buque tenía previamente derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la nueva Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias de los certificados que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes.

Regla 14 – Modelos de los certificados e inventarios del equipo

Los certificados e inventarios del equipo se extenderán ajustándolos al formato de los modelos que figuran en el apéndice del anexo del presente Protocolo. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas.

Regla 15 – Disponibilidad de los certificados

Los certificados que se expidan en virtud de lo dispuesto en las reglas 11 y 12 estarán disponibles a bordo para que puedan ser objeto de examen en cualquier momento.

Regla 16 – Aceptación de los certificados

Los certificados expedidos con la autoridad dimanante de una Parte serán aceptados por las demás Partes para todos los efectos previstos en el presente Protocolo. Las demás Partes considerarán dichos certificados como dotados de la misma validez que los expedidos por ellas.

Regla 17 – Privilegios

No se podrán recabar los privilegios del presente Protocolo a favor de ningún buque que no sea titular de los pertinentes certificados válidos."



CAPÍTULO V

PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y EQUIPO CONTRA INCENDIOS

PARTE A – GENERALIDADES

Regla 1 – Generalidades

5 El texto existente de la regla se sustituye por el siguiente:

"1) Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo se aplicará a los buques nuevos de eslora igual o superior a 45 m.

2) En los espacios de alojamiento y de servicio se adoptará uno de los métodos de protección indicados seguidamente:

a) Método IF: construcción de todos los mamparos de compartimentado interior con materiales incombustibles correspondientes a divisiones de clase "B" o "C", en general sin instalar sistema de detección ni de rociadores en los espacios de alojamiento y de servicio; o

b) Método IIF: instalación de un sistema automático de rociadores y de alarma para detección y extinción de incendios en todos los espacios en los que pueda declararse un incendio, generalmente sin restricciones en cuanto al tipo de mamparos de compartimentado interior; o

c) Método IIIF: instalación de un sistema automático de detección de incendios y de alarma en todos los espacios en los que pueda declararse un incendio, generalmente sin restricciones en cuanto al tipo de mamparos de compartimentado interior, pero a condición de que la superficie de cualesquiera espacios de alojamiento o espacios limitados por divisiones de las clases "A" o "B" no exceda en ningún caso de 50 m². No obstante, la Administración podrá aumentar esta superficie si se la destina a espacios públicos.

3) Las prescripciones relativas a la utilización de materiales incombustibles en la construcción y el aislamiento de mamparos límite de espacios de máquinas, puestos de control, etc., y a la protección de troncos de escaleras y de pasillos, serán comunes a los tres métodos."



CAPÍTULO VII

DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO

PARTE B – PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL BUQUE

Regla 5 – Número y tipos de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate

6 Se añaden los siguientes nuevos párrafos 5), 6) y 7) a continuación del párrafo 4) existente:

"5) Si lo prescrito en el párrafo 3) a) interfiriera con el funcionamiento normal del buque, la Administración podrá decidir que, en lugar de cumplir las prescripciones, los buques lleven embarcaciones de supervivencia que solamente pueden ponerse a flote a una banda del buque. Estas embarcaciones de supervivencia tendrán una capacidad conjunta que baste para dar cabida al doble del número total de personas, como mínimo, que haya a bordo, a condición de que las embarcaciones de supervivencia con capacidad suficiente para dar cabida al número total de personas de a bordo pueda pasarse fácilmente a la otra banda del buque, donde puedan ponerse a flote de manera segura y rápida.

6) En previsión de que alguna de las embarcaciones de supervivencia pueda perderse o quedar inservible, habrá suficientes embarcaciones de supervivencia disponibles a cada banda, incluidas las estibadas en un emplazamiento que permita su traslado de una banda a otra, para dar cabida al número total de personas que vayan a bordo. El traslado deberá ser fácil de efectuar y en el mismo nivel de la cubierta expuesta, y todas las embarcaciones deberán estar libres de obstáculos para evitar que las personas queden atrapadas y facilitar la puesta a flota de manera sencilla.

7) En los casos en que lo prescrito en el párrafo 3) b) interfiera con el funcionamiento normal del buque, la Administración podrá decidir que, en lugar de cumplir las prescripciones, los buques estén dotados de otros dispositivos equivalentes para rescatar a las personas del agua, teniendo en cuenta la zona de navegación y el estado operacional del buque."

7 En consecuencia, los párrafos 5) y 6) existentes pasan a ser los párrafos 8) y 9).

CAPÍTULO IX

RADIOCOMUNICACIONES

PARTE A – ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Regla 1 – Ámbito de aplicación

8 Se añade la siguiente nueva oración al final del párrafo 2) existente:

"Independientemente de lo dispuesto en el párrafo 1), la Administración podrá permitir que continúe utilizándose el sistema de radiocomunicaciones existente a bordo de buques pesqueros siempre que, a juicio suyo, dicho arreglo sea equivalente a las prescripciones del presente capítulo."



APÉNDICE

CERTIFICADOS E INVENTARIO DEL EQUIPO

9 Se sustituye el texto existente del apéndice por el siguiente:

"1 **Modelo de Certificado de seguridad para buques pesqueros**

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA BUQUE PESQUERO

El presente Certificado llevará como suplemento un
Inventario del equipo

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre
la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993
relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad
de los buques pesqueros, 1977

con la autoridad conferida por el Gobierno de

.....
(Nombre del Estado)

por

.....
(Persona u organización autorizada)

*Datos relativos al buque*¹⁾

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Eslora (L) (regla I/2 5))/
Arqueo bruto (regla I/2 22))²⁾

Zonas marítimas en las cuales el buque está certificado para operar (regla IX/2)

Fecha de contrato de construcción o de transformación importante

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en
una fase equivalente, de conformidad con lo prescrito en la regla I/2 1) c) ii) o 1) c) iii)

Fecha de entrega o en que concluyó la transformación importante

1) Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

2) Táchese según proceda.

SE CERTIFICA:

- 1.1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en las reglas I/7, I/8 y I/9 del Protocolo.
- 1.2 Que el buque está/no está²⁾ sujeto a los reconocimientos anuales prescritos en las reglas I/7 1) d) y I/9 1) d) del Protocolo.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:
 - 2.1 el estado de la estructura, la maquinaria y el equipo, según lo definido en la regla I/9, es satisfactorio, y el buque cumple las prescripciones pertinentes de los capítulos II, III, IV, V y VI del Protocolo (distintas de las relacionadas con los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios);
 - 2.2 las dos últimas inspecciones de la obra viva del buque se efectuaron en
..... y
(Fecha) (Fecha)
 - 2.3 el buque cumple las prescripciones del Protocolo en relación con los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios;
 - 2.4 se proporcionaron los dispositivos de salvamento y el equipo de los botes salvavidas, las balsas salvavidas y los botes de rescate de conformidad con las prescripciones del Protocolo;
 - 2.5 el buque está dotado de un aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento estipulados en el Protocolo;
 - 2.6 el buque cumple las prescripciones del Protocolo en relación con las instalaciones radioeléctricas;
 - 2.7 el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas usadas en los dispositivos de salvamento cumple las prescripciones del Protocolo;
 - 2.8 el buque cumple las prescripciones del Protocolo en relación con el equipo de navegación de a bordo, los medios para el transbordo de prácticos y las publicaciones náuticas;
 - 2.9 el buque está dotado de las luces, marcas, medios para emitir señales acústicas y señales de socorro de conformidad con las prescripciones del Protocolo y el Reglamento internacional para prevenir los abordajes en vigor;
 - 2.10 en todos los demás aspectos el buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo.
- 3 Que se ha expedido/no se ha expedido²⁾ un Certificado internacional de exención para buque pesquero.

 2) Táchese según proceda.

El presente Certificado es válido hasta³⁾ a reserva de que se efectúen las inspecciones y los reconocimientos anuales, intermedios y periódicos de la obra viva del buque de conformidad con las reglas I/7, I/8 y I/9 del Protocolo.

Expedido en
(Lugar de expedición del certificado)

.....
(Fecha de expedición)

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

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

³⁾ Insértese la fecha de vencimiento que especifique la Administración de conformidad con lo dispuesto en la regla I/13 1) del Protocolo. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual, tal como se define en la regla I/2 23), a menos que se enmiende de conformidad con lo dispuesto en la regla I/13 7).

Refrendo de los reconocimientos anuales e intermedios relativos a la estructura, la maquinaria y el equipo mencionados en el párrafo 2.1 del presente Certificado

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/9 del Protocolo, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo.

Reconocimiento anual: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual/intermedio:²⁾ Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual/intermedio:²⁾ Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual/intermedio de conformidad con lo prescrito en la regla I/13 7) c)

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento anual/intermedio²⁾ efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/9 y I/13 7) c) del Protocolo, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo.

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)



²⁾ Táchese según proceda.

Refrendo de las inspecciones de la obra viva del buque⁴⁾

SE CERTIFICA que, en una inspección efectuada de conformidad con lo prescrito en la regla I/9 del Protocolo, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo.

Primera inspección: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Segunda inspección: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo de reconocimientos anuales y periódicos relativos a los dispositivos de salvamento y otro equipo mencionados en los párrafos 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 y 2.9 del presente Certificado

SE CERTIFICA que, en un reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/7 del Protocolo, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo.

Reconocimiento anual: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual/periódico:²⁾ Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual/periódico:²⁾ Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento anual: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

4) Se pueden introducir disposiciones que estipulen inspecciones adicionales.

2) Táchese según proceda.



Reconocimiento anual/periódico de conformidad con lo prescrito en la regla I/13 7) c)

SE CERTIFICA que, en un reconocimiento anual/periódico²⁾ efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/7 y I/13 7) c) del Protocolo, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo.

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo de los reconocimientos periódicos relativos a las instalaciones radioeléctricas mencionadas en los párrafos 2.6 y 2.7 del presente Certificado

SE CERTIFICA que, en un reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Protocolo, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo.

Reconocimiento periódico: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento periódico: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento periódico: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Reconocimiento periódico: Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

²⁾ Táchese según proceda.



Reconocimiento periódico de conformidad con lo prescrito en la regla I/13 7) c)

SE CERTIFICA que, en un reconocimiento periódico efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/8 y I/13 7) c) del Protocolo, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo.

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo para prorrogar los certificados cuya validez sea inferior a cinco años cuando sea aplicable la regla I/13 3)

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo y, de conformidad con lo prescrito en la regla I/13 3) del Protocolo, se aceptará el presente Certificado como válido hasta

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/13 4)

El buque cumple las prescripciones pertinentes del Protocolo y, de conformidad con lo prescrito en la regla I/13 4) del Protocolo, se aceptará el presente Certificado como válido hasta

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando sea aplicable la regla I/13 5)

De conformidad con lo prescrito en la regla I/13 5) del Protocolo, el presente Certificado se aceptará como válido hasta

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)



Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando se aplica lo dispuesto en la regla I/13 7)

De conformidad con lo prescrito en la regla I/13 7) del Protocolo, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

De conformidad con lo prescrito en la regla I/13 7) del Protocolo, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)



2 Modelo de Certificado de exención

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EXENCIÓN PARA BUQUE PESQUERO

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977

con la autoridad conferida por el Gobierno de

.....
(Nombre del Estado)

por

.....
(Persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque¹⁾

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Eslora (L) (regla I/2 5))/
Arqueo bruto (regla I/2 22))²⁾

SE CERTIFICA:

Que, por aplicación de lo prescrito en la regla
el buque queda exento de las prescripciones relativas a

Condiciones, si las hubiera, en que se otorga el Certificado de exención:

El presente Certificado será válido hasta a condición de que siga siendo válido el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero, al que se adjunta el presente Certificado.

Expedido en
(Lugar de expedición del certificado)

.....
(Fecha de expedición)

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

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

1) Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
2) Táchese según proceda.



Refrendo para prorrogar los certificados cuya validez sea inferior a cinco años cuando sea aplicable la regla I/13 3)

El presente Certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/13 3) del Protocolo, hasta a condición de que siga siendo válido el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero, al que se adjunta el presente Certificado.

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo cuando, habiéndose concluido el reconocimiento de renovación, sea aplicable la regla I/13 4)

El presente Certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/13 4) del Protocolo, hasta a condición de que siga siendo válido el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero, al que se adjunta el presente Certificado.

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando sea aplicable la regla I/13 5)

El presente Certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/13 5) del Protocolo, hasta a condición de que siga siendo válido el Certificado, al que se adjunta el presente Certificado.

Firmado:
(Firma del funcionario autorizado)
Lugar:
Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)



3 Modelo de Suplemento del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero

INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA BUQUE PESQUERO

El presente Inventario irá siempre unido al Certificado internacional de seguridad para buque pesquero

INVENTARIO DEL EQUIPO QUE PERMITE CUMPLIR LO DISPUESTO EN EL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012 SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977

1 Datos relativos al buque

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Eslora (L) (regla I/2 5))/
Arqueo bruto (regla I/2 22))¹⁾

2 Pormenores de los dispositivos de salvamento

1	Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento	.....
		A babor	A estribor
2	Número total de botes salvavidas	.....	.....
2.1	Número total de personas a las que se puede dar cabida	.....	.....
2.2	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados (regla VII/18)	.....	.....
2.3	Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla VII/19)	.....	.....

¹⁾ Táchese según proceda.



3	Número de botes de rescate	.....
3.1	Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar	.....
4	Balsas salvavidas	.....
4.1	Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos de puesta a flote aprobados	.....
4.1.1	Número de balsas salvavidas	.....
4.1.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
4.2	Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos de puesta a flote aprobados	.....
4.2.1	Número de balsas salvavidas	.....
4.2.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
5	Número de aros salvavidas	.....
6	Número de chalecos salvavidas	.....
7	Trajes de inmersión	.....
7.1	Número total	.....
7.2	Número de trajes que cumplen las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....
8	Número de ayudas térmicas ²⁾
9	Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento	.....
9.1	Número de respondedores de radar	.....
9.2	Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas	.....



2)

Excluidas las prescritas en las reglas VII/17 8) xxxi), VII/20 5) a) xxiv) y VII/23 2) b) xiii).

3 Pormenores de las instalaciones radioeléctricas

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
1 Sistemas primarios	
1.1 Instalación radioeléctrica de ondas métricas:	
1.1.1 Codificador de LSD
1.1.2 Receptor de escucha de LSD
1.1.3 Radiotelefonía
1.2 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas:	
1.2.1 Codificador de LSD
1.2.2 Receptor de escucha de LSD
1.2.3 Radiotelefonía
1.3 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas y decamétricas:	
1.3.1 Codificador de LSD
1.3.2 Receptor de escucha de LSD
1.3.3 Radiotelefonía
1.3.4 Telegrafía de impresión directa
1.4 Estación terrena de buque de INMARSAT
2 Medios secundarios para emitir el alerta
3 Instalaciones para la recepción de información sobre seguridad marítima	
3.1 Receptor NAVTEX
3.2 Receptor de LIG
3.3 Receptor radiotelegráfico de impresión directa de ondas decamétricas
4 RLS por satélite	
4.1 COSPAS-SARSAT
4.2 INMARSAT
5 RLS de ondas métricas
6 Respondedor de radar del buque

4 Métodos utilizados para asegurar la disponibilidad de las instalaciones radioeléctricas (regla IX/14)

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

SE CERTIFICA que este Inventario es correcto en su totalidad

Expedido en
(Lugar de expedición del Inventario)

.....
(Fecha de expedición)

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

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)"



**MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ
DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS**

Se autentica el presente documento, que es

**"COPIA CERTIFICADA DEL INSTRUMENTO
INTERNACIONAL"**

Que se conserva en el Archivo Nacional de Tratados
"Embajador Juan Miguel Bákula Patiño", registrado con el
código M-1058 y que
consta de 27 páginas.

Lima, 18/XI/2020.



Iván Aybar Valdivia
Primer Secretario
Subdirector de Evaluación y Perfeccionamiento
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

PROCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993
RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL DE
TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE
LOS BUQUES PESQUEROS, 1977

PROTOCOLO DE TORREMOLINOS 1993 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD
DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977

LAS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,

RECONOCIENDO que el Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, puede contribuir decisivamente a mejorar la seguridad de los buques en general y de los buques pesqueros en particular,

ADMITIENDO, sin embargo, que determinadas disposiciones del Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, han planteado dificultades para su implantación por varios Estados con flotas pesqueras importantes bajo su pabellón, lo cual ha impedido la entrada en vigor del Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, y por consiguiente la implantación de las reglas de dicho Convenio,

DESEANDO establecer de común acuerdo las normas prácticas más elevadas para la seguridad de los buques pesqueros que puedan ser implantadas por todos los Estados interesados,

CONSIDERANDO que el modo más eficaz de lograr ese objetivo consiste en concertar un Protocolo relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977,

CONVIENEN:

ARTICULO 1

Obligaciones generales

- 1) Las Partes en el presente Protocolo harán efectivas las disposiciones de:
 - a) los artículos del presente Protocolo; y
 - b) las reglas que figuran en el Anexo del Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (en adelante llamado "el Convenio"), a reserva de las modificaciones que se enuncian en el Anexo del presente Protocolo.

- 2) Los artículos del presente Protocolo y las reglas del Anexo del Convenio, a reserva de las modificaciones que se enuncian en el anexo del presente Protocolo, se leerán e interpretarán conjuntamente como un instrumento único.

3) El Anexo del presente Protocolo constituirá parte integrante del Protocolo y toda referencia al presente Protocolo supondrá también una referencia a su Anexo.

ARTICULO 2

Definiciones

Salvo disposición expresa en otro sentido, a los efectos del presente Protocolo regirán las siguientes definiciones:

- a) "Parte": es todo Estado respecto del cual el Protocolo haya entrado en vigor;
- b) "Buque pesquero" o "buque": es todo buque utilizado comercialmente para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos del mar;
- c) "Organización": es la Organización Marítima Internacional;
- d) "Secretario General": es el Secretario General de la Organización;
- e) "Administración": es el Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque;
- f) "Reglas": son las que figuran en el Anexo del Convenio, modificadas por el presente Protocolo.

ARTICULO 3

Ambito de aplicación

- 1) El presente Protocolo será aplicable a los buques pesqueros de navegación marítima, incluidos los que procesen sus propias capturas, que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una Parte.
- 2) Las disposiciones del Anexo no se aplicarán a los buques destinados exclusivamente:
 - a) al deporte o al recreo;
 - b) al procesamiento del pescado o de otros recursos vivos del mar;
 - c) a la investigación y a la formación de personal; o
 - d) al transporte de pescado.
- 3) Salvo disposición expresa en otro sentido, las disposiciones del Anexo se aplicarán a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros.

4) En el caso de que se prescriba en otro capítulo un límite de eslora superior a 24 metros por lo que respecta a la aplicación de ese capítulo, la Administración determinará qué reglas de dicho capítulo deben aplicarse, parcial o totalmente, a un buque pesquero de eslora igual o superior a 24 metros, pero inferior al otro límite estipulado en dicho capítulo, que tenga derecho a enarbolar el pabellón de ese Estado, habida cuenta del tipo, tamaño y modalidad operativa de tal buque.

5) Las Partes procurarán establecer, con carácter prioritario, las normas uniformes que deberán aplicar las Administraciones a los buques pesqueros a que se refiere el párrafo 4) que operen en la misma región, habida cuenta de su modalidad operativa, del abrigo que ofrezca dicha región y de sus condiciones climáticas. Tales normas regionales uniformes serán notificadas a la Organización y ésta las distribuirá a las demás Partes para su información.

ARTICULO 4

Certificación y supervisión por el Estado rector del puerto

1) Todo buque que esté obligado a llevar un certificado de conformidad con lo dispuesto en las reglas estará sujeto, cuando se halle en un puerto de otra Parte, a la supervisión de funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno de esa Parte, en la medida en que el objeto de dicha supervisión sea verificar que el certificado expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas pertinentes es válido.

2) Si es válido, tal certificado será aceptado a menos que haya claros indicios para sospechar que la condición del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores de dicho certificado o que el buque y su equipo no cumplen con lo dispuesto en las reglas pertinentes.

3) Si se dan las circunstancias enunciadas en el párrafo 2) o si el certificado ha expirado o ha dejado de tener validez, el funcionario que realice la supervisión tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que mejor convenga sin peligro para el buque ni para las personas a bordo.

4) Cuando la supervisión origine una intervención de la índole que sea, el funcionario que la realice informará inmediatamente por escrito al cónsul o, en ausencia de éste, al representante diplomático más próximo del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque, de todas las circunstancias que dieron lugar a que la intervención fuese considerada necesaria. Estas se notificarán también a los inspectores nombrados o las organizaciones reconocidas que se encargaron de expedir los certificados. Se pondrán en

conocimiento de la Organización los hechos que motivaron la intervención.

5) Si la autoridad interesada del Estado rector del puerto no puede tomar las medidas indicadas en el párrafo 3), o si se ha autorizado al buque a dirigirse al puerto de escala siguiente, dicha autoridad transmitirá toda la información pertinente en relación con el buque a las Partes mencionadas en el párrafo 4) y a las autoridades del siguiente puerto de escala.

6) Cuando se realice una supervisión en virtud de lo dispuesto en el presente artículo, se hará todo lo posible por evitar que el buque sea detenido o demorado indebidamente. Si como resultado de dicha supervisión el buque es indebidamente detenido o demorado, éste tendrá derecho a indemnización por toda pérdida o daño sufridos.

7) Con respecto a los buques de Estados no Partes en el presente Protocolo, las Partes aplicarán las prescripciones del presente Protocolo en la medida necesaria para garantizar que no se dé un trato más favorable a tales buques.

ARTICULO 5

Fuerza mayor

1) Todo buque que no esté sujeto a las disposiciones del presente Protocolo, o no esté obligado a llevar un certificado ajustado a tales disposiciones al emprender un determinado viaje, no quedará sometido a ellas si por mal tiempo o cualquier otro motivo de fuerza mayor se ve obligado a desviarse de la derrota prevista.

2) Las personas que se encuentren a bordo de un buque por motivos de fuerza mayor o a consecuencia de la obligación de transportar náufragos u otras personas, no serán tenidas en cuenta cuando se trate de determinar si son aplicables a ese buque las disposiciones del presente Protocolo.

ARTICULO 6

Comunicación de información

- 1) Las Partes facilitarán a la Organización:
 - a) el texto de las leyes, órdenes, decretos, reglamentaciones y otros instrumentos que se hayan promulgado acerca de las diversas cuestiones regidas por el presente Protocolo;
 - b) una lista de los organismos no gubernamentales autorizados para actuar en su nombre sobre

cuestiones relativas al proyecto, construcción y equipo de buques de conformidad con las disposiciones del presente Protocolo; y

- c) un número suficiente de modelos de los certificados que expidan en virtud de las disposiciones del presente Protocolo.
- 2) La Organización notificará a las Partes la recepción de toda comunicación efectuada en cumplimiento del párrafo 1) a) y les hará llegar la información que le sea facilitada en virtud de lo dispuesto en los párrafos 1) b) y 1) c).

ARTICULO 7

Siniestros sufridos por buques pesqueros

- 1) Cada Parte dispondrá la investigación de todo siniestro sufrido por cualquier buque suyo sujeto a las disposiciones del presente Protocolo cuando considere que tal investigación puede contribuir a determinar los cambios que convendría introducir en el presente Protocolo.
- 2) Cada Parte facilitará a la Organización la información pertinente en relación con las conclusiones a que se llegue en esas investigaciones para distribuirla a todas las Partes. Ningún informe o recomendación de la Organización basados en esa información revelará la identidad ni la nacionalidad de los buques afectados, ni atribuirá expresa o implícitamente responsabilidad alguna a ningún buque o persona.

ARTICULO 8

Otros tratados e interpretación

Nada de lo dispuesto en el presente Protocolo prejuzgará las reivindicaciones y tesis jurídicas presentes y futuras de cualquier Estado respecto del derecho del mar y de la naturaleza y el alcance de la jurisdicción de los Estados ribereños y de los Estados de abanderamiento.

ARTICULO 9

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

- 1) El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de julio de 1993 hasta el 30 de junio de 1994 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. Todos los Estados podrán constituirse en Partes del presente Protocolo mediante:
 - a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o

- b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
 - c) adhesión.
- 2) La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.
- 3) Todo Estado que haya firmado el presente Protocolo sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o que haya depositado los instrumentos pertinentes de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo, comunicará al Secretario General en el momento de depositar dicho instrumento y al final de cada año el número total de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que tengan derecho a enarbolar el pabellón de dicho Estado.

ARTICULO 10

Entrada en vigor

- 1) El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos quince Estados, que tengan como mínimo 14 000 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros en total, lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado los instrumentos pertinentes de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9.
- 2) Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Protocolo una vez satisfechos los requisitos para la entrada en vigor de éste, pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirá efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo o tres meses después de la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente, si ésta es posterior.
- 3) Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, éste comenzará a regir tres meses después de la fecha en que fue depositado el instrumento pertinente.
- 4) Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Protocolo en virtud del artículo 11, se considerará referido al presente Protocolo en su forma enmendada.

ARTICULO 11

Enmiendas

- 1) El presente Protocolo podrá ser enmendado por uno de los dos procedimientos expuestos en este artículo.
- 2) Enmienda previo examen en el seno de la Organización:
 - a) Toda enmienda propuesta por una Parte será dirigida al Secretario General y distribuida por éste a todos los Miembros de la Organización y a todas las Partes, por lo menos seis meses antes de su examen.
 - b) Toda enmienda propuesta y distribuida como se acaba de indicar será remitida al Comité de Seguridad Marítima de la Organización para su examen.
 - c) Las Partes, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité de Seguridad Marítima para el examen y la aprobación de las enmiendas.
 - d) Para la aprobación de las enmiendas se necesitará una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado de acuerdo con lo estipulado en el párrafo 2) c), (en adelante llamado "el Comité de Seguridad Marítima ampliado"), a condición de que al menos un tercio de las Partes estén presentes al efectuarse la votación.
 - e) Las enmiendas aprobadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2) d) serán enviadas por el Secretario General a todas las Partes.
 - f)
 - i) Toda enmienda a un artículo se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hayan aceptado dos tercios de las Partes.
 - ii) Toda enmienda al Anexo se considerará aceptada:
 - aa) al término de dos años a partir de la fecha de aprobación; o
 - bb) al término de un plazo diferente, que no será inferior a un año, si así lo determina en el momento de su aprobación una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.

No obstante, si dentro del plazo fijado, más de un tercio de las Partes, o bien un número de Partes cuyos buques pesqueros representen como mínimo el 65 por ciento del número total de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros de todas las Partes, comunica al Secretario General que pone una objeción a la enmienda, se considerará que ésta no ha sido aceptada.

- g) i) Toda enmienda a un artículo entrará en vigor, con respecto a todas las Partes que la hayan aceptado, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada y, con respecto a cada Parte que la acepte después de esa fecha, seis meses después de la fecha en que la haya aceptado la Parte de que se trate.
 - ii) Toda enmienda al Anexo entrará en vigor, con respecto a todas las Partes, exceptuadas las que hayan puesto una objeción a la enmienda en virtud de lo previsto en el párrafo 2) f) ii) y no hayan retirado dicha objeción, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada. No obstante, antes de la fecha fijada para la entrada en vigor de la enmienda, cualquier Parte podrá notificar al Secretario General que se exime de la obligación de hacerla efectiva durante un periodo no superior a un año, contado desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda, o durante un periodo más largo que en el momento de la aprobación de tal enmienda pueda fijar una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.
- 3) Enmienda mediante una Conferencia:
- a) A petición de cualquier Parte con la que se muestre conforme un tercio por lo menos de las Partes, la Organización convocará una Conferencia de las Partes para examinar posibles enmiendas al presente Protocolo.
 - b) Toda enmienda que haya sido aprobada en tal Conferencia por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes será enviada por el Secretario General a todas las Partes para su aceptación.
 - c) Salvo que la Conferencia decida otra cosa, se considerará que la enmienda ha sido aceptada, y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos estipulados respectivamente en los párrafos 2) f) y 2) g), a condición de que las

referencias que en dichos párrafos se hacen al Comité de Seguridad Marítima ampliado se entiendan como referencias a la Conferencia.

- 4) a) La Parte que acepte una enmienda al Anexo cuando ésta ya haya entrado en vigor, no estará obligada a hacer extensivos los privilegios del presente Protocolo respecto de los certificados expedidos a los buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado cuyo Gobierno haya puesto una objeción a la enmienda en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2) f) ii) del presente artículo y no haya retirado dicha objeción, pero sólo en la medida en que tales certificados guarden relación con los aspectos a que se refiera la enmienda de que se trate.
 - b) La Parte que acepte una enmienda al Anexo cuando ésta ya haya entrado en vigor, hará extensivos los privilegios del presente Protocolo respecto de los certificados expedidos a los buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado cuyo Gobierno, en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2) g) ii) del presente artículo, haya notificado al Secretario General de la Organización que se exime de la obligación de hacer efectiva dicha enmienda.
- 5) Salvo disposición expresa en otro sentido, toda enmienda al presente Protocolo que guarde relación con la estructura del buque será aplicable solamente a buques respecto de los cuales, en la fecha de entrada en vigor de la enmienda o posteriormente:
- a) se haya colocado la quilla; o
 - b) haya comenzado una fase de la construcción que permita identificarla como propia de un determinado buque; o
 - c) haya comenzado una fase del montaje que suponga la utilización de, cuando menos, 50 toneladas o un 1 por ciento del total estimado de material estructural, si este valor es menor.
- 6) Toda declaración de aceptación o de objeción a una enmienda y cualquiera de las notificaciones previstas en el párrafo 2) g) ii) serán dirigidas por escrito al Secretario General, quien informará a todas las Partes de que se recibieron tales comunicaciones y de la fecha en que fueron recibidas.
- 7) El Secretario General informará a todas las Partes acerca de las enmiendas que entren en vigor en virtud del presente artículo, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una de ellas.

ARTICULO 12

Denuncia

- 1) El presente Protocolo podrá ser denunciado por cualquier Parte en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el presente Protocolo haya entrado en vigor para dicha Parte.
- 2) La denuncia se efectuará mediante notificación por escrito al Secretario General.
- 3) La denuncia surtirá efecto doce meses después de que el Secretario General haya recibido tal denuncia, o después de la expiración de cualquier otro plazo más largo que se fije en la notificación.

ARTICULO 13

Depositario

- 1) El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado "el Depositario").
- 2) El Depositario:
 - a) informará a los Gobiernos de todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo, de:
 - i) cada nueva firma o depósito de los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, y de la fecha en que se produzcan;
 - ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;
 - iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo, la fecha en que fue recibido dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;
 - b) remitirá copias auténticas certificadas del presente Protocolo a los gobiernos de todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.
- 3) Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el Depositario remitirá una copia auténtica certificada del mismo al Secretario General de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación, de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTICULO 14

Idiomas

El presente Protocolo está redactado en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos serán igualmente auténticos.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos gobiernos, firman el presente Protocolo.

HECHO EN Torremolinos el día dos de abril de mil novecientos noventa y tres.

ANEXO

MODIFICACIONES AL ANEXO Y A LOS APENDICES DEL ANEXO
DEL CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA
LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977

REGLAS PARA LA CONSTRUCCION Y EL EQUIPO
DE LOS BUQUES PESQUEROS

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Regla 1

Ambito de aplicación

Se sustituye el texto actual de la regla 1 por el siguiente:

"Salvo disposición expresa en otro sentido, las disposiciones de este anexo serán aplicables a los buques nuevos."

Regla 2

Definiciones

Se incluye el texto actual de la regla 2, a reserva de las siguientes modificaciones.

La frase inicial del párrafo 1) se sustituye por la siguiente:

"1) "Buque nuevo" es un buque respecto del cual, en la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo o posteriormente:"

En el párrafo 1) b) se sustituye las palabras "del Convenio" por "del presente Protocolo".

En el párrafo 5), se sustituye "puntal mínimo" por "puntal de trazado mínimo".

El párrafo 8) a) se sustituye por el siguiente:

"a) "Puntal de trazado" es la distancia vertical medida desde la línea de quilla hasta la cara alta del bao de la cubierta de trabajo en su intersección con el costado."

En el párrafo 8) b) y c), "el puntal" se sustituye por "el puntal de trazado".

Se añade el nuevo párrafo 9) siguiente:

"9) "El puntal (D)" es el puntal de trazado en el centro del buque."

La numeración de los actuales párrafos 9) a 21) pasa a ser 10) a 22).

Se suprimen los actuales párrafos 22) a 51).

Regla 3

Exenciones

Se incluye el texto actual de la regla 3 con la siguiente modificación.

El texto actual del párrafo 2) se sustituye por el siguiente:

"2) Las exenciones de lo prescrito en el capítulo IX se indican en la regla IX/3, y las de lo prescrito en el capítulo X se indican en la regla X/2."

Regla 4

Equivalencias

El texto actual de la regla 4 se sustituye por el siguiente:

"1) Cuando las presentes reglas estipulen la instalación o el emplazamiento en un buque de algún accesorio, material, dispositivo o aparato de otro tipo, o que se tome alguna disposición particular, la Administración podrá permitir la instalación o el emplazamiento de cualquier otro accesorio, material, dispositivo o aparato de otro tipo, o que se tome cualquier otra disposición en dicho buque, si después de haber realizado pruebas o utilizado otro procedimiento conveniente, estima que los mencionados accesorio, material, dispositivo o aparato, de cierto tipo, o las disposiciones de que se trate, resultarán al menos tan eficaces como los prescritos por las presentes reglas.

2) Toda Administración que, en concepto de sustitución, autorice el uso de algún accesorio, material, dispositivo o aparato de cierto tipo, o la adopción de una disposición, comunicará a la Organización los correspondientes pormenores junto con un informe acerca de las pruebas que se hayan podido efectuar, y la Organización transmitirá estos datos a las demás Partes para conocimiento de sus funcionarios."

Regla 5

Reparaciones, reformas y modificaciones

Se incluye el texto actual de la regla 5.

Regla 6

Reconocimientos

El texto actual de la regla 6 se sustituye por el siguiente:

"1) Todo buque será objeto de los reconocimientos indicados a continuación:

- a) Un reconocimiento inicial inmediatamente antes de que el buque entre en servicio o antes de que el certificado exigido en virtud de la regla 7 haya sido expedido por primera vez. El reconocimiento comprenderá una inspección completa de la estructura, estabilidad, maquinaria, disposición y materiales, incluidos el exterior del casco del buque y el interior y el exterior de las calderas y el equipo en la medida en que el buque esté sujeto a las disposiciones del presente anexo. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición, los materiales y los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, las instalaciones eléctricas, las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, protección contra incendios, sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios, equipo de navegación de a bordo, publicaciones náuticas y demás equipo, cumplen con todas las prescripciones del presente anexo. El reconocimiento será también de tal índole que garantice que la calidad y la terminación de todas las partes del buque y de su equipo son satisfactorias en todos los sentidos y que el buque está provisto de las luces y los medios de dar señales acústicas y de socorro que prescriben el presente anexo y el Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar que esté en vigor. Cuando el buque lleve medios para el transbordo del práctico, éstos serán también objeto de reconocimiento para garantizar que están en perfectas condiciones de uso y que satisfacen las pertinentes prescripciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar que haya en vigor.

- b) Reconocimientos periódicos, a los intervalos que se indican a continuación:
- i) cada cuatro años respecto de la estructura, incluido el exterior del casco del buque, y las máquinas del buque a que se hace referencia en los capítulos II, III, IV, V y VI. Tal como se dispone en la regla 11 1), se podrá prolongar este intervalo un año más a condición de que el buque sea objeto de un reconocimiento interno o externo en la medida de lo razonable y factible;
 - ii) cada dos años respecto del equipo del buque a que se hace referencia en los capítulos II, III, IV, V, VI, VII y X; y
 - iii) cada año respecto de las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, y del radiogoniómetro del buque a que se hace referencia en los capítulos VII, IX y X.

Los reconocimientos periódicos se realizarán de modo que garanticen que todo lo mencionado en el apartado a), satisface plenamente las prescripciones aplicables del presente anexo, que el equipo citado se encuentra en buen estado de funcionamiento y que la información relativa a la estabilidad está fácilmente disponible a bordo.

Cuando la validez del certificado expedido en virtud de las reglas 7 u 8 haya sido prorrogada de acuerdo con lo señalado en la regla 11) 2)

o) 4), los intervalos que medien entre los reconocimientos se podrán prolongar en la medida correspondiente.

- c) Además del reconocimiento periódico exigido en el apartado b) i), los reconocimientos intermedios respecto de la estructura y máquinas del buque a los intervalos especificados por la Administración. El reconocimiento se realizará de modo que también garantice que no se han efectuado reformas que pudieran tener un efecto adverso en la seguridad del buque o de la tripulación.
- d) Los intervalos periódicos especificados en los apartados b) ii) y iii) y en los reconocimientos intermedios especificados en el apartado c) se consignarán en el certificado a que se hace referencia en las reglas 7 u 8, según proceda.

- 2) a) La inspección y el reconocimiento de buques, por cuanto se refiere a la aplicación de lo dispuesto en las presentes reglas y a la concesión de exenciones respecto de las mismas, serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar las inspecciones y los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.
- b) Toda Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar las inspecciones y los reconocimientos prescritos en el apartado a) facultará a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan:
- i) exigir la realización de reparaciones en el buque;
 - ii) realizar inspecciones y reconocimientos cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad.

- c) Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponden en lo esencial a los pormenores del certificado, o que es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin peligro para el buque ni las personas que haya a bordo, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y a su debido tiempo notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, será retirado el certificado pertinente y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en el puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan notificado a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente regla. Cuando proceda, el Gobierno del Estado rector del

puerto de que se trate se asegurará de que el buque no zarpa hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que mejor convenga sin peligro para el buque ni las personas que haya a bordo.

- d) En todo caso, la Administración garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia de la inspección o del reconocimiento y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.
- 3) a) El estado del buque y de su equipo será mantenido de modo que se ajuste a lo dispuesto en las presentes reglas, a fin de garantizar que el buque seguirá estando, en todos los sentidos, en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para el buque ni para las personas que haya a bordo.
- b) Una vez realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en la presente regla, no se efectuará ningún cambio en la disposición estructural, las máquinas, el equipo y los demás componentes que fueron objeto del reconocimiento, sin previa autorización de la Administración.
- c) Siempre que el buque sufra un accidente o se le descubra algún defecto que afecten a su seguridad o a la eficacia o la integridad de sus dispositivos de salvamento u otro equipo, el patrón, o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, al inspector nombrado o a la organización reconocida encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en la presente regla. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otra Parte, el patrón o el propietario informarán también inmeditamente a la autoridad del Estado rector del puerto interesada, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán si se ha rendido ese informe."

Regla 7

El texto actual de la regla 7 y su encabezamiento se sustituyen por lo siguiente:

"Expedición o refrendo de certificados

- 1) a) A todo buque que cumpla con las prescripciones aplicables del presente anexo se le expedirá, tras el reconocimiento correspondiente, un certificado

llamado "Certificado internacional de seguridad para buque pesquero".

- b) Cuando a un buque le sea concedida una exención acorde con lo dispuesto en el presente anexo, se le expedirá un certificado llamado "Certificado internacional de exención para buque pesquero", además del certificado prescrito en el apartado a).

2) Los certificados a que se hace referencia en el párrafo 1) serán expedidos o refrendados por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizadas por la Administración. En todo caso, la Administración será plenamente responsable de la expedición de los certificados."

Regla 8

El actual texto de la regla 8 y su encabezamiento se sustituyen por lo siguiente:

"Expedición o refrendo de certificados por otra de las Partes

1) Una Parte podrá, a petición de otra Parte, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que satisface las prescripciones del presente Anexo, expedir o autorizar que se expidan a este buque los certificados pertinentes y, cuando proceda, refrendar o autorizar a que se refrenden dichos certificados, de conformidad con lo dispuesto en el presente Anexo.

2) Se transmitirá lo antes posible a la Administración que haya hecho la petición una copia del certificado y otra del informe del reconocimiento.

3) En todo certificado así expedido constará que fue expedido a petición de la Administración que lo solicitó. Dicho certificado tendrá la misma fuerza legal y gozará del mismo reconocimiento que el expedido en virtud de la regla 7."

Regla 9

El texto actual de la regla 9 y su encabezamiento se sustituyen por lo siguiente:

"Modelos de los certificados e inventario del equipo

Los certificados y el inventario del equipo se redactarán conforme a los modelos que figuran en el apéndice. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas, a menos que la Administración considere que ello es innecesario teniendo en cuenta la zona donde opere el buque."

Regla 10

El texto actual de la regla 10 y su encabezamiento se sustituyen por lo siguiente:

"Disponibilidad de los certificados"

El certificado que se expida en virtud de lo dispuesto en las reglas 7 u 8 estará disponible a bordo para que pueda ser objeto de examen en cualquier momento."

Regla 11

El texto actual de la regla 11 y su encabezamiento se sustituyen por lo siguiente:

"Duración y validez de los certificados"

- 1) El Certificado internacional de seguridad para buque pesquero se expedirá para un periodo que no exceda de cuatro años y será prorrogable por un año como máximo, a reserva de que se realicen los reconocimientos periódicos e intermedios prescritos en la regla 6 1) b) y c), salvo en los casos señalados en los párrafos 2), 3) y 4) de la presente regla. El periodo de validez del Certificado internacional de exención para buque pesquero no rebasará el del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero.
- 2) Si en la fecha en que expire su certificado o éste deje de ser válido, un buque no se encuentra en un puerto de la Parte cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar ese buque, dicha Parte podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo será concedida con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta un puerto de la mencionada Parte o hasta aquél en que haya de ser objeto de un reconocimiento, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo.
- 3) Ningún certificado podrá ser prorrogado con el citado fin por un periodo superior a cinco meses y el buque al que se le haya concedido la prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue a un puerto de la Parte cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar o al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de tal puerto sin haber obtenido un certificado nuevo.
- 4) Todo certificado que no haya sido prorrogado en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2) podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo.
- 5) Todo certificado expedido en virtud de las reglas 7 u 8 perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

- a) si los reconocimientos pertinentes no se han efectuado dentro de los intervalos estipulados en la regla 6;
- b) si el certificado no es refrendado de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas;
- c) cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple con lo prescrito en la regla 6 3) a) y b). Si se produce un cambio entre Partes, el Gobierno del Estado cuyo pabellón tenía previamente derecho a enarbolar el buque transmitirá lo antes posible a la nueva Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias de los certificados que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes."

CAPITULO II

CONSTRUCCION, INTEGRIDAD DE ESTANQUIDAD Y EQUIPO

Regla 1

Construcción

Se incluye el texto actual de la regla 12 con la siguiente modificación.

En el párrafo 5), se sustituye la referencia a la "regla 2 21)" por "regla 2 22)".

Regla 2

Puertas estancas

Se incluye el texto actual de la regla 13 con la siguiente modificación:

En el párrafo 1), se sustituye la referencia a la "regla 12 3)" por "regla 1 3)".

Regla 3

El texto actual de la regla 14 en su encabezamiento se sustituye por lo siguiente:

"Integridad del casco

1) Las aberturas que den al exterior se podrán cerrar de modo que impidan la entrada de agua en el buque. Las aberturas de cubierta que puedan permanecer abiertas durante las faenas de pesca, normalmente estarán situadas cerca del eje longitudinal del buque. No obstante, la Administración podrá aprobar otros emplazamientos si considera que así no disminuirá la seguridad del buque.

2) Las compuertas de pesca de los arrastreros por la popa serán accionadas a motor y maniobrables desde cualquier posición que permita ver bien su funcionamiento."

Regla 4

Puertas estancas a la intemperie

Se incluye el texto actual de la regla 15 con la siguiente modificación.

Al final del párrafo 1), se añade la frase siguiente:

"La Administración podrá, sin perjuicio para la seguridad de la tripulación, permitir que las puertas de las cámaras

frigoríficas se abran desde un lado solamente, siempre que se instale un dispositivo de alarma adecuado para impedir que las personas queden atrapadas en el interior de las cámaras."

Regla 5

Escotillas cerradas con tapas de madera

Se incluye el texto actual de la regla 16.

Regla 6

Escotillas cerradas con tapas que no sean de madera

Se incluye el texto actual de la regla 17 con la siguiente modificación.

El párrafo 1) se sustituye por el siguiente:

"1) La altura sobre cubierta de las brazolas de escotilla será la indicada en la regla 5 1). Cuando la experiencia adquirida lo justifique y previa aprobación de la Administración, podrá reducirse la altura de dichas brazolas, e incluso prescindirse de éstas, a condición de que ello no menoscabe la seguridad del buque. En tal caso, la abertura de las escotillas será la menor posible y las tapas irán fijadas de modo permanente con bisagras o medios equivalentes y podrán quedar cerradas y aseguradas rápidamente, o con dispositivos igualmente eficaces a juicio de la Administración."

Regla 7

Aberturas del espacio de máquinas

Se incluye el texto actual de la regla 18 con la siguiente modificación.

En el párrafo 1), se sustituye la referencia a la "regla 15" por "regla 4".

Regla 8

Otras aberturas de la cubierta

Se incluye el texto actual de la regla 19.

Regla 9

Ventiladores

Se incluye el texto actual de la regla 20.

Regla 10

Tubos de aireación

Se incluye el texto actual de la regla 21.

Regla 11

Dispositivos de sondeo

Se incluye el texto actual de la regla 22.

Regla 12

Portillos y ventanas

Se incluye el texto actual de la regla 23 con las siguientes modificaciones:

Se incluye el nuevo párrafo 3) siguiente:

"3) Los portillos situados a menos de 1 000 milímetros por encima de la máxima flotación de servicio serán de tipo fijo."

Los párrafos existentes 3) a 5) pasan a ser 4) a 6), respectivamente.

En el párrafo que pasa a ser 4) se añade la siguiente frase:

"Los propensos a ser dañados por el arte de pesca estarán protegidos adecuadamente."

Regla 13

Tomas y descargas

Se incluye el texto actual de la regla 24 con la siguiente modificación.

En el párrafo 1), se sustituye la referencia a la "regla 15" por "regla 4".

Regla 14

Portas de desague

Se incluye el texto actual de la regla 25.

Regla 15

Equipo de fondeo y amarre

Se incluye el texto existente de la regla 26.

CAPITULO III

ESTABILIDAD Y NAVEGABILIDAD

Regla 1

Generalidades

Se incluye el texto actual de la regla 27 con la siguiente modificación.

Se sustituye la referencia a la "regla 33" por "regla 7".

Regla 2

Criterios de estabilidad

Se incluye el texto actual de la regla 28 con la siguiente modificación:

En la penúltima frase del párrafo 1) a), añádase "a la intemperie" después de "estanco".

Regla 3

Inundación de las bodegas de pescado

Se incluye el texto actual de la regla 29 con la siguiente modificación.

Se sustituye la referencia a la "regla 28 1)" por "regla 2 1)".

Regla 4

Métodos especiales de pesca

Se incluye el texto actual de la regla 30 con la siguiente modificación.

Se sustituye la referencia a la "regla 28 1)" por "regla 2 1)".

Regla 5

Viento y balance intensos

Se incluye el texto actual de la regla 31.

Regla 6

Aqua en cubierta

Se incluye el texto actual de la regla 32.

Regla 7

Condiciones operacionales

Se incluye el texto actual de la regla 33 con las siguientes modificaciones:

En el párrafo 1), al final de la frase introductoria, se sustituyen los dos puntos por una coma y se añade lo siguiente: "según proceda:".

El párrafo 1) d) se sustituye por lo siguiente:

"d) llegada al puerto de origen con un 10 por ciento de provisiones, combustible, etc., y una captura mínima, que normalmente será el 20 por ciento de la captura completa pero que puede llegar al 40 por ciento, a condición de que la Administración considere que las modalidades operacionales justifican dicho valor."

En el párrafo 2), se sustituye la referencia a la "regla 28", por "regla 2", y en el párrafo 3), se sustituye la referencia a la "regla 34" por "regla 8".

Regla 8

Acumulación de hielo

Se incluye el texto actual de la regla 34.

Regla 9

Prueba de estabilidad

Se incluye el texto actual de la regla 35.

Regla 10

Información sobre estabilidad

Se incluye el texto actual de la regla 36.

Regla 11

Subdivisión de las bodegas de pescado con tableros amovibles

Se incluye el texto actual de la regla 37.

Regla 12

Altura de la amura

Se incluye el texto actual de la regla 38.

Regla 13

Calado máximo de servicio admisible

Se incluye el texto actual de la regla 39.

Regla 14

Compartimentado y estabilidad con avería

Se incluye el texto actual de la regla 40.

CAPITULO IV

INSTALACIONES DE MAQUINAS E INSTALACIONES ELECTRICAS Y
ESPACIOS DE MAQUINAS SIN DOTACION PERMANENTE

PARTE A - GENERALIDADES

Regla 1

Se incluye el texto siguiente:

"Ambito de aplicación"

Las disposiciones del presente capítulo serán aplicables a los buques de eslora igual o superior a 45 metros".

Regla 2

Se incluye el texto siguiente:

"Definiciones"

- 1) "Aparato de gobierno principal" es el conjunto de la maquinaria, los servomotores que pueda haber de dicho aparato y el equipo auxiliar, así como los medios provistos (cana o sector) con miras a transmitir el par torsor a la mecha del timón, necesario para mover el timón a fin de gobernar el buque en condiciones normales de servicio.
- 2) "Medios auxiliares de accionamiento del timón" quiere decir el equipo provisto para mover el timón a fin de gobernar el buque en caso de avería del aparato de gobierno principal.
- 3) "Servomotor del aparato de gobierno principal".
 - a) en el caso de un aparato de gobierno eléctrico, es un motor eléctrico con su correspondiente equipo eléctrico;
 - b) en el caso de un aparato de gobierno electrohidráulico, es un motor eléctrico con su correspondiente equipo eléctrico y la bomba a la que esté acoplado;
 - c) en el caso de otros tipos de aparato de gobierno hidráulico, es el motor impulsor y la bomba conectada a la que esté acoplado.
- 4) "Velocidad máxima de servicio en marcha avante" es la velocidad mayor que, de acuerdo con sus características de proyecto, el buque puede mantener navegando por la mar a su calado máximo de servicio admisible.

- 5) "Velocidad máxima en marcha atrás" es la velocidad que se estima que el buque puede alcanzar a su potencia máxima para ciliar, de acuerdo con sus características de proyecto, a su calado máximo de servicio admisible.
- 6) "Instalación de combustible" es el equipo utilizado para preparar el combustible que alimenta las calderas, o el utilizado para preparar el combustible que alimenta motores de combustión interna; la expresión comprende las bombas, filtros y calentadores de combustible que funcionen a una presión de más de 0,18 newtons por milímetro cuadrado.
- 7) "Condiciones normales de funcionamiento y habilitabilidad" son las condiciones en las que el conjunto del buque y sus máquinas, servicios, medios principales y auxiliares de propulsión, aparato de gobierno y equipo correspondiente, ayudas destinadas a hacer segura la navegación y a limitar los riesgos de incendio e inundación, medio internos y externos de comunicación y emisión de senales, medios de evacuación y chigres para los botes de rescate, se hallan en perfecto estado de funcionamiento, junto con las condiciones que supone el mínimo de habitabilidad necesario para hacer confortable el buque.
- 8) "Buque apagado" es la condición en que se halla el buque cuando la planta propulsora principal, las calderas y la maquinaria auxiliar han dejado de funcionar por falta de energía.
- 9) "Cuadro de distribución principal" es el cuadro de distribución alimentado directamente por la fuente de energía eléctrica principal y destinado a distribuir energía eléctrica.
- 10) "Espacios de máquinas sin dotación permanente" son los espacios en que van instaladas la máquina propulsora principal y las máquinas auxiliares, así como todas las fuentes de energía eléctrica principal, que no estén atendidos por la tripulación en todo momento, cualesquiera que sean las condiciones operacionales, incluidas las de ejecución de maniobras."

Regla 3

Generalidades

Se incluye el texto existente de la regla 41 con las siguientes modificaciones:

En el párrafo 7), se sustituye la referencia a las "reglas 54 a 56" por "reglas 16 a 18", respectivamente.

En el párrafo 8), la referencia a las "reglas 57 a 62" se sustituye por "regla 19 a 24", la referencia a las "reglas 41

a 56" se sustituye por "reglas 3 a 18" y la referencia a las "reglas 63 a 105" se sustituye por "reglas 1 a 44", respectivamente.

PARTE B - INSTALACIONES DE MAQUINAS

El texto que figura inmediatamente debajo del título se sustituye por el siguiente:

"(Véase también la regla 3"

Regla 4

Máquinas

Se incluye el texto actual de la regla 42.

Regla 5

Marcha atrás

Se incluye el texto actual de la regla 43.

Regla 6

Calderas de vapor y sistemas de alimentación
y de tuberías de vapor

Se incluye el texto actual de la regla 44.

Regla 7

Comunicación entre la caseta de gobierno
y el espacio de máquinas

El texto actual de la regla 45 se sustituye por el siguiente:

"Se dispondrán dos medios distintos de comunicación entre la caseta de gobierno y la plataforma de mando del espacio de máquinas; uno de los cuales será un telégrafo de máquinas."

Regla 8

Control de la maquinaria propulsora desde
la caseta de gobierno

Se incluye el texto actual de la regla 46 con las modificaciones siguientes.

En el párrafo 1) d), se suprime la última frase.

En el apartado 1) e) iii), la referencia a la "regla 42 5) se sustituye por "regla 4 5)".

Regla 9

Sistemas de aire comprimido

Se incluye el texto actual de la regla 47.

Regla 10

Sistemas de combustible, aceite lubricante
y otros aceites inflamables

Se incluye el texto actual de la regla 48 con la modificación siguiente.

La tercera frase del párrafo 2) se sustituye por la siguiente:

"Podrán utilizarse indicadores de vidrio de grosor suficiente y protegidos por una caja de metal, siempre que se instalen válvulas de cierre automático."

Se añade el nuevo párrafo 12) siguiente:

"12) En los tanques de pique de proa no se transportará combustible, aceite lubricante ni otros aceites inflamables."

Regla 11

Medios de bombeo de sentinas

Se incluye el texto actual de la regla 49 con la siguiente modificación.

A continuación del párrafo 2 b se añade la frase siguiente:

"No obstante, el diámetro interno real del colector de sentina se podrá redondear al tamaño normalizado más próximo que resulte aceptable a juicio de la Administración."

Regla 12

Protección contra el ruido

Se incluye el texto actual de la regla 50.

Regla 13

Aparato de gobierno

Se incluye el texto actual de la regla 51.

Regla 14

Alarma para maquinistas

Se incluye el texto actual de la regla 52.

Regla 15

Sistemas de refrigeración para
conservación de las capturas

Se incluye el texto actual de la regla 53 con la siguiente modificación.

Los párrafos 1) y 2) se sustituyen por los siguientes:

- "1) Los sistemas de refrigeración se proyectarán, construirán, aprobarán e instalarán de forma que se tenga en cuenta la seguridad del sistema y también las emisiones de clorofluorocarbonos (CFC) o de cualquier otra sustancia que agote la capa de ozono procedentes del refrigerante en cantidades o concentraciones que puedan suponer un peligro para la salud humana o el medio ambiente, y serán satisfactorios a juicio de la Administración.
- 2) Los refrigerantes que se vayan a utilizar en los sistemas de refrigeración serán los que la Administración juzgue aceptables. En ningún caso, no obstante, se utilizarán como refrigerantes el cloruro de metilo o los CFC cuyo potencial de agotamiento de la capa de ozono sea superior al 5 por ciento del CFC-11."

PARTE C - INSTALACIONES ELECTRICAS

El texto que figura inmediatamente debajo del título se sustituye por el siguiente:

"(Véase también la regla 3)"

Regla 16

Fuente de energía eléctrica principal

Se incluye el texto actual de la regla 54 con las siguientes modificaciones.

En el párrafo 1 b), la referencia a la "regla 41 6) a)" se sustituye por "regla 3 6) a)" y se suprime la última frase.

En el párrafo 1) c), la referencia a la "regla 41 6) a)" se sustituye por "regla 3 6) a)".

Regla 17

Fuente de energía eléctrica de emergencia

Se incluye el texto actual de la regla 55 con las siguientes modificaciones:

La frase introductoria del párrafo 2) se sustituye por el siguiente:

"2) Habida cuenta de las corrientes de arranque y la naturaleza transitoria de ciertas cargas, la fuente de energía de emergencia tendrá capacidad para alimentar simultáneamente durante un mínimo de tres horas:"

Se incluye el nuevo párrafo 2 a) siguiente:

- "a) la instalación radioeléctrica de ondas métricas prescrita en la regla IX/6 1) a) y b) y, si procede:
- i) la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas prescrita en la regla IX/8 1) a) y b) y en la regla IX/9 1) b) y c);
 - ii) la estación terrena de buque prescrita en la regla IX/9 1) a); y
 - iii) la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas prescrita en la regla IX/9 2) a) y b) y en la regla IX/10 1);"

En el párrafo 2), los actuales apartados a), b) y c) pasan a ser b), c) y d) respectivamente.

En el párrafo 4) b), la referencia a "los apartados a) y b) del párrafo se deberá modificar de modo que diga el párrafo 2", b) y c)".

En la primera frase del párrafo 6), se suprimen las palabras ", exceptuadas las baterías que para los emisores y receptores de radio se instalen en los buques de eslora inferior a 45 metros". En el mismo párrafo, se sustituye la penúltima frase por la siguiente:

"La disposición del cuadro de distribución de emergencia será tal que, en el caso de que falle la fuente principal de energía se establezca automáticamente la conexión con la fuente de emergencia."

Regla 18

Precauciones contra descargas eléctricas, incendios de origen eléctrico y otros riesgos del mismo tipo

Se incluye el texto de la regla 56, a reserva de los cambios siguientes:

El párrafo 4) se sustituye por el siguiente:

- "4 a) Cuando se utilice un sistema de distribución primario o secundario, para la conducción de fuerza o para los servicios de calefacción o alumbrado, sin puesta a masa, se instalará un dispositivo para vigilar el nivel de aislamiento en relación a la masa.
- b) Cuando el sistema de distribución se ajuste a lo dispuesto en el apartado a) y se utilice una tensión que exceda de 55 voltios en corriente continua o de un valor eficaz de 55 voltios entre los conductores, se instalará un dispositivo para vigilar continuamente el nivel de aislamiento en relación a la masa, que dé una indicación visual o acústica de todo valor de aislamiento anormalmente bajo.
- c) Los sistemas de distribución que estén alimentados a una tensión que no exceda de 250 voltios en corriente continua o de un valor eficaz de 250 voltios entre los conductores y que tengan capacidad limitada, podrán cumplir con lo dispuesto en el apartado a), siempre que a juicio de la Administración sean satisfactorias."

En el párrafo 6) a), la referencia a la "regla 51" se sustituye por "regla 13".

PARTE D - ESPACIOS DE MAQUINAS SIN DOTACION PERMANENTE

El texto que figura inmediatamente debajo del título se sustituye por el siguiente:

"(Véase también la regla 3)"

Regla 19

Seguridad contra incendios

Se incluye el texto actual de la regla 57 con las modificaciones siguientes:

En el párrafo 4), se suprime la última frase.

En el párrafo 8), la referencia a las "reglas 83 y 101" se sustituye por "reglas V/22 y V/40", respectivamente.

En el párrafo 10), la referencia a la "regla 62" se sustituye por "regla 24".

Regla 20

Protección contra la inundación

Se incluye el texto actual de la regla 58 con la siguiente modificación.

Se sustituye el párrafo 2) por el siguiente:

"2) Los mandos de toda válvula que esté conectada a una toma de mar, una descarga situada por debajo de la flotación o un sistema de inyección de sentina irán emplazados de modo que haya tiempo suficiente para poner en funcionamiento la válvula si entra agua en el espacio de que se trate."

Regla 21

Comunicaciones

Se incluye el texto actual de la regla 59 con la siguiente modificación.

La referencia a la "regla 45" se sustituye por "regla 7".

Regla 22

Sistema de alarma

Se incluye el texto actual de la regla 60 con la siguiente modificación.

El texto actual del párrafo 2) a), b) y c) se sustituye por el siguiente:

- "a) El sistema será capaz de hacer sonar una alarma acústica en el espacio de máquinas e indicará visualmente en un emplazamiento adecuado cada una de las distintas alarmas que se produzcan.
- b) El sistema estará conectado a los camarotes de los maquinistas, por medio de un conmutador selector que garantice la conexión con uno de dichos camarotes y a las salas de reunión de maquinistas que pueda haber. La Administración podrá autorizar instalaciones distintas, si ofrecen una seguridad equivalente.

- c) Si, pasado el tiempo prudencial que fije la Administración, no se ha atendido el fallo señalado por una alarma, entrará en funcionamiento un dispositivo de alarma para los maquinistas y, en la caseta de gobierno, para el personal que esté de guardia."

Regla 23

Prescripciones especiales para las máquinas, calderas e instalaciones eléctricas

Se incluye el texto actual de la regla 61 con la siguiente modificación.

En el párrafo 3) c), la referencia a la "regla 60" se sustituye por la "regla 22".

Regla 24

Sistema de seguridad

Se incluye el texto actual de la regla 62.

CAPITULO V

PREVENCION, DETECCION Y EXTINCION DE INCENDIOS
Y EQUIPO CONTRAINCENDIOS

El texto que figura inmediatamente debajo del título se sustituye por el siguiente:

"(Véase también la regla IV/19)"

El título actual de la parte A se sustituye por el siguiente:

"PARTE A - GENERALIDADES"

Regla 1

Generalidades

Se incluye el texto actual de la regla 63.

Regia 2

Se incluye el texto siguiente:

"Definiciones

1) "Material incombustible": es el que no arde ni desprende vapores inflamables en cantidad suficiente para inflamarse cuando se le calienta a 750 grados Celsius aproximadamente, característica ésta que se demostrará de modo satisfactorio para la Administración por un procedimiento de prueba reconocido. Cualquier otro material será considerado material combustible.

2) "Ensayo estándar de exposición al fuego": es aquel en que se someten muestras de mamparos o cubiertas, en un horno de pruebas, a temperaturas que corresponden aproximadamente a las de la curva estándar tiempo-temperatura.

La muestra tendrá una superficie expuesta de 4,65 metros cuadrados por lo menos y una altura (longitud, si se trata de una cubierta) de 2,44 metros, guardará el mayor parecido posible con la construcción y tendrá, cuando resulte apropiado, una unión por lo menos. La curva estándar tiempo-temperatura viene definida por una curva continua que pasa por los siguientes puntos, cuyos valores se miden por encima de la temperatura inicial del horno:

al cabo de los 5 primeros minutos:	556 grados celcius
al cabo de los 10 primeros minutos:	659 grados celcius
al cabo de los 15 primeros minutos:	718 grados celcius
al cabo de los 30 primeros minutos:	821 grados celcius
al cabo de los 60 primeros minutos:	925 grados celcius

3) "Divisiones de clase 'A'" son las formadas por mamparos y cubiertas que reúnan las condiciones siguientes:

- a) ser de acero o de otro material equivalente;
- b) estar convenientemente reforzadas;
- c) estar construidas de manera que impidan el paso del humo y de las llamas hasta el final del ensayo estándar de exposición al fuego de una hora; y
- d) estar aisladas con materiales incombustibles aprobados, de manera que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139 grados celsius por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, incluidas las uniones, más de 180 grados celsius por encima de la temperatura inicial, en los plazos indicados a continuación:

Clase "A-60"	60 minutos
Clase "A-30"	30 minutos
Clase "A-15"	15 minutos
Clase "A-0"	0 minutos

La Administración podrá exigir que se realice una prueba con un mamparo o una cubierta prototipo para asegurarse de que satisfacen las prescripciones mencionadas de integridad y elevación de temperatura.

4) "Divisiones de clase 'B'" son las formadas por mamparos, cubiertas, cielos rasos y revestimientos que reúnan las condiciones siguientes:

- a) estar construidas de manera que impidan el paso de las llamas hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego;
- b) tener un valor de aislamiento tal que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139 grados celsius por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, incluidas las uniones, más de 225 grados celsius por encima de la temperatura inicial, en los plazos indicados a continuación:

Clase "B-15"	15 minutos
Clase "B-0"	0 minutos; y

- c) ser de materiales incombustibles aprobados, además de que todos los materiales que se empleen en su construcción y montaje habrán de ser incombustibles, aun cuando se podrá autorizar el empleo de chapas

combustibles a condición de que éstas satisfagan las pertinentes prescripciones del presente capítulo.

La Administración podrá exigir que se realice una prueba con una división prototipo para asegurarse de que satisface las prescripciones mencionadas de integridad y elevación de temperatura.

5) "Divisiones de clase 'C'" son las construidas con materiales incombustibles aprobados. No es necesario que satisfagan las prescripciones relativas al paso del humo y de las llamas ni a la limitación de la elevación de temperatura. Se autorizará el empleo de chapas combustibles a condición de que satisfagan las otras prescripciones del presente capítulo.

6) "Divisiones de clase 'F'" son las formadas por mamparos, cubiertas, cielos rasos y revestimientos que reúnan las condiciones siguientes:

- a) estar construidas de manera que impidan el paso de las llamas hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego; y
- b) tener un valor de aislamiento tal que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139 grados celsius por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, incluidas las uniones, más de 225 grados celsius por encima de la temperatura inicial, hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego.

La Administración podrá exigir que se realice una prueba con una división prototipo para asegurarse de que satisface las prescripciones mencionadas de integridad y elevación de temperatura.

7) "Cielos rasos o revestimientos continuos de clase 'B'" son los cielos rasos o revestimientos de Clase "B" que terminan únicamente en una división de Clase "A" o "B".

8) "De acero o de otro material equivalente" significa de acero o de cualquier material que, por sí o debido al aislamiento de que vaya provisto, posee propiedades estructurales y de integridad equivalentes a las del acero al terminar la exposición al fuego durante el ensayo estándar procedente (v.g., una aleación de aluminio aislada en forma adecuada).

9) "Débil propagación de la llama" indica que la superficie considerada impide en medida suficiente que las llamas se propaguen, característica ésta que se demostrará de modo satisfactorio para la Administración por un procedimiento de prueba reconocido.

10) "Espacios de alojamiento" o "alojamientos" son los utilizados como espacios públicos, pasillos, aseos, camarotes, oficinas, enfermerías, cines, salas de juegos y pasatiempos, oficios que no contengan artefactos para cocinar y otros espacios semejantes.

11) "Espacios públicos" son las partes del espacio general de alojamiento utilizadas como vestíbulos, comedores, salones y recintos semejantes de carácter permanente.

12) "Espacios de servicio" son los utilizados como cocinas, los oficios que contienen artefactos para cocinar, los armarios, los pañoles, los talleres que no forman parte de los espacios de máquinas, y otros espacios semejantes, así como los troncos de acceso a todos ellos.

13) "Puestos de control" son los espacios donde se hallan los aparatos de radiocomunicaciones o los principales aparatos de navegación o el equipo electrogenerador de emergencia, o donde está centralizado el equipo detector y extintor de incendios.

14) "Espacios de Categoría A para máquinas" son los espacios y troncos de acceso a esos espacios que contienen motores de combustión interna utilizados:

- a) para la propulsión principal; o
- b) para otros fines si esos motores tienen una potencia conjunta no inferior a 750 kilovatios,

o los que contienen una caldera alimentada con combustible líquido o una instalación de combustible líquido.

15) "Espacios de máquinas" son los espacios de categoría A para máquinas y todos los que contienen la maquinaria propulsora, calderas, instalaciones de combustible líquido, máquinas de vapor y de combustión interna, generadores, aparatos de gobierno, maquinaria eléctrica principal, estaciones de toma de combustible, maquinaria de refrigeración, estabilización, ventilación y climatización, y espacios semejantes, así como los troncos de acceso a todos ellos."

"PARTE B - MEDIDAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS EN
BUQUES DE ESLORA IGUAL O SUPERIOR A 60 METROS

Regla 3

Estructura

Se incluye el texto actual de la regla 64.

Regla 4

Mamparos situados dentro de los espacios de
alojamiento y de servicio

Se incluye el texto actual de la regla 65 con la siguiente modificación.

En los párrafos 3) y 4), la referencia a la "regla 68" se sustituye por "regla 7".

Regla 5

Protección de troncos de escalera y de ascensor en los
espacios de alojamiento y de servicio y en
los puestos de control

Se incluye el texto actual de la regla 66.

Regla 6

Puertas en divisiones piroresistentes

Se incluye el texto actual de la regla 67.

Regla 7

Integridad al fuego de los mamparos y cubiertas

Se incluye el texto actual de la regla 68, con las siguientes modificaciones.

En el párrafo 2) b) iii), la referencia a "los párrafos 41 y 42 de la regla 2" se sustituye por "la regla 2 10) y 11)".

En el párrafo 2) b) vi), la referencia a la "regla 2 45)" se sustituye por "regla 2 14)".

En el párrafo 2) b) vii), la referencia a la "regla 2 46)" se sustituye por "regla 2 15)".

En la nota "c/" de las tablas 1 y 2, la referencia a las "reglas 65 y 66" se sustituye por una referencia a las "reglas 4 y 5".

Después de la nota "e/" se añade una nueva nota "f/" en las tablas 1 y 2 que diga lo siguiente:

"f/ No será necesario instalar aislamiento contra el fuego si, a juicio de la Administración, el riesgo de incendio en los espacios de máquinas de la categoría 7) es pequeño o nulo."

En el párrafo 5), la referencia a la "regla 64 1)" se sustituye por una referencia a la "regla 3 1)".

Regla 8

Detalles sobre la construcción

Se incluye el texto actual de la regla 69.

Regla 9

Sistemas de ventilación

Se incluye el texto actual de la regla 70 con la siguiente modificación.

Se suprime el párrafo 1), y los párrafos 2) a 6) pasan a ser 1) a 5), respectivamente.

Regla 10

Instalaciones de calefacción

Se incluye el texto actual de la regla 71 con las siguientes modificaciones.

En el párrafo 2), la referencia a la "regla 20" se sustituye por una referencia a la "regla II/9".

En el párrafo 4), la referencia a la "regla 73" se sustituye por una referencia a la "regla 12".

Regla 11

Cuestiones diversas

Se incluye el texto actual de la regla 72.

Regla 12

Almacenamiento de botellas de gas
y otras materias peligrosas

Se incluye el texto actual de la regla 73.

Regla 13

Medios de evacuación

Se incluye el texto actual de la regla 74 con las siguientes modificaciones.

En el párrafo 1) d), añádase "y" después del punto y coma.

En el párrafo 1) e), sustitúyanse el punto y coma final y la palabra "y" por un punto.

Se suprime el párrafo 1) f).

Regla 14

Sistemas automáticos de rociadores, alarma
y detección de incendios
(Método IIF)

Se incluye el texto actual de la regla 75.

Regla 15

Sistemas automáticos de alarma y detección de incendios
(Método IIIF)

Se incluye el texto actual de la regla 76 con las siguientes modificaciones.

En el párrafo 4), "57 grados celsius" y "74 grados celsius" se sustituyen por "54 grados celsius" y "78 grados celsius", respectivamente.

Regla 16

Dispositivos fijos de extinción de incendios en espacios
de carga con elevado riesgo de incendio

Se incluye el texto actual de la regla 77.

Regla 17

Bombas contraincendios

Se incluye el texto actual de la regla 78 con las siguientes modificaciones.

En el párrafo 3) b), la referencia a la "regla 80 2) a)" se sustituye por "regla V/19 2) a)".

En el párrafo 4) c), la referencia a la "regla 55" se sustituye por "regla IV/17".

Regla 18

Colectores contraincendios

Se incluye el texto actual de la regla 79 con las modificaciones siguientes.

En el párrafo 1) a), la referencia a la "regla 80 2) a)" se sustituye por "regla 19 2) a)".

El párrafo 1) b) se sustituye por el siguiente:

"b) Los colectores contraincendios no tendrán más conexiones que las requeridas para combatir incendios, aparte de las necesarias para lavar la cubierta y las cadenas del ancla y para el funcionamiento de los eyectores de sentina, a condición de que se mantenga la eficacia del sistema de lucha contra incendios."

En el párrafo 2) b), la referencia a la "regla 80 5)" se sustituye por "regla 19 5)".

Regla 19

Bocas, manqueras y lanzas contraincendios

Se incluye el texto existente de la regla 80 con la siguiente modificación.

En el párrafo 5 c), la referencia a la "regla 79 2) b)" se sustituye por "regla 18 2) b)".

Regla 20

Extintores de incendios

Se incluye el texto actual de la regla 81 con la siguiente modificación.

En el párrafo 1) la expresión "14 litros" se sustituye por "13,5 litros".

Regla 21

Extintores portátiles en los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio

Se incluye el texto actual de la regla 82.

Regla 22

Dispositivos de extinción de incendios en
espacios de máquinas

Se incluye el texto actual de la regla 83 con las siguientes modificaciones.

En el párrafo 1) a) iii), suprimase "como, por ejemplo, bromoclorodifluorometano (BCF) o bromotrifluorometano (BTM)".

Se inserta el nuevo subpárrafo 1) b) siguiente:

"b) En los buques nuevos y existentes estará prohibida la nueva instalación de sistemas de hidrocarburos halogenados como agentes extintores de incendios."

En el párrafo 1, los presentes apartados b), c) y d) pasan a ser c), d) y e), respectivamente.

En el nuevo párrafo 1) d), la expresión "136 litros" se sustituye por "135 litros".

En los párrafos 2) y 3) "375 kilovatios" se sustituye por "750 kilovatios".

Regla 23

Conexión internacional a tierra

Se incluye el texto actual de la regla 84.

Regla 24

Equipos de bombero

Se incluye el texto actual de la regla 85.

Regla 25

Plano de lucha contra incendios

Se incluye el texto actual de la regla 86.

Regla 26

Disponibilidad inmediata de los dispositivos
extintores de incendios

Se incluye el texto actual de la regla 87.

Regla 27

Aceptación de equipo distinto del especificado

Se incluye el texto actual de la regla 88.

El encabezamiento actual de la parte B que se encuentra entre las reglas 27 y 28 se sustituye por el siguiente:

"PARTE C - MEDIDAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS
EN BUQUES DE ESLORA IGUAL O SUPERIOR A
45 METROS PERO INFERIOR A 60 METROS"

Regla 28

Protección estructural contra incendios

Se incluye el texto actual de la regla 89 con las siguientes modificaciones.

En el párrafo 1), la referencia a la "regla 101 3)" se sustituye por una referencia a la "regla 40 3)".

Se añade el nuevo párrafo 13) siguiente:

"13) No obstante lo prescrito en la presente regla, la Administración podrá aceptar divisiones de clase "A-0" en lugar de divisiones de clase "B-15" o "F", habida cuenta de la cantidad de materiales combustibles utilizados en los espacios contiguos."

Regla 29

Sistemas de ventilación

Se incluye el texto actual de la regla 90 con las siguientes modificaciones.

En el párrafo 1), la referencia a la "regla 91 2)" se sustituye por una referencia a la "regla 30 2)".

En la segunda frase del párrafo 6) se suprime la expresión "irán dotados de parachispas y". Al final del párrafo 6) se añade la siguiente frase:

"Sobre los orificios de admisión y de salida del sistema de ventilación se instalarán guardas de tela metálica para detener las chispas."

En el párrafo 8), la referencia a la "regla 70 2) b)" se sustituye por una referencia a la "regla 9 1) b)".

Regla 30

Instalaciones de calefacción

Se incluye el texto actual de la regla 91 con la siguiente modificación.

En el párrafo 2), la referencia a la "regla 20" se sustituye por una referencia a la "regla II/9".

Regla 31

Cuestiones diversas

Se incluye el texto de la regla 92.

Regla 32

Almacenamiento de botellas de gas y otras materias peligrosas

Se incluye el texto actual de la regla 93.

Regla 33

Medios de evacuación

Se incluye el texto actual de la regla 94 con las siguientes modificaciones.

El párrafo 1) d) se sustituye por el siguiente:

"d) el pasillo o la parte del pasillo desde el cual sólo haya una vía de evacuación no medirá preferiblemente más de 2,5 metros de longitud y en ningún caso más de 5 metros;".

Se suprime el párrafo 1) f).

Regla 34

Sistemas automáticos de alarma y detección de incendios

Se incluye el texto actual de la regla 95 con la siguiente modificación.

La referencia a la "regla 89 1)" se sustituye por una referencia a la "regla 28 1)".

Regla 35

Bombas contra incendios

Se incluye el texto actual de la regla 96 con la siguiente modificación.

En el párrafo 10), la referencia a la "regla 98 1)" se sustituye por una referencia a la "regla 37 1)".

Regla 36

Colectores contra incendios

Se incluye el texto actual de la regla 97 con las siguientes modificaciones.

En el párrafo 1), la referencia a la "regla 98 1)" se sustituye por una referencia a la "regla 37 1)".

El párrafo 4) se sustituye por el siguiente:

"4) Los colectores contra incendios no tendrán más conexiones que las requeridas para combatir incendios, aparte de las necesarias para lavar la cubierta y las cadenas del ancla y para el funcionamiento de los eyectores de sentina, a condición de que se mantenga la eficacia del sistema de lucha contra incendios."

Regla 37

Bocas, manueras y lanzas contra incendios

Se incluye el texto actual de la regla 98.

Regla 38

Extintores de incendios

Se incluye el texto actual de la regla 99 con la siguiente modificación.

En el párrafo 1), "14 litros" se sustituye por "13,5 litros".

Regla 39

Extintores portátiles en los puestos de control
y en los espacios de alojamiento y de servicio

Se incluye el texto actual de la regla 100.

Regla 40

Dispositivos de extinción de incendios
en espacios de máquinas

Se incluye el texto actual de la regla 101 con la siguiente modificación.

En el párrafo 1) a), "375 kilovatios" se sustituye por "750 kilovatios".

En el párrafo 1) a) iii), se suprime "como, por ejemplo, bromoclorodifluormetano (BCF) o bromotrifluormetano (BTM)".

Se inserta el nuevo subpárrafo 1) b) siguiente:

"b) En los buques nuevos y existentes estará prohibida la nueva instalación de sistemas de hidrocarburos halogenados como agentes extintores de incendios."

El presente párrafo 1) b) pasa a ser 1) c).

Regla 41

Equipos de bombero

Se incluye el texto actual de la regla 102.

Regla 42

Plano de lucha contra incendios

Se incluye el texto actual de la regla 103.

Regla 43

Disponibilidad inmediata de los dispositivos
extintores de incendios

Se incluye el texto actual de la regla 104.

Regla 44

Aceptación de equipo distinto del especificado

Se incluye el texto actual de la regla 105.

CAPITULO VI

PROTECCION DE LA TRIPULACION

Regla 1

Medidas generales de protección

Se incluye el texto actual de la regla 107.

Regla 2

Aberturas de cubierta

Se incluye el texto actual de la regla 107.

Regla 3

Amuradas, barandillas y otros medios de protección

Se incluye el texto actual de la regla 108.

Regla 4

Escaleras y escalas

Se incluye el texto actual de la regla 109.

CAPITULO VII

DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

El texto actual del capítulo VII (reglas 110 a 124) se sustituye por el siguiente:

"PARTE A - GENERALIDADES

Regla 1

Ambito de aplicación

- 1) Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo se aplicará a los buques nuevos de eslora igual o superior a 45 metros.
- 2) Las reglas 13 y 14 se aplicarán también a los buques existentes de eslora igual o superior a 45 metros, si bien la Administración podrá aplazar la implantación de las prescripciones de dichas reglas hasta el 1 de febrero de 1999 o hasta la fecha de entrada en vigor del Protocolo, si ésta es posterior.

Regla 2

Definiciones

- 1) "Puesta a flote por zafa automática" es el método de puesta a flote de la embarcación de supervivencia por el cual ésta se suelta automáticamente del buque que se está hundiendo y queda lista para ser utilizada.
- 2) "Puesta a flote por caída libre" es el método de puesta a flote de la embarcación de supervivencia por el cual ésta se suelta con su asignación de personas y su equipo y cae al agua sin medios retardadores del descenso.
- 3) "Dispositivo inflable" es un dispositivo que para flotar necesita cámaras no rígidas llenas de gas y que normalmente se guarda desinflado hasta el momento de prepararlo para utilizarlo.
- 4) "Dispositivo inflado" es un dispositivo que para flotar necesita cámaras no rígidas llenas de gas y que se guarda inflado y listo para ser utilizado en todo momento.
- 5) "Dispositivo o medio de puesta a flote" es un dispositivo o medio por el que se traslada sin riesgos una embarcación de supervivencia o un bote de rescate desde su puesto de estiba al agua.

6) "Dispositivo o medio de salvamento de carácter innovador" es un dispositivo o medio de salvamento que reúne características nuevas no totalmente regidas por las disposiciones del presente capítulo, pero que depara un grado de seguridad igual o superior.

7) "Bote de rescate" es un bote proyectado para salvar a personas en peligro y reunir embarcaciones de supervivencia.

8) "Material retrorreflectante" es un material que refleja en dirección opuesta un haz de luz proyectado sobre él.

9) "Embarcación de supervivencia" es una embarcación con la que se puede preservar la vida de personas que están en peligro desde el momento en que abandonan el buque.

Regla 3

Evaluación, prueba y aprobación de dispositivos y medios de salvamento

1) Salvo por lo que respecta a lo dispuesto en los párrafos 5) y 6), los dispositivos y medios de salvamento prescritos en el presente capítulo necesitarán la aprobación de la Administración.

2) Antes de dar su aprobación a dispositivos y medios de salvamento, la Administración se asegurará de que dichos dispositivos y medios:

- a) han sido objeto de pruebas ajustadas a las recomendaciones de la Organización para comprobar que cumplen con lo prescrito en el presente capítulo, o
- b) han sido sometidos con resultados satisfactorios a pruebas que en lo esencial sean equivalentes a las que se especifican en dichas recomendaciones, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.

3) Antes de dar su aprobación a dispositivos o medios de salvamento de carácter innovador, la Administración se asegurará de que dichos dispositivos o medios:

- a) cumplen con normas de seguridad que al menos sean equivalentes a lo prescrito en el presente capítulo, y de que han sido evaluados y sometidos a pruebas ajustadas a las recomendaciones de la Organización, o
- b) han sido sometidos con resultados satisfactorios a una evaluación y a pruebas que en lo esencial sean equivalentes a las de dichas recomendaciones, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.

- 4) Los procedimientos adoptados por la Administración para la aprobación comprenderán asimismo las condiciones con arreglo a las cuales continuará o se retirará la aprobación.
- 5) Antes de aceptar dispositivos y medios de salvamento que no hayan sido previamente aprobados por la Administración, ésta se cerciorará de que los dispositivos y medios de salvamento cumplen con lo prescrito en el presente capítulo.
- 6) Los dispositivos de salvamento prescritos en el presente capítulo acerca de los cuales no figuren especificaciones detalladas en la parte C habrán de ser aceptables a juicio de la Administración.

Regla 4

Realización de pruebas durante la fabricación

La Administración exigirá que los dispositivos de salvamento sean sometidos durante su fabricación a las pruebas necesarias para que respondan a la misma norma que el prototipo aprobado.

PARTE B - PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL BUQUE

Regla 5

Número y tipos de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate

- 1) Todo buque llevará como mínimo dos embarcaciones de supervivencia.
- 2) El número, la capacidad y el tipo de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate de los buques de eslora igual o superior a 75 metros se ajustarán a lo siguiente:
 - a) se proveerán embarcaciones de supervivencia cuya capacidad conjunta basta para dar cabida a cada banda del buque al número total de personas, como mínimo, que haya a bordo. Sin embargo, cuando el buque cumpla, en cuanto a compartimentado y a protección estructural contra incendios, con prescripciones que complementen lo estipulado en la regla III/14 y en el capítulo V, la Administración, si estima que una reducción del número de embarcaciones de supervivencia y de la capacidad de éstas no afectará a la seguridad, podrá permitir tal reducción, a condición de que la capacidad conjunta de las embarcaciones de supervivencia situadas a cada banda del buque baste para dar cabida al 50 por ciento como mínimo de las personas que haya a bordo.

Además, se proveerán balsas salvavidas al menos para el 50 por ciento del total de personas que haya a bordo; y

- b) se proveerá un bote de rescate, a menos que el buque lleve un bote salvavidas que cumpla con lo prescrito para un bote de rescate y que pueda recuperarse tras la operación de salvamento.
- 3) Los buques de eslora inferior a 75 metros se ajustarán a lo siguiente:
- a) se proveerán embarcaciones de supervivencia cuya capacidad conjunta baste para dar cabida a cada banda del buque al número total de personas, como mínimo, que haya a bordo; y
 - b) se proveerá un bote de rescate, a menos que el buque lleve una embarcación de supervivencia adecuada que pueda recuperarse tras la operación de salvamento.
- 4) En lugar de cumplir con las prescripciones de los párrafos 2) a) o 3) a), los buques podrán llevar uno o varios botes salvavidas que puedan ponerse a flote por caída libre por la popa del buque y cuya capacidad conjunta baste para dar cabida al número total de personas que haya a bordo.
- 5) El número de botes salvavidas y de botes de rescate que se lleven en los buques será suficiente para que, haciendo posible que todas las personas que haya a bordo abandonen el buque, no sea necesario que cada bote salvavidas o de rescate concentre a más de nueve balsas.
- 6) Las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate cumplirán con las prescripciones aplicables a las reglas 17 a 23 inclusive.

Regla 6

Disponibilidad y estiba de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate

- 1) Las embarcaciones de supervivencia deberán:
- a)
 - i) estar inmediatamente disponibles en caso de emergencia;
 - ii) poder ser puestas a flote con seguridad y rapidez en las condiciones estipuladas en la regla 32 1) a); y
 - iii) poder ser recuperadas rápidamente, si además se ajustan a las prescripciones aplicables a los botes de rescate;

- b) ir estibadas de modo que:
 - i) no impidan la concentración de personas en la cubierta de embarco;
 - ii) no se vea impedido su manejo inmediato;
 - iii) se pueda efectuar el embarco rápida y ordenadamente; y
 - iv) no se dificulte la utilización de ninguna otra de las embarcaciones de supervivencia.

2) Cuando la distancia entre la cubierta de embarco y la flotación en la condición de servicio con calado mínimo exceda de 4,5 metros, las embarcaciones de supervivencia, exceptuadas las balsas salvavidas de zafa automática, se podrán poner a flote con pescante llevando a bordo la asignación completa de personas o irán provistas de medios de embarco equivalentes y aprobados.

3) Las embarcaciones de supervivencia y los dispositivos de puesta a flote se mantendrán en buenas condiciones de servicio, de modo que estén disponibles para empleo inmediato antes de que el buque salga de puerto y en todo momento mientras esté en la mar.

- 4) a) Las embarcaciones de supervivencia irán estibadas de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.
- b) Cada bote salvavidas irá sujeto a su propio pescante o dispositivo de puesta a flote aprobado.
- c) Las embarcaciones de supervivencia irán colocadas lo más cerca posible de los espacios de alojamiento y servicio, estibadas en emplazamientos desde los cuales puedan ser arriadas sin riesgos, teniéndose muy en cuenta la distancia que debe separarlas de las hélices. Los botes salvavidas que vayan a arriarse por la banda del buque irán estibados teniendo en cuenta las partes muy salientes del casco, con objeto de garantizar que, dentro de lo posible, pueden ponerse a flote por la parte vertical del costado del buque. Si van colocados a proa se estibarán a popa del mamparo de colisión en un emplazamiento protegido, y a este respecto la Administración tomará especialmente en consideración la resistencia de los pescantes.
- d) El método de puesta a flote y recuperación del bote de rescate será aprobado teniendo en cuenta el peso del bote incluido su equipo y el número de personas que esté autorizado a llevar según lo estipulado en las reglas 23 1) b) ii) y 23 1) c), la construcción

y las dimensiones del mismo y el puesto de estiba que ocupe con respecto a la flotación del buque estando éste en su condición de calado mínimo de servicio. En todo caso, cada bote de rescate que vaya estibado a una altura de más de 4,5 metros por encima de la flotación del buque, estando éste en su condición de calado mínimo de servicio, irá provisto de medios aprobados de puesta a flote y recuperación.

- e) Los dispositivos de puesta a flote y de embarco habrán de cumplir con las prescripciones de la regla 32.
- f)
 - i) Las balsas salvavidas irán estibadas de manera que estén fácilmente disponibles en caso de emergencia y que puedan soltarse y flotar libremente, inflarse y zafarse del buque si éste se hunde. Sin embargo, no será necesario que las balsas salvavidas de pescante sean de zafa automática.
 - ii) Las trincas, si se utilizan, irán provistas de un sistema de destrinca automática (hidrostática) de un tipo aprobado.
- g) La Administración, si está satisfecha de que las características de la construcción del buque y el método de pesca pueden hacer que la aplicación de determinadas disposiciones de este párrafo resulte irrazonable e irrealizable, podrá aceptar atenuaciones en el rigor de tales disposiciones siempre que el buque esté provisto de otros medios de puesta a flote y recuperación que sean aptos para el servicio a que estén destinados. La Administración que haya autorizado otros medios de puesta a flote y recuperación con arreglo a este subpárrafo comunicará a la Organización los detalles de tales medios para darlos a conocer a otras Partes.

Regla 7

Embarco en las embarcaciones de supervivencia

Para efectuar el embarco en las embarcaciones de supervivencia se proveerán medios adecuados, entre otros:

- a) por lo menos una escala, u otro medio aprobado, a cada banda del buque, que permita llegar a las embarcaciones de supervivencia cuando éstas estén a flote, salvo en los casos en que la Administración estime que la distancia desde el punto de embarco

hasta la embarcación de supervivencia puesta a flote es tal que no se necesita dicha escala;

- b) medios para iluminar tanto los emplazamientos de estiba de las embarcaciones de supervivencia y sus dispositivos de puesta a flote durante la preparación y la realización de esta operación, como la zona de agua en la cual vayan a ser puestas a flote, hasta que haya terminado dicha operación, con la energía eléctrica suministrada por la fuente de emergencia que exige la regla IV/17;
- c) medios para avisar a todas las personas que se encuentren a bordo de que el buque está a punto de ser abandonado; y
- d) medios para evitar que las descargas de agua vayan a parar a las embarcaciones de supervivencia.

Regla 8

Chalecos salvavidas

- 1) Para cada una de las personas que se encuentren a bordo se llevará un chaleco salvavidas de tipo aprobado que cumpla con las prescripciones de la regla 24.
- 2) Los chalecos salvavidas irán emplazados de modo que sea fácil llegar a ellos y el emplazamiento estará claramente indicado.

Regla 9

Trajes de inmersión y ayudas térmicas

- 1) A cada una de las personas asignadas para tripular el bote de rescate se le suministrará un traje de inmersión aprobado de tamaño apropiado que cumpla con lo prescrito en la regla 25.
- 2) Todo buque que cumpla con lo prescrito en la regla 5 2) y
- 3) llevará un traje de inmersión que cumpla con lo prescrito en la regla 25 para cada una de las personas que haya a bordo, que no disponga de un sitio en:
 - a) un bote salvavidas; o
 - b) una balsa salvavidas de pescante; o
 - c) una balsa salvavidas arriada por dispositivos equivalentes, para subir a la cual no sea necesario entrar en el agua.

3) Además de lo prescrito en el párrafo 2) a), los buques llevarán por cada bote salvavidas tres trajes de inmersión como mínimo que cumplan con lo prescrito en la regla 25.

Además de las ayudas térmicas prescritas en la regla 17 8) xxxi), los buques llevarán ayudas térmicas que cumplan con lo prescrito en la regla 26 para las personas que dispongan de un sitio en los botes salvavidas y que no estén provistas de trajes de inmersión.

Estos trajes de inmersión y ayudas térmicas no serán necesarios si el buque está equipado con botes salvavidas totalmente cerrados cuya capacidad conjunta en cada banda baste para dar cabida como mínimo al número total de personas a bordo, o con un bote salvavidas de caída libre de capacidad suficiente para dar cabida al número total de personas a bordo.

4) Las prescripciones de los párrafos 2) y 3) supra no son aplicables a los buques que operen continuamente en zonas de clima cálido donde a juicio de la Administración no sean necesarios los trajes de inmersión ni las ayudas térmicas.

5) Para cumplir lo prescrito en el párrafo 1) se podrán utilizar los trajes de inmersión prescritos en los párrafos 2) y 3).

Regla 10

Aros salvavidas

1) Se proveerá como mínimo el número siguiente de aros salvavidas que cumplan con lo prescrito en la regla 27 1):

- a) ocho aros salvavidas en los buques de eslora igual o superior a 75 metros;
- b) seis aros salvavidas en los buques de eslora inferior a 75 metros

2) Por lo menos la mitad de los aros salvavidas a que se hace referencia en el párrafo 1) irán provistos de luces de encendido automático que cumplan con lo prescrito en la regla 27 2).

3) Al menos dos de los aros salvavidas provistos de luces de encendido automático conforme al párrafo 2) llevarán señales fumígenas de funcionamiento automático que cumplan con lo prescrito en la regla 27 3) y, si es practicable, que puedan soltarse rápidamente desde el puente de navegación.

4) A cada banda del buque habrá como mínimo un aro salvavidas provisto de una rabiza flotante que cumpla con lo

prescrito en la regla 27 4), de una longitud igual por lo menos al doble de la altura a la que vaya estibado por encima de la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo, o a 30 metros, si este valor es superior. Tales aros salvavidas no llevarán luces de encendido automático.

5) Todos los aros salvavidas estarán emplazados de modo que las personas a bordo puedan alcanzarlos fácilmente, se les podrá lanzar siempre con rapidez y no irán permanentemente sujetos.

Regla 11

Aparatos lanzacabos

Todo buque llevará un aparato lanzacabos de tipo aprobado que cumpla con lo prescrito en la regla 28.

Regla 12

Señales de socorro

1) Todo buque irá provisto, de manera satisfactoria a juicio de la Administración, de medios para hacer señales de socorro eficaces tanto de día como de noche, incluidos como mínimo 12 cohetes lanzabengalas con paracaídas que cumplan con lo prescrito en la regla 29.

2) Las señales de socorro serán de un tipo aprobado. Irán emplazadas de modo que sean fácilmente accesibles, y su posición quedará claramente indicada.

Regla 13

Dispositivos radioelétricos de salvamento

1) Se proveerán en todo buque por lo menos tres aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas. Dichos aparatos se ajustarán a normas de funcionamiento no inferiores a las aprobadas por la Organización. Si se equipa una embarcación de supervivencia con un aparato radiotelefónico fijo bidireccional de ondas métricas, éste deberá ajustarse a normas de funcionamiento no inferiores a las aprobadas por la Organización.

2) Los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas provistos a bordo de los buques existentes que no se ajusten a las normas de funcionamiento aprobadas por la Organización podrán ser aceptados por la Administración hasta el 1 de febrero de 1999 o hasta la entrada en vigor del presente Protocolo, si esta fecha es posterior, a condición de que la Administración juzgue que son compatibles con aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas aprobados.

Regla 14

Respondedores de radar

En cada banda de todo buque se llevará por lo menos un respondedor de radar. Dichos respondedores de radar se ajustarán a normas de funcionamiento no inferiores a las aprobadas por la Organización. Los respondedores de radar irán estibados en lugares desde los que se puedan colocar rápidamente en cualquier embarcación de supervivencia. De otro modo, se estibarán un respondedor de radar en cada embarcación de supervivencia.

Regla 15

Materiales retrorreflectantes para los dispositivos de salvamento

Todas las embarcaciones de supervivencia, botes de rescate, chalecos salvavidas y aros salvavidas irán provistos de materiales retrorreflectantes con arreglo a las recomendaciones de la Organización.

Regla 16

Disponibilidad operacional, mantenimiento e inspección

1) Disponibilidad operacional

Antes de que el buque salga de puerto y en todo momento durante el viaje, todos los dispositivos de salvamento habrán de estar en buenas condiciones de servicio y disponibles para su utilización inmediata.

2) Mantenimiento

- a) Se dispondrá de instrucciones aprobadas por la Administración para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento, y se realizarán las operaciones de mantenimiento de acuerdo con ellas.
- b) En lugar de las instrucciones prescritas en el apartado a), la Administración podrá aceptar un programa de mantenimiento planificado.

3) Mantenimiento de las tiras

Las tiras utilizadas en los dispositivos de puesta a flote se invertirán a intervalos que no excedan de 30 meses de modo que sus extremos queden cambiados, y se renovarán cuando su deterioro haga esto necesario o a intervalos que no excedan de 5 años, si este plazo es más corto.

4) Piezas de respeto y equipo de reparación

Se proveerán piezas de respeto y equipo de reparación para los dispositivos de salvamento y los componentes de éstos sometidos a intenso desgaste o deterioro y que hayan de ser sustituidos periódicamente.

5) Inspección semanal

Semanalmente se efectuarán las pruebas e inspecciones siguientes:

- a) todas las embarcaciones de supervivencia y todos los botes de rescate y dispositivos de puesta a flote serán objeto de inspección visual a fin de verificar que están listos para ser utilizados;
- b) se harán funcionar en marcha avante y en marcha atrás todos los motores de los botes salvavidas y de los botes de rescate durante un periodo total mínimo de 3 minutos, a condición de que la temperatura ambiente sea superior a la temperatura mínima necesaria para poner en marcha el motor;
- c) se probará el sistema de alarma general de emergencia.

6) Inspecciones mensuales

Todos los meses se efectuará una inspección de los dispositivos de salvamento, incluido el equipo de los botes salvavidas, utilizando una lista de comprobaciones, a fin de verificar que están completos y en buen estado. En el diario de navegación se incluirá el informe correspondiente a la inspección.

7) Mantenimiento, mediante servicios periódicos, de las balsas salvavidas inflables, los chalecos salvavidas inflables y los botes de rescate inflados

- a) Cada balsa salvavidas y cada chaleco salvavidas inflables serán objeto de un servicio:
 - i) a intervalos que no excedan de 12 meses; no obstante, en los casos en que parezca oportuno y razonable, la Administración podrá ampliar este periodo a 17 meses;
 - ii) en una estación de servicio aprobada que sea competente para efectuar las operaciones de mantenimiento, tenga instalaciones de servicio apropiadas y utilice sólo personal debidamente capacitado.

- b) Todas las reparaciones y operaciones de mantenimiento de los botes de rescate inflados se realizarán de conformidad con las instrucciones facilitadas por el fabricante. Las reparaciones de emergencia podrán realizarse a bordo del buque, pero las reparaciones definitivas se efectuarán en una estación de servicio aprobada.

- 8) Mantenimiento, mediante servicios periódicos, de dispositivos de destrinca hidrostática

Las unidades desechables de destrinca hidrostática se sustituirán al caducar su fecha de expiración. Si no son desechables, los dispositivos de destrinca hidrostática serán objeto de un servicio:

- i) a intervalos que no excedan de 12 meses; no obstante, en los casos en que parezca oportuno y razonable la Administración podrá ampliar este periodo a 17 meses;
- ii) en una estación de servicio que sea competente para efectuar las operaciones de mantenimiento, tenga instalaciones de servicio apropiadas y utilice sólo personal debidamente capacitado.

- 9) En los casos en que la naturaleza de las operaciones de pesca del buque dificulte el cumplimiento de las prescripciones de los párrafos 7) y 8), la Administración podrá permitir que se amplíen a 24 meses los intervalos entre servicios de mantenimiento, a condición de que considere que tales dispositivos han sido fabricados e instalados de manera que su estado seguirá siendo satisfactorio hasta el próximo servicio.

PARTE C - PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

Regla 17

Prescripciones generales aplicables a los botes salvavidas

- 1) Construcción de los botes salvavidas
 - a) Todos los botes salvavidas estarán bien contruidos y su forma y proporciones serán tales que les den una firme estabilidad en mar encrespada y suficiente francobordo cuando estén cargados con su asignación completa de personas y su equipo. Todos los botes salvavidas tendrán casco rígido y podrán mantener una estabilidad positiva cuando, hallándose adrizados en aguas tranquilas y cargados con su asignación completa de personas y su equipo, estén

perforados en un punto cualquiera situado por debajo de la flotación, suponiendo que no se haya producido pérdida de material de flotabilidad ni otras averías.

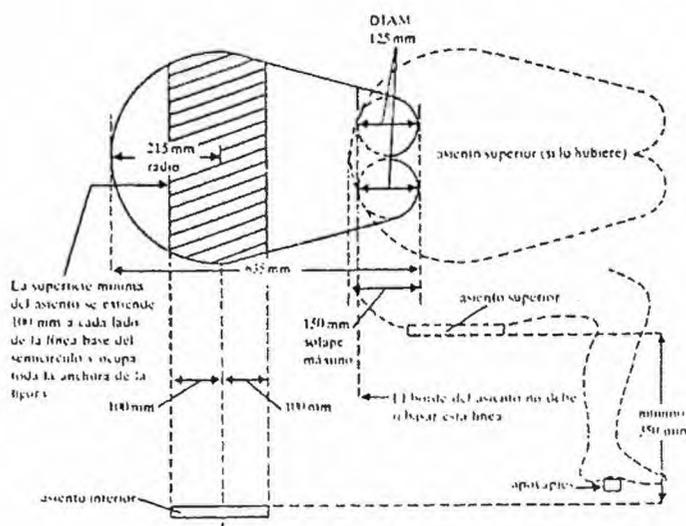
- b) Todos los botes salvavidas tendrán la resistencia necesaria para que sea posible arriarlos sin riesgos al agua con su asignación completa de personas y su equipo.
- c) Los cascos y capotas integrales rígidas serán pirorretardantes o incombustibles.
- d) Para sentarse habrá bancadas, bancos o asientos fijos instalados al nivel más bajo posible en el bote salvavidas y contruidos de modo que en ellos se pueda acomodar al número de personas, cada una de ellas con un peso de 100 kilogramos, para el que se proveen plazas de conformidad con lo prescrito en el párrafo 2) b) ii).
- e) Cada bote salvavidas tendrá la resistencia necesaria para soportar una carga, sin que al retirar ésta se produzca deformación residual, igual a:
 - i) 1,25 veces la masa total del bote cargado con su asignación completa de personas y su equipo, en el caso de botes de casco metálico; o
 - ii) dos veces la masa total del bote cargado con su asignación completa de personas y su equipo, en el caso de los demás botes.
- f) Cada bote salvavidas tendrá la resistencia necesaria para soportar, cargado con su asignación completa de personas y su equipo y, cuando proceda, sus patines o defensas colocados, un golpe lateral contra el costado del buque a una velocidad de impacto de al menos 3,5 metros por segundo, así como una caída al agua desde una altura mínima de 3 metros.
- g) La distancia vertical entre la superficie del piso y el interior de la envuelta o de la capota abatible será, en más del 50 por ciento del área del piso:
 - i) al menos de 1,3 metros, en el caso de un bote autorizado a llevar 9 personas o menos;
 - ii) al menos de 1,7 metros, en el caso de un bote autorizado a llevar 24 personas o más;
 - iii) al menos la distancia que se obtenga por interpolación lineal entre 1,3 y 1,7 metros, en

el caso de un bote autorizado a llevar de 9 a 24 personas.

2) Capacidad de transporte de los botes salvavidas

- a) No se aprobará ningún bote salvavidas destinado a llevar más de 150 personas.
- b) El número de personas que un bote salvavidas esté autorizado a llevar será igual al menor de los dos números siguientes:
 - i) el número de personas que, con una masa media de 75 kilogramos, todas ellas con su chaleco salvavidas puesto, puedan ir sentadas en posición normal sin dificultar el funcionamiento de los medios de propulsión ni el manejo del equipo del bote salvavidas; o
 - ii) el número de plazas que permita obtener la disposición para asientos de la figura 1. Las configuraciones pueden solaparse tal como se indica, a condición de que se instalen apoyapiés, haya espacio suficiente para las piernas y la separación vertical entre los asientos superior e inferior sea por lo menos de 350 milímetros.

Figura 1



c) Cada asiento estará claramente indicado en el bote salvavidas.

3) Acceso a los botes salvavidas

a) Todo bote salvavidas estará dispuesto de modo que su asignación completa de personas pueda embarcar en él en no más de 3 minutos a partir del momento en que se dé la orden de embarco. Asimismo será posible efectuar el desembarco rápidamente.

b) Los botes salvavidas tendrán una escala de embarco que pueda utilizarse a una u otra banda y que permita a personas que estén en el agua subir a bordo. El peldaño inferior de la escala estará situado a no menos de 0,4 metros por debajo de la flotación mínima del bote.

c) El bote salvavidas estará dispuesto de modo que permita trasladar a bordo del mismo a personas imposibilitadas, bien desde el agua, bien en camilla.

d) El acabado de todas las superficies sobre las cuales los ocupantes puedan tener que andar será antideslizante.

4) Flotabilidad de los botes salvavidas

Todos los botes salvavidas tendrán flotabilidad propia o llevarán un material que tenga flotabilidad propia, que ni el agua de mar ni los hidrocarburos o los derivados de éstos afecten y que sea suficiente para mantener a flote el bote, con todo su equipo, aunque esté inundado y en comunicación con la mar. Se proveerá material complementario que tenga flotabilidad propia, cuya fuerza flotante sea de 280 newtonios por persona, para el número de personas que el bote salvavidas esté autorizado a llevar. No se instalará material de flotabilidad en el exterior del casco del bote, a menos que constituya una adición al que se acaba de indicar como necesario.

5) Francobordo y estabilidad de los botes salvavidas

Todos los botes salvavidas, cargados con el 50 por ciento del número de personas que estén autorizados a llevar sentadas en posición normal a un lado de crujía, tendrán un francobordo que, desde la flotación hasta la abertura más baja por la cual pueda inundarse el bote, sea igual por lo menos al 1,5 por ciento de la eslora del bote o a 100 milímetros, si este segundo valor es superior.

6) Propulsión de los botes salvavidas

- a) Todo bote salvavidas llevará a fines de propulsión un motor de encendido por compresión. En ningún bote salvavidas se utilizará un motor cuyo combustible tenga un punto de inflamación igual o inferior a 43 grados celsius (prueba en vaso cerrado).
- b) El motor irá provisto de un sistema manual de arranque o de un sistema de arranque mecánico con dos fuentes de energía independientes y recargables. También se proveerán todas las ayudas necesarias para el arranque. Los sistemas de arranque y las ayudas para el arranque pondrán en marcha el motor a una temperatura ambiente de -15 grados celsius en no más de 2 minutos a partir del momento en que comiencen las operaciones de arranque, a menos que a juicio de la Administración, teniendo en cuenta los viajes concretos a que constantemente esté destinado el buque en que vaya el bote salvavidas, la temperatura apropiada sea otra. Los sistemas de arranque no habrán de estar entorpecidos por el capó del motor, las bancadas del bote ni otros obstáculos.
- c) El motor podrá funcionar por lo menos durante 5 minutos después del arranque en frío con el bote fuera del agua.
- d) El motor podrá funcionar con el bote salvavidas inundado hasta el eje longitudinal del cigüeñal.
- e) Los ejes de la hélice estarán dispuestos de modo que ésta pueda desacoplarse del motor. El bote tendrá medios que le permitan ir adelante y atrás.
- f) El tubo de escape estará dispuesto de modo que impida la penetración de agua en el motor en condiciones normales de funcionamiento.
- g) En el proyecto de todos los botes salvavidas se prestará la debida atención a la seguridad de las personas que se hallen en el agua y a la posibilidad de que el sistema de propulsión resulte averiado por objetos flotantes.
- h) La velocidad adelante en aguas tranquilas, cargado el bote salvavidas con su asignación completa de personas y su equipo, y con todo el equipo auxiliar accionado por el motor funcionando, será al menos de 6 nudos, y al menos de 2 nudos cuando se halle remolcando una balsa salvavidas de 25 personas cargada con su asignación completa de personas y su

equipo o el equivalente de esto. Se aprovisionará combustible suficiente, apropiado para ser utilizado dentro de la gama de temperaturas previstas en la zona en que el buque opere, para que el bote salvavidas completamente cargado marche a 6 nudos durante un periodo no inferior a 24 horas.

- i) El motor del bote salvavidas, la transmisión y los accesorios del motor irán cubiertos por un capó piroretardante u otros medios adecuados que ofrezcan una protección análoga. Tales medios impedirán también que las personas tropiecen accidentalmente con las piezas calientes o móviles y protegerán al motor de los agentes atmosféricos y de los efectos del mar. Se proveerán los medios adecuados para reducir el ruido del motor. Las baterías de arranque irán en cajas que formen un cierre estanco alrededor del fondo y de los costados de las baterías. Estas cajas llevarán una tapa bien ajustada, provista de lo necesario para dar salida a los gases.
- j) El motor del bote salvavidas y sus accesorios estarán proyectados con miras a limitar las emisiones electromagnéticas, de modo que no haya interferencias entre el funcionamiento del motor y el de los dispositivos radioeléctricos de salvamento utilizados en el bote.
- k) Se instalarán medios con los que recargar todas las baterías que haya para el arranque del motor y para la instalación radioeléctrica y los proyectores. Las baterías de la instalación radioeléctrica no se utilizarán como alimentadores de energía para el arranque del motor. Se instalarán medios que permitan recargar las baterías de los botes salvavidas utilizando la fuente de energía del buque, a una tensión que no exceda de 55 voltios, y que puedan desconectarse en los puestos de embarco en los botes.
- l) En un punto bien visible, próximo a los mandos de arranque del motor, se fijarán instrucciones, con caracteres hidrorresistentes, para el arranque y el manejo del motor.

7) Accesorios de los botes salvavidas

- a) Todos los botes salvavidas irán provistos al menos de una válvula de desagüe, instalada cerca del punto más bajo del casco, que se abra automáticamente para dar salida al agua del casco cuando el bote no esté a flote y que se cierre automáticamente para impedir la entrada de agua cuando el bote esté a flote.

Cada válvula de desagüe irá provista de un capuchón o un tapón que permita cerrarla, unido al bote con una piola, una cadena u otro medio adecuado. Las válvulas de desagüe serán fácilmente accesibles desde el interior del bote y su posición estará indicada claramente.

- b) Todos los botes salvavidas irán provistos de un timón y de una caña de timón. Cuando se provea asimismo una rueda u otro mecanismo de gobierno a distancia, con la caña se podrá controlar el timón si falla el mecanismo de gobierno. El timón irá sujeto permanentemente al bote salvavidas. La caña del timón estará permanentemente instalada en la mecha del timón o unida a ésta; no obstante, si el bote salvavidas lleva un mecanismo de gobierno a distancia, dicha caña podrá ser desmontable e ir estibada en lugar seguro cerca de la mecha. El timón y la caña estarán dispuestos de manera que el funcionamiento del mecanismo de suelta o de la hélice no pueda dañarlos.
- c) Salvo en las proximidades del timón y la hélice, habrá una guirnalda salvavidas flotante alrededor del perímetro exterior del bote.
- d) Los botes salvavidas que no puedan autoadrizarse si zozobran llevarán asideros adecuados en la parte inferior del casco que permitan a las personas agarrarse. Los asideros irán fijados al bote salvavidas de tal modo que, cuando reciban un golpe que pueda desprenderlos del bote, se desprendan sin causar daños a éste.
- e) Todos los botes salvavidas irán provistos de compartimientos o taquillas estancos suficientes para estibar los pequeños componentes del equipo, el agua y las provisiones que se prescriben en el párrafo 8). Se proveerán medios para guardar el agua de lluvia recogida.
- f) Todo bote salvavidas que haya de ser puesto a flote por medio de una o varias tiras irá provisto de un mecanismo de suelta que cumpla con las siguientes prescripciones:
 - i) El mecanismo estará dispuesto de modo que todos los ganchos se suelten simultáneamente.
 - ii) El mecanismo tendrá dos modalidades de suelta, a saber:
 - 1) una modalidad de suelta normal, por la cual soltará el bote cuando éste esté a

flote o cuando los ganchos ya no sostengan carga;

- 2) una modalidad de suelta con carga, por la cual soltará el bote cuando los ganchos sostengan carga. Para esta modalidad los medios estarán dispuestos de manera que el mecanismo suelte el bote en cualquier condición de carga, desde la de carga nula con el bote a flote hasta la de una carga que sea igual a 1,1 veces la masa total del bote con su asignación completa de personas y su equipo. Esta modalidad de suelta estará protegida contra la posibilidad de que accidental o prematuramente se haga uso de ella.
- iii) El mando del mecanismo de suelta irá claramente marcado con un color que haga contraste con las inmediaciones.
 - iv) El mecanismo estará proyectado con un factor de seguridad de 6 con respecto a la resistencia a la rotura de los materiales utilizados, suponiendo que la masa del bote salvavidas esté distribuida por igual entre las tiras.
- g) Todo bote salvavidas irá provisto de un mecanismo de suelta que libere la boza de proa cuando esté sometida a tensión.
 - h) Todo bote salvavidas que esté equipado con un aparato radiotelefónico fijo bidireccional de ondas métricas cuya antena vaya montada por separado estará provisto de medios para emplazar y sujetar eficazmente la antena en la posición de funcionamiento.
 - i) Los botes salvavidas destinados a ser puestos a flote por el costado del buque llevarán los patines y las defensas necesarios para facilitar la puesta a flote y evitar daños al bote.
 - j) En la parte superior de la capota rígida o de la envuelta del bote habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que en una noche oscura de buena visibilidad pueda verse a una distancia mínima de 2 millas durante un periodo de al menos 12 horas. Si se trata de una luz de destellos, los emitirá a un ritmo no inferior a 50 por minuto durante las dos primeras horas del periodo de funcionamiento de 12 horas.

- k) Se instalará un farol o una lámpara dentro del bote salvavidas que dé iluminación durante 12 horas por lo menos para que puedan leerse las instrucciones de supervivencia y de manejo del equipo; no obstante, no se permitirán faroles de petróleo para este fin.
- l) Salvo disposición expresa en otro sentido, todo bote salvavidas irá provisto de medios eficaces de achique o será de achique automático.
- m) Todo bote salvavidas estará dispuesto de modo que tenga visibilidad adecuada a proa, a popa y a ambos costados, desde los puestos de mando y de gobierno, para efectuar sin riesgos la puesta a flote y las maniobras.

8) Equipo de los botes salvavidas

Todos los artículos que forman el equipo del bote salvavidas, ya estén prescritos en el presente párrafo o en otro lugar del presente capítulo, exceptuados los bicheros, que se mantendrán listos para abrir el bote del costado del buque, irán sujetos en el interior del bote afianzándolos con trincas, guardándolos en taquillas o compartimientos, asegurándolos con abrazaderas u otros dispositivos análogos de sujeción, o utilizando otros medios adecuados. El equipo irá sujeto de tal manera que no entorpezca ningún procedimiento de abandono del buque. Todos los artículos que forman el equipo del bote serán tan pequeños y de tan poca masa como resulte posible e irán empaquetados de forma adecuada y compacta. Salvo disposición en otro sentido, el equipo normal de todo bote salvavidas será el siguiente:

- i) remos flotantes en número suficiente para avanzar con mar en calma; para cada remo habrá toletes, horquillas o medios equivalentes; los toletes o las horquillas estarán sujetos al bote con piolas o cadenas;
- ii) dos bicheros;
- iii) un achicador flotante y dos baldes;
- iv) un manual de supervivencia;
- v) una bitácora con un compás de funcionamiento seguro que sea luminoso o lleve medios adecuados de iluminación; en todo bote salvavidas totalmente cerrado la bitácora estará instalada permanentemente en el puesto de gobierno; en cualquier otro bote salvavidas irá provista de medios de montaje adecuados;

- vi) un ancla flotante de tamaño adecuado que lleve una estacha resistente a las socolladas y un cabo guía que se pueda asir firmemente cuando esté mojado. El ancla flotante, la estacha y el cabo guía tendrán la resistencia suficiente cualquiera que sea el estado de la mar;
- vii) dos bozas de resistencia adecuada cuya longitud sea igual a dos veces por lo menos la distancia que haya desde la posición de estiba del bote salvavidas hasta la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo o a 15 metros, si esta segunda magnitud es mayor; una de las bozas, unida al dispositivo de suelta que prescribe el párrafo 7) g), irá emplazada en el extremo de proa del bote y la otra irá firmemente sujeta en la proa o cerca de ésta, lista para ser utilizada;
- viii) dos hachuelas, una a cada extremo del bote;
- ix) recipientes estancos con 3 litros de agua dulce por cada persona que el bote esté autorizado a llevar; de esa cantidad, 1 litro por persona podrá sustituirse por un aparato desalinizador aprobado que pueda producir un volumen igual de agua dulce en 2 días;
- x) una liara inoxidable con su piola;
- xi) un vaso graduado inoxidable para beber;
- xii) una ración de alimentos que dé como mínimo 10 000 kilojulios por cada persona que el bote esté autorizado a llevar; las raciones irán en envases herméticos metidos en un receptáculo estanco;
- xiii) cuatro cohetes lanzabengalas con paracaídas que cumplan con lo prescrito en la regla 29;
- xiv) seis bengalas de mano que cumplan con lo prescrito en la regla 30;
- xv) dos señales fumígenas flotantes que cumplan con lo prescrito en la regla 31;
- xvi) una linterna eléctrica estanca, adecuada para hacer señales Morse, un juego de pilas de respeto y una bombilla también de respeto, todo ello en un receptáculo estanco;
- xvii) un espejo de señales diurnas con las instrucciones necesarias para hacer señales a buques y aeronaves;

- xviii) un ejemplar de las señales de salvamento que prescribe la regla V/16 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en una tarjeta impermeable o en un receptáculo estanco;
- xix) un silbato u otro medio equivalente para dar señales acústicas;
- xx) un botiquín de primeros auxilios en un estuche estanco que se pueda cerrar herméticamente tras haber sido utilizado;
- xxi) seis dosis de medicamentos contra el mareo y una bolsa para casos de mareo, por cada persona;
- xxii) una navaja sujeta al bote con una piola;
- xxiii) tres abrelatas;
- xxiv) dos pequeños aros flotantes de salvamento, cada uno de ellos sujeto a una rabiza flotante de por lo menos 30 metros;
- xxv) una bomba de accionamiento manual;
- xxvi) un juego de aparejos de pesca;
- xxvii) las herramientas necesarias para efectuar pequeños ajustes del motor y de sus accesorios;
- xxviii) equipo portátil extintor de incendios adecuado para extinguir los debidos a hidrocarburos;
- xxix) un proyector que pueda iluminar eficazmente de noche un objeto de color claro de 18 metros de ancho a una distancia de 180 metros durante un periodo total de 6 horas y funcionar como mínimo durante 3 horas seguidas;
- xxx) un reflector de radar eficaz, a menos que en el bote salvavidas vaya estibado un respondedor de radar para embarcación de supervivencia;
- xxxii) ayudas térmicas que cumplan con lo prescrito en la regla 26, suficientes para el 10 por ciento del número de personas que el bote esté autorizado a llevar, o para dos, si este número es mayor;
- xxxiii) en el caso de los buques destinados a viajes de tal naturaleza y duración que, a juicio de la Administración, los artículos especificados en los apartados xii) y xxvi) sean innecesarios, la

Administración podrá permitir que se prescinda de ellos.

- 9) Marcas de los botes salvavidas
- a) En el bote salvavidas se marcarán sus dimensiones y el número de personas que esté autorizado a llevar, con caracteres claros e indelebles.
 - b) En ambas amuras del bote salvavidas se marcarán, con letras mayúsculas del alfabeto romano, el nombre y el puerto de matrícula del buque al que pertenezca el bote.
 - c) Se marcarán de manera que sean visibles desde arriba, en la medida que sea posible, medios que permitan identificar el buque al que pertenezca el bote salvavidas y el número de éste.

Regla 18

Botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables

- 1) Los botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables cumplirán con lo prescrito en la regla 17 y en la presente regla.
- 2) Envuelta
- a) Se proveerán capotas integrales rígidas que cubran 20 por ciento por lo menos de la eslora del bote, desde la roda, y 20 por ciento por lo menos de la eslora del bote, desde el extremo popel de éste.
 - b) Las capotas integrales rígidas formarán dos refugios. Si tales refugios tienen mamparos, en éstos habrá aberturas lo bastante amplias como para permitir un fácil acceso a personas que lleven sendos trajes de inmersión o indumentaria de abrigo y chaleco salvavidas. La altura interior de los refugios será la necesaria para que las personas tengan fácil acceso a los asientos situados a proa y a popa del bote.
 - c) Las capotas integrales rígidas estarán concebidas de modo que tengan ventanas o paneles translúcidos que dejen entrar en el interior del bote la suficiente luz natural, con las aberturas o las capotas abatibles cerradas, como para hacer innecesario el alumbrado artificial.
 - d) En las capotas integrales rígidas habrá pasamanos que ofrezcan un asidero seguro a las personas que se muevan por el exterior del bote.

- e) Las partes abiertas del bote salvavidas irán provistas de una capota abatible permanentemente sujeta, de un tipo tal que:
 - i) pueda ser armada fácilmente por no más de dos personas en no más de 2 minutos;
 - ii) esté aislada para proteger del frío a los ocupantes mediante al menos dos capas de material separadas por un espacio de aire, o por otros medios igualmente eficaces.
 - f) La envuelta formada por las capotas integrales rígidas y la capota abatible será de un tipo tal que:
 - i) permita efectuar las operaciones de puesta a flote y de recuperación sin que los ocupantes tengan que salir de ella;
 - ii) en ambos extremos y en cada banda tenga entradas provistas de medios de cierre ajustables y eficaces que puedan abrirse y cerrarse fácil y rápidamente desde el interior y el exterior, de modo que hagan posible la ventilación e impidan la entrada de agua de mar, el viento y el frío; habrá medios que permitan mantener con seguridad las entradas en la posición abierta o en la posición cerrada;
 - iii) con la capota abatible armada y todas las entradas cerradas, entre aire suficiente en todo momento para todos los ocupantes;
 - iv) tenga los medios precisos para recoger agua de lluvia;
 - v) el exterior de las capotas integrales rígidas y de la capota abatible, y el interior de la parte del bote salvavidas que cubra la capota abatible, sean de un color muy visible. El interior de los refugios será de un color que no ocasione molestias a los ocupantes;
 - vi) permita navegar a remo.
- 3) Zozobra y readrizamiento
- a) Se instalará un cinturón de seguridad en cada posición indicada como asiento. El cinturón de seguridad estará proyectado de modo que mantenga a una persona cuya masa sea de 100 kilogramos firmemente sujeta en su asiento cuando el bote salvavidas esté en posición invertida.

- b) El bote salvavidas tendrá una estabilidad tal que sea intrínsecamente autoadrizable o se adrice automáticamente llevando su asignación de personas y su equipo, completos o parciales, y las personas se hallen sujetas con cinturones de seguridad.
- 4) Propulsión
- a) Los mandos del motor y la transmisión se accionarán desde el puesto del timonel.
 - b) El motor y su instalación podrán funcionar en cualquier posición mientras se produce la zozobra y seguir funcionando después de que el bote se haya adrizado o se pararán automáticamente al producirse la zozobra y podrán empezar a funcionar con facilidad cuando el bote se haya adrizado y se haya achicado el agua que hubiera en él. Los sistemas de combustible y lubricación estarán proyectados de modo que impidan la pérdida de combustible y la pérdida de más de 250 milímetros de aceite del motor durante la zozobra.
 - c) Los motores refrigerados por aire tendrán un sistema de conductos con los que se pueda tomar el aire de refrigeración del exterior del bote salvavidas y evacuarlo también al exterior. Se proveerán válvulas de mariposa de accionamiento manual que permitan tomar el aire de refrigeración del interior del bote salvavidas y evacuarlo también en el interior.
- 5) Construcción y defensas
- a) No obstante lo dispuesto en la regla 17 1) f), la construcción y las defensas de todo bote salvavidas parcialmente cerrado autoadrizable serán tales que den protección contra las aceleraciones peligrosas provocadas por los choques del bote, con su asignación completa de personas y su equipo, contra el costado del buque a una velocidad mínima de impacto de 3,5 metros por segundo.
 - b) El bote estará provisto de medios de achique automático.

Regla 19

Botes salvavidas totalmente cerrados

- 1) Los botes salvavidas totalmente cerrados cumplirán con lo prescrito en la regla 17 y en la presente regla.

2) Envuelta

Todo bote salvavidas totalmente cerrado irá provisto de una envuelta rígida estanca que cierre el bote por completo. La envuelta será de un tipo tal que:

- i) proteja del frío y del calor a los ocupantes;
- ii) el acceso al bote salvavidas lo den escotillas que puedan cerrarse para hacer el bote estanco;
- iii) las escotillas estén situadas de modo que permitan efectuar las operaciones de puesta a flote y recuperación sin que los ocupantes salgan de la envuelta;
- iv) las escotillas de acceso puedan abrirse y cerrarse tanto desde el interior como desde el exterior y estén provistas de medios que permitan mantenerlas abiertas con seguridad;
- v) permita navegar a remo;
- vi) pueda, cuando el bote esté en posición invertida con las escotillas cerradas y sin que haya una vía de agua considerable, mantener a flote toda la masa del bote, incluidos la totalidad del equipo, las máquinas y su asignación completa de personas;
- vii) tenga ventanas o paneles translúcidos a ambos costados que dejen entrar en el interior del bote la suficiente luz natural con las escotillas cerradas como para que sea innecesario el alumbrado artificial;
- viii) el exterior sea de un color muy visible y el interior de un color que no ocasione molestias a los ocupantes;
- ix) haya pasamanos que ofrezcan un asidero seguro a las personas que se muevan por el exterior del bote salvavidas y faciliten el embarco y el desembarco;
- x) las personas tengan acceso a todos los asientos desde una entrada sin pasar por encima de bancadas o de otros obstáculos;
- xi) los ocupantes estén protegidos contra los efectos de las presiones subatmosféricas peligrosas que pueda crear el motor del bote salvavidas.

3) Zozobra y readrizamiento

- a) Se instalará un cinturón de seguridad en cada posición indicada como asiento. El cinturón de seguridad estará proyectado de modo que mantenga a una persona cuya masa sea de 100 kilogramos firmemente sujeta en su asiento cuando el bote salvavidas esté en posición invertida.
- b) El bote salvavidas tendrá una estabilidad tal que sea intrínsecamente autoadrizable o se adrice automáticamente llevando su asignación de personas y su equipo, completos o parciales, y hallándose herméticamente cerradas todas las entradas y aberturas y las personas se hallen sujetas con cinturones de seguridad.
- c) El bote salvavidas podrá sostener su asignación completa de personas y su equipo cuando esté averiado tal como se describe en la regla 17 1) a), y su estabilidad será tal que, en caso de zozobrar, adquiera automáticamente una posición que dé a sus ocupantes la posibilidad de evacuarlo por una vía situada por encima del agua.
- d) Todos los tubos de escape del motor, los conductos de aire y otras aberturas estarán proyectados de modo que no pueda penetrar agua en el motor cuando el bote salvavidas zozobre y se autoadrice.

4) Propulsión

- a) Los mandos del motor y la transmisión se accionarán desde el puesto del timonel.
- b) El motor y su instalación podrán funcionar en cualquier posición durante la zozobra y seguir funcionando después de que el bote se haya adrizado o se pararán automáticamente al producirse la zozobra y podrán empezar a funcionar fácilmente cuando el bote se haya adrizado. Los sistemas de combustible y lubricación estarán proyectados de modo que impidan la pérdida de combustible y la pérdida de más de 250 milímetros de aceite del motor durante la zozobra.
- c) Los motores refrigerados por aire tendrán un sistema de conductos con los que se pueda tomar el aire de refrigeración del exterior del bote salvavidas y evacuarlo también al exterior. Se proveerán válvulas de mariposa de accionamiento manual que permitan tomar el aire de refrigeración del interior del bote salvavidas y evacuarlo también en el interior.

5) Construcción y defensas

No obstante lo dispuesto en la regla 17 1) f), la construcción y las defensas de todo bote salvavidas totalmente cerrado serán tales que den protección contra las aceleraciones peligrosas provocadas por los choques del bote, con su asignación completa de personas y su equipo, contra el costado del buque a una velocidad mínima de impacto de 3,5 metros por segundo.

6) Botes salvavidas de caída libre

La construcción de todo bote salvavidas dispuesto para ser puesto a flote por caída libre será tal que dé protección contra las aceleraciones peligrosas provocadas por la puesta a flote, cargado con su asignación completa de personas y su equipo, al menos desde la altura máxima a que, de acuerdo con lo proyectado, haya de ir estibado por encima de la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo, en condiciones adversas que den un asiento de hasta 10 grados, y hallándose el buque escorado no menos de 20 grados a una u otra banda.

Regla 20

Prescripciones generales aplicables a las balsas salvavidas

1) Construcción de las balsas salvavidas

- a) Toda balsa salvavidas estará fabricada de modo que pueda resistir 30 días a flote expuesta a la intemperie, sea cual fuere el estado de la mar.
- b) La balsa salvavidas estará construida de tal manera que si se lanza al agua desde una altura de 18 metros, tanto la balsa como su equipo sigan funcionando correctamente. Si la balsa ha de ir estibada a una altura de más de 18 metros por encima de la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo, será de un tipo que haya sido sometido con resultados satisfactorios a una prueba de caída desde una altura por lo menos igual a la de estiba.
- c) La balsa salvavidas habrá de poder resistir, hallándose a flote, saltos repetidos sobre ella desde una altura mínima de 4,5 metros por encima de su piso tanto con su capota abatible armada como sin armar.
- d) La balsa salvavidas y sus accesorios estarán contruidos de manera que sea posible remolcar la balsa a una velocidad de hasta 3 nudos en aguas

tranquilas, cargada con su asignación completa de personas y su equipo, y con una de sus anclas flotantes largada.

e) La balsa salvavidas irá provista de una capota abatible que proteja a los ocupantes de la exposición a la intemperie y que quede automáticamente levantada cuando la balsa sea puesta a flote. Dicha capota cumplirá las condiciones siguientes:

- i) dará aislamiento contra el calor y el frío, ya mediante dos capas de material separadas por un espacio de aire, ya por otros medios igualmente eficaces; se proveerán los medios necesarios para impedir la acumulación de agua en el espacio de aire;
- ii) el interior será de un color que no ocasione molestias a los ocupantes;
- iii) cada entrada estará claramente indicada e irá provista de medios de cierre ajustables y eficaces que puedan abrirse fácil y rápidamente desde el interior y el exterior de la balsa, de modo que hagan posible la ventilación e impidan la entrada de agua de mar, el viento y el frío; en las balsas salvavidas que puedan dar cabida a más de ocho personas habrá por lo menos dos entradas diametralmente opuestas;
- iv) dejará penetrar en todo momento aire suficiente para los ocupantes, incluso con las entradas cerradas;
- v) irá provista por lo menos de una mirilla;
- vi) llevará los medios precisos para recoger agua de lluvia;
- vii) tendrá la altura suficiente para que los ocupantes puedan sentarse en todas las partes cubiertas por ella.

2) Capacidad mínima de transporte y masa de las balsas salvavidas

- a) No se aprobará ninguna balsa salvavidas cuya capacidad de transporte, calculada de conformidad con lo prescrito en las reglas 21 3) ó 22 3), sea de menos de seis personas.
- b) A menos que la balsa salvavidas haya de ponerse a flote con un dispositivo aprobado que cumpla con lo

prescrito en la regla 32 y no se exija que sea portátil, la masa total de la balsa con su envoltura y su equipo no excederá de 185 kilogramos.

3) Accesorios de balsa salvavidas

- a) La balsa llevará guirnaldas salvavidas bien afirmadas alrededor de su exterior y de su interior.
- b) La balsa salvavidas irá provista de una boza resistente de longitud igual por lo menos al doble de la distancia que haya entre la posición de estiba y la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo o 15 metros, si esta segunda magnitud es mayor.

4) Balsas salvavidas de pescante

- a) Además de cumplir con las prescripciones precedentes, toda balsa salvavidas destinada a ser utilizada con un dispositivo aprobado de puesta a flote:
 - i) habrá de poder resistir, llevando su asignación completa de personas y su equipo, un golpe lateral contra el costado del buque a una velocidad de impacto de al menos 3,5 metros por segundo, y una caída al mar desde una altura mínima de 3 metros sin sufrir daños que afecten a su funcionamiento;
 - ii) irá provista de medios que permitan arrimarla a la cubierta de embarco y mantenerla firmemente en esa posición mientras se realiza el embarco.
- b) Toda balsa salvavidas de pescante estará dispuesta de modo que su asignación completa de personas pueda embarcar en ella en no más de 3 minutos a partir del momento en que se dé la orden de embarco.

5) Equipo

- a) El equipo normal de toda balsa salvavidas será el siguiente:
 - i) un pequeño aro flotante sujeto a una rabiza flotante de por lo menos 30 metros de longitud;
 - ii) un cuchillo de hoja fija y mango flotante, sujeto por una piola y estibado en un bolsillo del exterior de la capota abatible, cerca del punto en que la boza esté sujeta a la balsa; además, toda balsa autorizada a llevar 13

personas o más irá provista de un segundo cuchillo, que no necesitará ser de hoja fija;

- iii) si se trata de una balsa autorizada a llevar 12 personas como máximo, un achicador flotante; si se trata de una balsa autorizada a llevar 13 personas o más, dos achicadores flotantes;
- iv) dos esponjas;
- v) dos anclas flotantes provistas de estacha a prueba de socolladas y de cabo guía, una de ellas de respeto y la otra permanentemente sujeta a la balsa de un modo tal que haga que, cuando ésta se infle o esté flotando, quede orientada con respecto al viento de la manera más estable posible; la resistencia de ambas anclas flotantes y de sus estachas y cabos guía habrá de ser suficiente sea cual fuere el estado de la mar; estas anclas llevarán grilletes en ambos extremos del cabo y serán de un tipo no susceptible de quedar vuelto del revés entre sus vientos;
- vi) dos zaguales flotantes;
- vii) tres abrelatas; las navajas de muelle provistas de hoja abrelatas especial satisfacen esta prescripción;
- viii) un botiquín de primeros auxilios en un estuche estanco que se pueda cerrar herméticamente tras haber sido utilizado;
- ix) un silbato o medio equivalente para dar señales acústicas;
- x) cuatro cohetes lanzabengalas con paracaídas que cumplan con lo prescrito en la regla 29;
- xi) seis bengalas de mano que cumplan con lo prescrito en la regla 30;
- xii) dos señales fumígenas flotantes que cumplan con lo prescrito en la regla 31;
- xiii) una linterna eléctrica estanca, adecuada para hacer señales Morse, un juego de pilas de respeto, y una bombilla también de respeto, todo ello en un receptáculo estanco;
- xiv) un reflector de radar eficaz a menos que en la balsa salvavidas vaya estibado un respondedor de radar para embarcación de supervivencia;

- xv) un espejo de señales diurnas con las instrucciones necesarias para hacer señales a buques y aeronaves;
 - xvi) un ejemplar de las señales de salvamento a que se hace referencia en la regla V/16 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en una tarjeta impermeable o en un receptáculo estanco;
 - xvii) un juego de aparejos de pesca;
 - xviii) una ración de alimentos que dé como mínimo 10 000 kilojulios por cada una de las personas que la balsa esté autorizada a llevar; estas raciones irán en envases herméticos metidos en un receptáculo estanco;
 - xix) recipientes estancos con 1,5 litros de agua dulce por cada persona que la balsa esté autorizada a llevar; de esa cantidad, 0,5 litros por persona podrán sustituirse por un aparato desalinizador que pueda producir un volumen igual de agua dulce en dos días;
 - xx) un vaso graduado inoxidable para beber;
 - xxi) seis dosis de medicamentos contra el mareo y una bolsa para casos de mareo, por cada persona que la balsa esté autorizada a llevar;
 - xxii) instrucciones acerca de cómo sobrevivir;
 - xxiii) instrucciones relativas a las medidas que procede tomar inmediatamente;
 - xxiv) ayudas térmicas que cumplan con lo prescrito en la regla 26, suficientes para el 10 por ciento del número de personas que la balsa salvavidas esté autorizada a llevar, o para dos si este número es mayor.
- b) El marcado que según lo prescrito en las reglas 21 7) c) v) y 22 7) vii) habrán de llevar las balsas salvavidas equipadas de conformidad con el apartado a) consistirá en la expresión "SOLAS PAQUETE A" escrita con letras mayúsculas del alfabeto romano.
- c) Cuando proceda, el equipo se guardará en un receptáculo que, si no es parte integrante de la balsa salvavidas ni está permanentemente unido a ella, se estibarà y se asegurará dentro de la balsa,

y habrá de poder flotar en el agua por lo menos durante 30 minutos sin que su contenido sufra daños.

6) Medios de zafa automática para las balsas salvavidas

a) Sistema de boza

El sistema de boza de la balsa salvavidas proporcionará un medio de unión entre el buque y la balsa y estará dispuesto de modo que impida que la balsa salvavidas, al soltarse y, en el caso de una balsa salvavidas inflable, al quedar inflada, sea arrastrada hacia el fondo por el buque que se hunde.

b) Enlace débil

Si se utiliza un enlace débil en los medios de zafa automática, este enlace:

- i) no habrá de romperse por efecto de la fuerza necesaria para extraer la boza de la envoltura de la balsa salvavidas;
- ii) será lo bastante resistente como para permitir, en los casos procedentes, el inflado de la balsa salvavidas;
- iii) se romperá cuando esté sometido a un esfuerzo de $2,2 \pm 0,4$ kilonewtonios.

c) Unidades de destrinca hidrostática

Si se utiliza una unidad de destrinca hidrostática en los medios de zafa automática, esta unidad:

- i) estará fabricada con materiales compatibles entre sí para evitar su funcionamiento defectuoso; no se aceptarán la galvanización ni otras formas de revestimiento metálico de los componentes de la unidad de destrinca hidrostática;
- ii) soltará automáticamente la balsa salvavidas a una profundidad de no más de 4 metros;
- iii) tendrá desagües que impidan la acumulación de agua en la cámara hidrostática cuando la unidad está en su posición normal;
- iv) estará fabricada de modo que no se produzca la suelta cuando las olas pasen sobre la unidad;
- v) irá marcada permanentemente en la parte exterior con su tipo y número de serie;

- vi) llevará un documento o una placa de identificación que indique la fecha de fabricación, el tipo y el número de serie;
- vii) será tal que cada una de las partes conectadas al sistema de boza tenga una resistencia al menos igual a la exigida para la boza;
- viii) si es desechable, llevará instrucciones para determinar la fecha de expiración y medios para marcar esta fecha en la unidad.

Regla 21

Balsas salvavidas inflables

- 1) Las balsas salvavidas inflables cumplirán con lo prescrito en la regla 20 y en la presente regla.
- 2) Construcción de las balsas salvavidas inflables
 - a) La cámara de flotabilidad principal estará dividida en no menos de dos compartimientos separados, cada uno de los cuales irá provisto, para su inflado, de una válvula de inflación, de retención. Las cámaras de flotabilidad estarán dispuestas de modo que si uno cualquiera de los compartimientos sufre una avería o no se infla, los compartimientos intactos puedan sostener, con francobordo positivo en toda la periferia de la balsa salvavidas, el número de personas que esté autorizada a llevar, asignando a cada una de ellas una masa de 75 kilogramos y suponiéndolas a todas sentadas en posición normal.
 - b) El piso de la balsa salvavidas será impermeable y podrá quedar suficientemente aislado contra el frío:
 - i.) mediante uno o más compartimientos que los ocupantes puedan inflar, o que se inflen automáticamente y los ocupantes puedan desinflar e inflar de nuevo; o
 - ii) por otros medios igualmente eficaces que no hagan necesario el inflado.
 - c) La balsa se inflará con un gas atóxico. El inflado deberá poder quedar terminado en no más de 1 minuto a una temperatura ambiente de entre 18 grados celsius y 20 grados celsius, y en no más de 3 minutos a una temperatura ambiente de -30 grados celsius. Una vez inflada, la balsa salvavidas, con su asignación completa de personas y su equipo, habrá de conservar su forma.

- d) Cada compartimiento inflable podrá resistir una presión igual por lo menos a tres veces la presión de servicio y, bien por medio de válvulas de alivio, bien limitando el suministro de gas, se impedirá que pueda alcanzar una presión superior al doble de la presión de servicio. Se proveerán medios que permitan instalar la bomba o el fuelle que para completar el inflado prescribe el párrafo 10 a) ii) a fin de mantener la presión de servicio.

3) Capacidad de transporte de las balsas salvavidas inflables

El número de personas que una balsa salvavidas estará autorizada a llevar será igual al menor de los números siguientes:

- i) el mayor número entero que resulte de dividir por 0,096 el volumen, medido en metros cúbicos, de las cámaras de flotabilidad principales (que para este fin no incluirán los arcos ni las bancadas, si las hay) cuando estén infladas; o
 - ii) el mayor número entero que resulte de dividir por 0,372 el área de la sección horizontal interior de la balsa (que para este fin puede incluir la bancada o las bancadas, si las hay) medida en metros cuadrados hasta el borde de las cámaras de flotabilidad que ocupe la posición más interior; o
 - iii) el número de personas que, con una masa media de 75 kilogramos, todas ellas con su chaleco salvavidas puesto, puedan ir sentadas con comodidad y espacio superior suficientes sin dificultar el funcionamiento de ningún componente del equipo de la balsa salvavidas.
- 4) Acceso a las balsas salvavidas inflables
- a) Por lo menos una entrada irá provista de una rampa de acceso semirrígida que permita subir a la balsa salvavidas desde el agua, dispuesta de modo que, si la rampa sufre daños, la balsa no se desinflen en medida considerable. En el caso de una balsa salvavidas de pescante que tenga más de una entrada, la rampa de acceso irá instalada en la entrada opuesta a los cabos de acercamiento y a los medios de embarco.
 - b) Las entradas desprovistas de rampa tendrán una escala de acceso cuyo peldaño inferior estará situado a no menos de 0,4 metros por debajo de la flotación mínima de la balsa.

- c) Dentro de la balsa habrá medios para ayudar a las personas a subir a bordo desde la escala.
- 5) Estabilidad de las balsas salvavidas inflables
- a) Toda balsa salvavidas inflable estará construida de tal manera que, completamente inflada y flotando con la capota abatible levantada, mantenga su estabilidad en mar encrespada.
 - b) La balsa salvavidas tendrá una estabilidad tal que, cuando esté en posición invertida, una persona pueda voltearla tanto en mar encrespada como en aguas tranquilas.
 - c) La balsa salvavidas tendrá una estabilidad tal que, con su asignación completa de personas y su equipo, pueda ser remolcada a velocidades de hasta 3 nudos en aguas tranquilas.
- 6) Accesorios de las balsas salvavidas inflables
- a) La resistencia a la rotura del sistema formado por la boza y los medios que la sujetan a la balsa salvavidas será, salvo por lo que respecta al enlace débil que prescribe la regla 20 6) b), por lo menos de 10,0 kilonewtonios en el caso de una balsa autorizada a llevar nueve personas o más, y por lo menos de 7,5 kilonewtonios en el de cualquier otra balsa salvavidas. Para inflar la balsa salvavidas deberá bastar con una persona.
 - b) En la parte superior de la capota abatible de la balsa salvavidas habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que en una noche oscura de buena visibilidad pueda verse a una distancia mínima de 2 millas durante un periodo de al menos 12 horas. Si se trata de una luz de destellos, los emitirá a un ritmo no inferior a 50 por minuto durante las dos primeras horas del periodo de funcionamiento de 12 horas. La lámpara estará alimentada por una pila activada por agua de mar, o por una pila seca, y se encenderá automáticamente cuando se infle la balsa. La pila será de un tipo que no se deteriore aunque se moje o se humedezca en la balsa salvavidas estibada.
 - c) Dentro de la balsa salvavidas habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que pueda funcionar continuamente durante un periodo de al menos 12 horas. Se encenderá automáticamente cuando se infle la balsa y tendrá la intensidad suficiente que permita leer las instrucciones de supervivencia y de manejo del equipo.

7) Envolturas de las balsas salvavidas inflables

- a) La balsa salvavidas irá en una envoltura que:
 - i) por su fabricación pueda resistir las condiciones de intenso desgaste que impone el mar;
 - ii) tenga flotabilidad propia suficiente, cuando envuelva la balsa y el equipo de ésta, para extraer la boza de su interior y accionar el mecanismo de inflado en caso de que el buque se hunda;
 - iii) en la medida de lo posible sea estanca, si bien en el fondo llevará orificios de desagüe.
- b) La balsa salvavidas irá embalada en su envoltura de modo que, dentro de lo posible y una vez en el agua, se infle flotando adrizada al separarse de la envoltura.
- c) En la envoltura se marcarán:
 - i) el nombre del fabricante o la marca comercial;
 - ii) el número de serie;
 - iii) el nombre de la autoridad que haya dado la aprobación y el número de personas que la balsa esté autorizada a llevar;
 - iv) SBP (seguridad de buques pesqueros)
 - v) el tipo de paquete de emergencia que contenga;
 - vi) la fecha de la última revisión a que fue sometida;
 - vii) la longitud de la boza;
 - viii) la máxima altura de estiba permitida por encima de la flotación (dependerá de la altura empleada en la prueba de caída y de la longitud de la boza);
 - ix) instrucciones para la puesta a flote.

8) Marcas de las balsas salvavidas inflables

En la balsa salvavidas se marcarán:

- i) el nombre del fabricante o la marca comercial;

- ii) el número de serie;
 - iii) la fecha de fabricación (mes y año);
 - iv) el nombre de la autoridad que haya dado la aprobación;
 - v) el nombre y la dirección de la estación de servicio en que se efectuó la última revisión;
 - vi) encima de cada entrada, en caracteres de un color que haga contraste con el de la balsa salvavidas y que tengan una altura mínima de 100 milímetros, el número de personas que la balsa esté autorizada a llevar.
- 9) Balsas salvavidas inflables de pescante
- a) Además de cumplir con las prescripciones precedentes, toda balsa salvavidas destinada a ser utilizada con un dispositivo aprobado de puesta a flote resistirá, suspendida de su gancho de izada o eslinga, una carga igual a:
 - i) 4 veces la masa de su asignación completa de personas y de su equipo, a una temperatura ambiente y una temperatura estabilizada de la balsa de 20 ± 3 grados celsius, sin que ninguna de las válvulas de alivio funcione; y
 - ii) 1,1 veces la masa de su asignación completa de personas y de su equipo a una temperatura ambiente y una temperatura estabilizada de la balsa de -30 grados celsius con todas las válvulas de alivio en funcionamiento.
 - b) Las envolturas rígidas de las balsas salvavidas que hayan de ponerse a flote con un dispositivo provisto para este fin irán sujetas de modo que ni la envoltura ni partes de ésta puedan caer al mar mientras se infla y se pone a flote la balsa que iba en la envoltura o después de realizar estas operaciones.
- 10) Equipo complementario de las balsas salvavidas inflables
- a) Además de llevar el equipo prescrito en la regla 20 5), toda balsa salvavidas inflable irá provista de:
 - i) un equipo con los artículos necesarios para reparar pinchazos en los compartimientos de flotabilidad;

- ii) una bomba o un fuelle para completar el inflado.
- b) Los cuchillos prescritos en la regla 20 5) a) ii) serán navajas de muelle.

Regla 22

Balsas salvavidas rígidas

- 1) Las balsas salvavidas rígidas cumplirán con lo prescrito en la regla 20 y en la presente regla.
- 2) Construcción de las balsas salvavidas rígidas
 - a) Dará su flotabilidad a la balsa salvavidas un material aprobado que tenga flotabilidad propia, emplazado tan cerca como sea posible de la periferia de la balsa. Dicho material será piroretardante o estará protegido por un revestimiento piroretardante.
 - b) El piso de la balsa salvavidas impedirá que penetre el agua y mantendrá eficazmente separados del agua a sus ocupantes, además de aislarlos del frío.
- 3) Capacidad de transporte de las balsas salvavidas rígidas

El número de personas que una balsa salvavidas estará autorizada a llevar será igual al menor de los números siguientes:

 - i) el mayor número entero que resulte de dividir por 0,096 el volumen, medido en metros cúbicos, del material de flotabilidad multiplicado por un factor de 1 menos la gravedad específica de ese material; o
 - ii) el mayor número entero que resulta de dividir por 0,372 el área de la sección horizontal, medida en metros cuadrados, del piso de la balsa; o
 - iii) el número de personas que, con una masa media de 75 kilogramos, todas ellas con su chaleco salvavidas puesto, puedan ir sentadas con comodidad y espacio superior suficientes sin dificultar el funcionamiento de ningún componente del equipo de la balsa salvavidas.
- 4) Acceso a las balsas salvavidas rígidas
 - a) Por lo menos una entrada irá provista de una rampa de acceso rígida que permita subir a la balsa salvavidas desde el agua. En el caso de una balsa salvavidas de pescante que tenga más de una entrada,

la rampa de acceso irá instalada en la entrada opuesta a los medios de acercamiento y embarco.

- b) Las entradas desprovistas de rampa tendrán una escala de acceso cuyo peldaño inferior estará situado a no menos de 0,4 metros por debajo de la flotación mínima de la balsa.
 - c) Dentro de ésta habrá medios para ayudar a las personas a subir a bordo desde la escala.
- 5) Estabilidad de las balsas salvavidas rígidas
- a) A menos que pueda prestar servicio con seguridad tanto adrizada como invertida, la balsa salvavidas tendrá una resistencia y una estabilidad tales que le permitan autovoltearse, o que una persona pueda voltearla fácilmente tanto en mar encrespada como en aguas tranquilas.
 - b) La balsa salvavidas tendrá una estabilidad tal que, con su asignación completa de personas y su equipo, pueda ser remolcada a velocidades de hasta 3 nudos en aguas tranquilas.
- 6) Accesorios de las balsas salvavidas rígidas
- a) La balsa salvavidas irá provista de una boza adecuada. La resistencia a la rotura del sistema formado por dicha boza y los medios que la sujeten a la balsa salvavidas será, salvo por lo que respecta al enlace débil que prescribe la regla 20 6) b), por lo menos de 10,0 kilonewtonios en el caso de balsas autorizadas a llevar nueve personas o más, y por lo menos de 7,5 kilonewtonios en el caso de cualquier otra balsa salvavidas.
 - b) En la parte superior de la capota abatible de la balsa salvavidas habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que en una noche oscura de buena visibilidad pueda verse a una distancia mínima de 2 millas durante un periodo de al menos 12 horas. Si se trata de una luz de destellos, los emitirá a un ritmo no inferior a 50 por minuto durante las dos primeras horas del periodo de funcionamiento de 12 horas. La lámpara estará alimentada por una pila activada por agua de mar, o por una pila seca, y se encenderá automáticamente cuando la capota abatible de la balsa salvavidas quede colocada en posición. La pila será de un tipo que no se deteriore aunque se moje o se humedezca en la balsa salvavidas estibada.

- c) Dentro de la balsa salvavidas habrá instalada una lámpara de accionamiento manual que pueda funcionar continuamente durante un periodo de al menos 12 horas. Se encenderá automáticamente cuando la capota abatible de la balsa quede colocada en posición y tendrá la intensidad suficiente que permita leer las instrucciones de supervivencia y de manejo del equipo.

7) Marcas de las balsas salvavidas rígidas

En la balsa salvavidas se marcarán:

- i) el nombre y el puerto de matrícula del buque al que pertenezca la balsa;
- ii) el nombre del fabricante o la marca comercial;
- iii) el número de serie;
- iv) el nombre de la autoridad que haya dado la aprobación;
- v) encima de cada entrada, en caracteres de un color que contraste con el de la balsa salvavidas y que tengan una altura mínima de 100 milímetros, el número de personas que la balsa esté autorizada a llevar;
- vi) SBP (seguridad de buques pesqueros)
- vii) el tipo de paquete de emergencia que contenga;
- viii) la longitud de la boza;
- ix) la máxima altura de estiba permitida por encima de la flotación (altura determinada en la prueba de caída);
- x) instrucciones para la puesta a flote.

8) Balsas salvavidas rígidas de pescante

Además de cumplir con las prescripciones precedentes, toda balsa salvavidas rígida destinada a ser utilizada con un dispositivo aprobado de puesta a flote resistirá, suspendida de su gancho de izada o eslinga, una carga igual a 4 veces la masa de su asignación completa de personas y de su equipo.

Regla 23

Botes de rescate

1) Prescripciones generales

- a) Salvo disposición de la presente regla en otro sentido, todos los botes de rescate cumplirán con lo prescrito en las reglas 17 1) a 17 7) d) inclusive, 17 7 f), 17 7) g), 17 7) i), 17 7) l) y 17 9).
- b) Los botes de rescate podrán ser rígidos o de los que han de estar inflados, o bien de un tipo en que se combinen esas dos modalidades, y:
 - i) tendrán una eslora mínima de 3,8 metros y máxima de 8,5 metros, salvo cuando a causa del tamaño del buque o por otras razones se estime que no es razonable o posible llevar tales botes, en cuyo caso la Administración podrá aceptar botes de eslora menor aunque nunca inferior a 3,3 metros;
 - ii) podrán llevar por lo menos cinco personas sentadas y una persona tumbada o, si se trata de un bote de rescate de eslora inferior a 3,8 metros, cualquier número inferior que determine la Administración.
- c) La Administración determinará el número de personas que un bote esté autorizado a llevar.
- d) Los botes de rescate que sean una combinación de partes rígidas y partes infladas cumplirán con las prescripciones pertinentes de la presente regla de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.
- e) A menos que el bote de rescate tenga arrufo suficiente, se le proveerá de una capota integral de proa que cubra al menos el 15 por ciento de su eslora.
- f) Los botes de rescate podrán maniobrar a velocidades de hasta 6 nudos y mantener esa velocidad durante un periodo mínimo de 4 horas.
- g) Los botes de rescate tendrán movilidad y maniobrabilidad suficientes en mar encrespada para permitir rescatar a personas que estén en el agua, concentrar balsas salvavidas y remolcar la mayor de las balsas salvavidas que lleve el buque cargada con su asignación completa de personas y su equipo o el equivalente de esto, a una velocidad de por lo menos 2 nudos.

- h) El bote de rescate podrá ir provisto de un motor intraborda o fueraborda. Si se trata de un motor fueraborda, el timón y la caña del timón podrán formar parte del motor. No obstante lo prescrito en la regla 17 6) a), los botes de rescate podrán ir provistos de motor fueraborda de gasolina con un sistema aprobado de combustible, a condición de que los depósitos de gasolina estén especialmente protegidos contra incendios y explosiones.
 - i) Los botes de rescate irán provistos de medios de remolque fijados de modo permanente y cuya resistencia sea suficiente para reunir o remolcar balsas salvavidas tal como se prescribe en el párrafo 1 g).
 - j) Los botes de rescate irán provistos de medios estancos de estiba para los artículos pequeños del equipo.
- 2) Equipo de los botes de rescate
- a) Todos los artículos que forman el equipo del bote de rescate, exceptuados los bicheros, que se mantendrán listos para abrir el bote del costado del buque, irán sujetos en el interior del bote afianzándolos con trincas, guardándolos en taquillas o compartimientos, asegurándolos con abrazaderas u otros dispositivos análogos de sujeción, o utilizando otros medios adecuados. El equipo irá sujeto de tal manera que no entorpezca ningún procedimiento de puesta a flote o de recuperación. Todos los artículos que forman el equipo del bote de rescate serán tan pequeños y de tan poca masa como resulte posible e irán empaquetados de forma adecuada y compacta.
 - b) El equipo normal de todo bote de rescate será el siguiente:
 - i) remos flotantes o zaguales en número suficiente para avanzar con mar en calma; para cada remo habrá toletes, horquillas o medios equivalentes; los toletes o las horquillas estarán sujetos al bote con piolas o cadenas;
 - ii) un achicador flotante;
 - iii) una bitácora con un compás de funcionamiento seguro, que sea luminoso o lleve medios adecuados de iluminación;

- iv) un ancla flotante con cabo guía y estacha de resistencia adecuada cuya longitud sea de 10 metros por lo menos;
 - v) una boza de longitud y resistencia adecuada unida al dispositivo de suelta que cumpla con lo prescrito en la regla 17 7) g), emplazada en el extremo de proa del bote;
 - vi) un cabo flotante de por lo menos 50 metros de longitud, de resistencia suficiente para remolcar una balsa salvavidas de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1 g);
 - vii) una linterna eléctrica estanca, adecuada para hacer señales Morse, un juego de pilas de respeto y una bombilla también de respeto, todo ello en un receptáculo estanco;
 - viii) un silbato u otro medio equivalente para dar señales acústicas;
 - ix) un botiquín de primeros auxilios en un estuche estanco que se pueda cerrar herméticamente tras haber sido utilizado;
 - x) dos pequeños aros flotantes de salvamento, cada uno de ellos sujeto a una rabiza flotante de por lo menos 30 metros;
 - xi) un proyector que pueda iluminar eficazmente de noche un objeto de color claro de 18 metros de ancho a una distancia de 180 metros durante un periodo total de 6 horas y funcionar como mínimo durante 3 horas seguidas;
 - xii) un reflector de radar eficaz;
 - xiii) ayudas térmicas que cumplan por ciento con lo prescrito en la regla 26, suficientes para el 10 por ciento del número de personas que el bote de rescate esté autorizado a llevar, o para dos si este número es mayor.
- c) Además del equipo prescrito en el párrafo 2.2, el equipo normal de todo bote de rescate rígido comprenderá:
- i) un bichero;
 - ii) un balde;
 - iii) un cuchillo o una hachuela.

- d) Además del equipo prescrito en el párrafo 2.2, el equipo normal de todo bote de rescate inflado comprenderá:
 - i) una navaja de muelle, flotante;
 - ii) dos esponjas;
 - iii) un fuelle o una bomba eficaces de accionamiento manual;
 - iv) un receptáculo adecuado con lo necesario para reparar pinchazos;
 - v) un bichero de seguridad.
- 3) Prescripciones complementarias aplicables a los botes de rescate inflados
 - a) Lo prescrito en las reglas 17 1) c) y 17 1) e) no es aplicable a los botes de rescate inflados.
 - b) Todo bote de rescate inflado estará construido de modo que, suspendido de su eslinga o su gancho de izada tenga:
 - i) la resistencia y la rigidez necesarias para que se le pueda arriar y recuperar con su asignación completa de personas y su equipo;
 - ii) la resistencia necesaria para soportar una carga igual a 4 veces la masa de su asignación completa de personas y su equipo a una temperatura ambiente de 20 ± 3 grados celsius, sin que ninguna de las válvulas de alivio funcione;
 - iii) la resistencia necesaria para soportar una carga igual a 1,1 veces la masa de su asignación completa de personas y su equipo a una temperatura ambiente de -30 grados celsius, con todas las válvulas de alivio en funcionamiento.
 - c) Los botes de rescate inflados estarán fabricados de modo que puedan resistir la exposición a la intemperie:
 - i) estibados en una cubierta expuesta de un buque que se halle en la mar;
 - ii) durante 30 días a flote, sea cual fuere el estado de la mar.

- d) Además de cumplir con lo prescrito en la regla 17 9), en los botes de rescate inflados se marcará un número de serie, el nombre del fabricante o la marca comercial y la fecha de fabricación.
- e) Darán flotabilidad al bote de rescate inflado, bien una sola cámara dividida en por lo menos cinco compartimientos separados de un volumen aproximadamente igual, bien dos cámaras separadas, ninguna de las cuales excederá del 60 por ciento del volumen total. Estas cámaras de flotabilidad estarán dispuestas de modo que si uno cualquiera de los compartimientos sufre daños los compartimientos intactos puedan sostener, con francobordo positivo en toda la periferia del bote de rescate, el número de personas que dicho bote esté autorizado a llevar, asignando a cada una de ellas una masa de 75 kilogramos y suponiéndolas a todas sentadas en posición normal.
- f) Una vez infladas, las cámaras de flotabilidad que forman el contorno del bote de rescate inflado deberán proveer un volumen mínimo de 0,17 metros cúbicos por cada persona que el bote de rescate esté autorizado a llevar.
- g) Cada compartimiento de flotabilidad estará provisto de una válvula de retención para el inflado manual, y de medios para desinflarlo. Asimismo habrá instalada una válvula de alivio, a menos que la Administración estime que es innecesaria.
- h) Por debajo del fondo del bote de rescate inflado y en otros sitios vulnerables de la parte exterior de éste se colocarán bandas antiabrasivas que la Administración juzgue satisfactorias.
- i) Si el bote de rescate inflado lleva espejo de popa, éste irá a una distancia del extremo popel que no exceda del 20 por ciento de la eslora total.
- j) Se proveerán parches de refuerzo adecuados para sujetar las bozas de proa y de popa y las guirnaldas salvavidas de los perímetros interior y exterior del bote de rescate.
- k) El bote de rescate inflado habrá de mantenerse completamente inflado en todo momento.

Regla 24

Chalecos salvavidas

- 1) Prescripciones generales aplicables a los chalecos salvavidas
 - a) Los chalecos salvavidas dejarán de arder o de fundirse tras haber estado totalmente envueltos en llamas durante 2 segundos.
 - b) Los chalecos salvavidas estarán fabricados de modo que:
 - i) después de la oportuna demostración, una persona pueda ponérselo correctamente, sin ayuda, en no más de 1 minuto;
 - ii) puedan llevarse vueltos del revés o, según muestre claramente su aspecto, sólo del derecho, y de tal modo que, dentro de lo posible, no haya riesgo de que los usuarios se los pongan incorrectamente;
 - iii) sean cómodos de llevar;
 - iv) permitan al usuario lanzarse al agua desde una altura de al menos 4,5 metros sin lesionarse y sin que el chaleco salvavidas quede descolocado o sufra daños.
 - c) Los chalecos salvavidas tendrán flotabilidad y estabilidad suficientes en agua dulce tranquila para:
 - i) mantener a 120 milímetros por lo menos por encima del agua la boca de una persona exhausta o desvanecida, con el cuerpo inclinado hacia atrás a un ángulo mínimo de 20 grados y máximo de 50 grados con respecto a la posición vertical;
 - ii) dar la vuelta en el agua al cuerpo de una persona desvanecida, desde cualquier posición hasta que, en no más de 5 segundos, la boca quede fuera del agua.
 - d) Los chalecos salvavidas tendrán una flotabilidad que no quede reducida en más de un 5 por ciento después de 24 horas de inmersión en agua dulce.
 - e) Los chalecos salvavidas permitirán a las personas que los lleven nadar una distancia corta y subir a una embarcación de supervivencia.

- f) Todo chaleco salvavidas llevará un pito firmemente sujeto por medio de un cordón.

2) Chalecos salvavidas inflables

Todo chaleco salvavidas que para flotar haya de inflarse tendrá por lo menos dos compartimientos separados, cumplirá con lo prescrito en el párrafo 1) y:

- i) se inflará automáticamente al sumergirse, irá provisto de un dispositivo que permita inflarlo con un solo movimiento de la mano y podrá también inflarse soplando;
- ii) en caso de pérdida de la flotabilidad en uno cualquiera de los compartimientos, seguirá cumpliendo con lo prescrito en el párrafo 1) b), c) y e);
- iii) cumplirá con lo prescrito en el párrafo 1) d) después de haber sido inflado por medio del mecanismo automático.

3) Luces de chalecos salvavidas

- a) Todo chaleco salvavidas llevará una luz que:
 - i) tendrá una intensidad lumínica de por lo menos 0,75 candelas;
 - ii) tendrá una fuente de energía que pueda dar una intensidad lumínica de 0,75 candelas durante por lo menos 8 horas;
 - iii) será visible en un segmento tan amplio como resulte posible del hemisferio superior, cuando vaya unida al chaleco salvavidas.
- b) Si la luz mencionada en el párrafo 3) a) es de destellos, además:
 - i) irá provista de un conmutador manual;
 - ii) no llevará lente o reflector cóncavo que concentre el haz;
 - iii) su ritmo no será inferior a 50 destellos por minuto, con una intensidad lumínica eficaz de 0,75 candelas como mínimo.

Regla 25

Trajes de inmersión

- 1) Prescripciones generales aplicables a los trajes de inmersión
 - a) El traje de inmersión estará confeccionado con materiales impermeables, de modo que:
 - i) pueda desempaquetarse y quedar puesto, sin ayuda, en no más de 2 minutos, habida cuenta de la indumentaria que además haya que llevar, más un chaleco salvavidas si el traje de inmersión ha de llevarse con éste;
 - ii) deje de arder o de fundirse tras haber estado totalmente envuelto en llamas durante 2 segundos;
 - iii) cubra todo el cuerpo, pero no la cara; las manos quedarán asimismo cubiertas, a menos que el traje lleve quantes unidos permanentemente;
 - iv) lleve los medios necesarios para reducir al mínimo o disminuir la entrada de aire en las perneras;
 - v) tras haber saltado al agua el usuario desde una altura no inferior a 4,5 metros, no se produzca una penetración excesiva de agua en el traje.
 - b) Un traje de inmersión que cumpla también con lo prescrito en la regla 24 se podrá clasificar como chaleco salvavidas.
 - c) El traje de inmersión permitirá a la persona que lo lleve y que además lleve un chaleco salvavidas, si el traje ha de llevarse con tal chaleco:
 - i) subir y bajar por una escala vertical de al menos 5 metros de altura;
 - ii) desempeñar cometidos normales durante el abandono del buque;
 - iii) lanzarse al agua desde una altura de al menos 4,5 metros sin que el traje sufra daños o quede descolocado y sin que el usuario se lesione;
 - iv) nadar una distancia corta y subir a una embarcación de supervivencia.

- d) Un traje de inmersión que tenga flotabilidad suplementaria y haya sido proyectado para ser utilizado sin chaleco salvavidas irá provisto de una luz que cumpla con lo prescrito en la regla 24 3) y del pito prescrito en la regla 24 1) f).
 - e) Si es necesario llevar chaleco salvavidas además del traje de inmersión, el chaleco se llevará encima del traje de inmersión. Una persona que lleve un traje de inmersión habrá de poder ponerse sin ayuda un chaleco salvavidas.
- 2) Prescripciones relativas a las cualidades térmicas de los trajes de inmersión
- a) Un traje de inmersión hecho de un material que no sea intrínsecamente aislante:
 - i) llevará marcadas instrucciones que indiquen que debe llevarse en combinación con prendas de abrigo;
 - ii) estará confeccionado de modo que, si una persona lo lleva puesto en combinación con prendas de abrigo y además con un chaleco salvavidas, si ha de llevarse con tal chaleco, el traje continúe dando protección térmica suficiente para que, utilizado durante 1 hora en una corriente de aguas tranquilas cuya temperatura sea de 5 grados celsius, tras haber saltado al agua el usuario desde una altura de 4,5 metros, la temperatura corporal de éste no descienda más de 2 grados celsius.
 - b) Un traje de inmersión hecho de un material que sea intrínsecamente aislante y que se lleve puesto con un chaleco salvavidas, si ha de llevarse en combinación con tal chaleco, dará al usuario, después de que éste haya saltado al agua desde una altura de 4,5 metros, protección térmica suficiente para que su temperatura no descienda más de 2 grados celsius tras un periodo de inmersión de 6 horas en una corriente de aguas tranquilas cuya temperatura oscile entre 0 grados celsius y 2 grados celsius.
 - c) El traje de inmersión permitirá a la persona que lo lleve puesto con las manos cubiertas tomar un lapicero y escribir después de haber estado 1 hora en el agua hallándose ésta a 5 grados celsius.
- 3) Prescripciones relativas a la flotabilidad

Una persona que se encuentre en agua dulce llevando, bien un traje de inmersión que cumpla lo prescrito en la regla 24,

bien un traje de inmersión con chaleco salvavidas, podrá, hallándose boca abajo, darse la vuelta y quedar boca arriba en no más de 5 segundos.

Regla 26

Ayudas térmicas

- 1) Toda ayuda térmica se fabricará con material impermeable cuya termoconductividad no exceda de 0,25 vatios/(metros-kelvin) y estará confeccionada de modo que, cuando se haga uso de ella para envolver a una persona, reduzca la pérdida de calor que, por convección y por evaporación, pueda sufrir el cuerpo de aquélla.
- 2) La ayuda térmica:
 - i) cubrirá todo el cuerpo de una persona que lleve un chaleco salvavidas, pero no su cara; las manos quedarán asimismo cubiertas, a menos que la ayuda térmica lleve guantes unidos permanentemente;
 - ii) podrá desempaquetarse y el usuario podrá ponérsela fácilmente sin ayuda en una embarcación de supervivencia o en un bote de rescate;
 - iii) permitirá al usuario quitársela en el agua en no más de 2 minutos si le estorba para nadar.
- 3) La ayuda térmica podrá utilizarse, dando la protección adecuada, a temperaturas del aire comprendidas entre -30 grados celsius y +20 grados celsius.

Regla 27

Aros salvavidas

- 1) Especificaciones de los aros salvavidas
Todo aro salvavidas:
 - i) tendrá un diámetro exterior no superior a 800 milímetros y un diámetro interior no inferior a 400 milímetros;
 - ii) estará fabricado de material que tenga flotabilidad propia; no necesitará para flotar anea, virutas de corcho, corcho granulado o cualquier otro material granulado suelto, ni ningún compartimiento neumático que haya de inflarse;
 - iii) podrá sostener en agua dulce durante 24 horas pesas de hierro con un peso mínimo de 14,5 kilogramos;

- iv) tendrá una masa mínima de 2,5 kilogramos;
 - v) dejará de arder o de fundirse tras haber estado totalmente envuelto en llamas durante 2 segundos;
 - vi) estará fabricado de modo que resista una caída al agua desde la altura a la que vaya estibado por encima de la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo, o desde una altura de 30 metros si este valor es mayor, sin que disminuyan sus posibilidades de uso ni las de sus accesorios;
 - vii) si está destinado a accionar el sistema automático de suelta rápida provisto para las señales fumígenas de funcionamiento automático y las luces de encendido automático, tendrá una masa suficiente para accionar el sistema de suelta rápida o una masa de 4 kilogramos, si este valor es mayor;
 - viii) irá provisto de una guirnalda salvavidas que tenga un diámetro de 9,5 milímetros por lo menos y una longitud que por lo menos sea igual a 4 veces el diámetro exterior del aro. La guirnalda salvavidas irá sujeta en cuatro puntos equidistantes, en la circunferencia del aro, de modo que forme cuatro senos iguales.
- 2) Luces de encendido automático de aros salvavidas
- Las luces de encendido automático prescritas en la regla 10 2):
- i) serán tales que el agua no las pueda apagar;
 - ii) podrán permanecer encendidas de modo continuo con una intensidad lumínica de por lo menos 2 candelas en todas las direcciones del hemisferio superior o emitir destellos (destellos de descarga) a un ritmo no inferior a 50 por minuto, al menos con la correspondiente intensidad lumínica eficaz;
 - iii) irán provistos de una fuente de energía que pueda cumplir con lo prescrito en el apartado ii) durante un periodo de 2 horas por lo menos;
 - iv) podrán resistir la prueba de caída que se prescribe en el párrafo 1) vi).
- 3) Señales fumígenas de funcionamiento automático de aros salvavidas

Las señales fumígenas de funcionamiento automático prescritas en la regla 10 3):

- i) emitirán humo de color muy visible y de manera uniforme durante al menos 15 minutos cuando floten en aguas tranquilas;
- ii) no se inflamarán con explosión ni darán ninguna llama durante el periodo completo en que emitan humo;
- iii) no se anegarán en mar encrespada;
- iv) seguirán emitiendo humo durante al menos 10 segundos cuando estén completamente sumergidas en al agua;
- v) podrán resistir la prueba de caída que se prescribe en el párrafo 1) vi).

4) Rabizas flotantes

Las rabizas flotantes prescritas en la regla 10 4):

- i) no formarán cocas;
- ii) tendrán un diámetro de 8 milímetros por lo menos;
- iii) tendrán una resistencia a la rotura de 5 kilonewtonios por lo menos.

Regla 28

Aparatos lanzacabos

1) Todo aparato lanzacabos:

- i) podrá lanzar un cabo con precisión aceptable;
- ii) comprenderá por lo menos cuatro cohetes, cada uno de los cuales podrá lanzar el cabo a por lo menos 230 metros con buen tiempo;
- iii) comprenderá por lo menos cuatro cabos, cada uno de los cuales tendrá una resistencia a la rotura de por lo menos 2 kilonewtonios;
- iv) llevará impresas breves instrucciones o diagramas que indiquen claramente el modo de empleo del aparato lanzacabos.

2) El cohete que se dispare con pistola, o el cohete y su cabo solidario, si ambos constituyen un conjunto, irán dentro de un estuche hidrorresistente. Además, en el caso de un cohete que se dispare con pistola, el cabo y los cohetes, junto con los medios de ignición, irán en un receptáculo que los proteja de la intemperie.

Regla 29

Cohetes lanzabengalas con paracaídas

- 1) El cohete lanzabengalas con paracaídas:
 - i) irá en un estuche hidrorresistente;
 - ii) llevará impresas en el estuche instrucciones breves o diagramas que indiquen claramente el modo de empleo;
 - iii) tendrá medios integrales de ignición;
 - iv) estará proyectado de modo que no ocasione molestias a la persona que sostenga el estuche cuando se haga uso del cohete siguiendo las instrucciones de manejo recibidas del fabricante.

- 2) Disparado verticalmente, el cohete alcanzará una altura mínima de 300 metros. Cuando alcance el punto más alto de su trayectoria o esté cerca de ese punto, lanzará una bengala con paracaídas que:
 - i) arderá con un color rojo brillante;
 - ii) arderá uniformemente con una intensidad lumínica media de al menos 30 000 candelas;
 - iii) tendrá un periodo de combustión de al menos 40 segundos;
 - iv) tendrá una velocidad de descenso no superior a 5 metros por segundo;
 - v) no dañará el paracaídas ni los enganches de éste mientras esté ardiendo.

Regla 30

Bengalas de mano

- 1) La bengala de mano:
 - i) irá en un estuche hidrorresistente;
 - ii) llevará impresas en el estuche instrucciones breves o diagramas que indiquen claramente el modo de empleo;
 - iii) tendrá medios autónomos de ignición;
 - iv) estará proyectada de modo que no ocasione molestias a la persona que sostenga el estuche ni ponga en

peligro la embarcación de supervivencia con residuos ardientes o incandescentes cuando se haga uso de la bengala siguiendo las instrucciones de manejo recibidas del fabricante.

- 2) La bengala de mano:
 - i) arderá con un color rojo brillante;
 - ii) arderá uniformemente con una intensidad lumínica media de al menos 15 000 candelas;
 - iii) tendrá un periodo de combustión de al menos 1 minuto;
 - iv) seguirá ardiendo tras haberla sumergido en agua a una profundidad de 100 milímetros durante 10 segundos.

Regla 31

Señales fumígenas flotantes

- 1) La señal fumígena flotante:
 - i) irá en un estuche hidrorresistente;
 - ii) no se inflamará de manera explosiva si se utiliza siguiendo las instrucciones de manejo recibidas del fabricante;
 - iii) llevará impresas en el estuche instrucciones breves o diagramas que indiquen claramente el modo de empleo.
- 2) La señal fumígena flotante:
 - i) emitirá humo de color muy visible y de manera uniforme durante al menos 3 minutos cuando flote en aguas tranquilas;
 - ii) no dará ninguna llama durante el periodo completo en que emita humo;
 - iii) no se anegará en mar encrespada;
 - iv) seguirá emitiendo humo tras haberla sumergido en agua a una profundidad de 100 milímetros durante 10 segundos.

Regla 32

Dispositivos de puesta a flote y de embarco

1) Prescripciones generales

- a) Todo dispositivo de puesta a flote, con sus aparejos de arriado y recuperación, estará dispuesto de tal modo que la embarcación de supervivencia o el bote de rescate plenamente equipados que el dispositivo deba maniobrar puedan arriarse con seguridad en condiciones adversas que den un asiento de hasta 10 grados y una escora de hasta 20 grados a una u otra banda:
 - i) con su asignación completa de personas;
 - ii) sin ocupantes en la embarcación de supervivencia o en el bote de rescate.
- b) El dispositivo de puesta a flote no dependerá de ningún medio que no sea la gravedad o la potencia mecánica acumulada e independiente de las fuentes de energía del buque para poner a flote la embarcación de supervivencia o el bote de rescate al que preste servicio, hallándose la embarcación o el bote citados tanto completamente cargados y equipados como en rosca.
- c) El mecanismo de puesta a flote estará dispuesto de modo que una persona pueda accionarlo desde un puesto situado en la cubierta del buque, y desde un puesto situado dentro de la embarcación de supervivencia o del bote de rescate; la embarcación de supervivencia habrá de ser visible para la persona que haga funcionar el mecanismo de puesta a flote desde la cubierta.
- d) Todo dispositivo de puesta a flote estará construido de modo que su mantenimiento normal se reduzca al mínimo. Todas las piezas que deba mantener de modo regular la tripulación del buque habrán de ser de acceso y mantenimiento fáciles.
- e) Los frenos del chigre del dispositivo de puesta a flote tendrán la resistencia suficiente para superar:
 - i) una prueba estática con una carga igual a por lo menos 1,5 veces la carga máxima de trabajo;
y

- ii) una prueba dinámica con una carga igual a por lo menos 1,1 veces la carga máxima de trabajo a la velocidad máxima de arriado.
 - f) El dispositivo de puesta a flote y sus accesorios, aparte de los frenos del chigre, tendrán la resistencia suficiente para soportar una carga estática de prueba igual a por lo menos 2,2 veces la carga máxima de trabajo.
 - g) Los elementos estructurales y los motones, tiras, cáncamos, eslabones, piezas de unión y todos los demás accesorios utilizados en relación con el equipo de puesta a flote estarán proyectados por lo menos con un factor de seguridad mínimo basado en la carga máxima de trabajo asignada y en la resistencia a la rotura del material utilizado en la construcción. Se aplicará un factor de seguridad mínimo de 4,5 a todos los elementos estructurales de los pescantes y de los chigres, y un factor de seguridad mínimo de 6 a las tiras, cadenas de suspensión, eslabones y motones.
 - h) Dentro de lo posible, todo dispositivo de puesta a flote conservará su eficacia en condiciones de engelamiento.
 - i) Todo dispositivo de puesta a flote de bote salvavidas habrá de poder recuperar el bote con su tripulación.
 - j) Las características del dispositivo de puesta a flote serán tales que permitan realizar con seguridad el embarco en la embarcación de supervivencia de conformidad con lo prescrito en las reglas 20 4) b) y 17 3) a).
- 2) Dispositivos de puesta a flote con tiras y un chigre
- a) Las tiras serán de cable antigiratorio de acero resistente a la corrosión.
 - b) En el caso de un chigre de tambores múltiples, a menos que haya instalado un dispositivo compensador eficaz, las tiras irán dispuestas de manera que al arriar se desenrollen de los tambores a la misma velocidad y que al izar se arrollen a los mismos uniformemente y a la misma velocidad.
 - c) Todo dispositivo de puesta a flote de bote de rescate irá provisto de un motor para chigre mecanoaccionado, de una capacidad tal que el bote de rescate pueda ser izado desde el agua con su asignación completa de personas y su equipo.

- d) Se proveerá un mecanismo eficaz de accionamiento manual para la recuperación de cada embarcación de supervivencia y de cada bote de rescate. Las manivelas o los volantes de accionamiento manual no girarán impulsados por las piezas móviles del chigre cuando se esté arriando o izando a motor la embarcación de supervivencia o el bote de rescate.
- e) Si la retracción de los brazos de los pescantes se efectúa a motor, se instalarán dispositivos de seguridad que corten automáticamente el paso de energía antes de que los brazos de los pescantes alcancen sus topes, para evitar así esfuerzos excesivos en las tiras y los pescantes, a menos que el motor esté proyectado para impedir esos esfuerzos.
- f) La velocidad a que se arrie la embarcación de supervivencia o el bote de rescate al agua no será inferior a la que se obtenga aplicando la siguiente fórmula:

$$S = 0,4 + (0,02 \times H)$$

donde: S = velocidad de arriado en metros por segundo, y

H = distancia, en metros desde la cabeza del pescante hasta la flotación correspondiente a la condición de navegación marítima con calado mínimo.

- g) La Administración establecerá la velocidad máxima de arriado considerando las características de proyecto de la embarcación de supervivencia o del bote de rescate, la protección dada a los ocupantes de los mismos contra fuerzas excesivas y la solidez de los medios de puesta a flote, teniendo en cuenta las fuerzas de inercia que se experimentan en una parada de emergencia. Se integrarán en el dispositivo medios que garanticen que no se excede esta velocidad.
- h) Todo dispositivo de puesta a flote de bote de rescate habrá de poder izar el bote de rescate cargado con su asignación completa de personas y su equipo, a una velocidad mínima de 0,3 metros por segundo.
- i) Todo dispositivo de puesta a flote irá provisto de frenos que puedan detener el descenso de la embarcación de supervivencia o del bote de rescate y sostenerlos sin riesgos llevando éstos su asignación completa de personas y su equipo; en los casos

necesarios las zapatas de los frenos estarán protegidas contra el agua y los hidrocarburos.

- j) Los frenos manuales estarán dispuestos de modo que se apliquen siempre a menos que el operario, o un mecanismo accionado por el operario, mantenga el mando de los frenos en la posición en que éstos no actúan.

3) Puesta a flote por zafa automática

Cuando una embarcación de supervivencia requiera un dispositivo de puesta a flote y además esté proyectada para zafarse automáticamente, deberá soltarse de su lugar de estiba de manera automática.

4) Puesta a flote por caída libre

Además de cumplir con las prescripciones aplicables del párrafo 1), todo dispositivo de puesta a flote por caída libre que utilice un plano inclinado cumplirá con las siguientes:

- i) estará dispuesto de modo que los ocupantes de la embarcación de supervivencia no experimenten fuerzas excesivas durante la puesta a flote;
- ii) será una estructura rígida con ángulo de inclinación y longitud suficientes para que la embarcación de supervivencia quede efectivamente clara del buque;
- iii) estará eficazmente protegido contra la corrosión y construido de modo que durante la puesta a flote de la embarcación de supervivencia no se produzcan chispas, por rozamiento o choque, que puedan originar incendios.

5) Puesta a flote y embarco por rampa de evacuación

Además de cumplir con las prescripciones aplicables del párrafo 1), todo dispositivo de puesta a flote por rampa de evacuación cumplirá con las siguientes:

- i) bastará con una persona para armar la rampa de evacuación en el puesto de embarco;
- ii) se podrá hacer uso de la rampa de evacuación con vientos fuertes y mar encrespada.

6) Dispositivos de puesta a flote de balsas salvavidas

Todo dispositivo de puesta a flote de balsas salvavidas cumplirá con las prescripciones de los párrafos 1) y 2), salvo por lo que respecta a la utilización de la gravedad para echar fuera el dispositivo, el embarco en la posición de estiba y la

recuperación de la balsa salvavidas cargada. El dispositivo de puesta a flote estará dispuesto de modo que impida el desenganche prematuro de la balsa durante el arriado y que, cuando ésta esté a flote, la suelte automáticamente.

7) Escalas de embarco

- a) Se proveerán pasamanos para el paso sin riesgos desde la cubierta hasta el extremo superior de la escala y viceversa.
- b) Los peldaños de la escala:
 - i) serán de madera dura, sin nudos ni irregularidades de otro tipo, bien lisa y que carezca de aristas vivas y astillas, o de un material adecuado de características equivalentes;
 - ii) tendrán una superficie antideslizante, conseguida mediante estriás longitudinales o aplicando un revestimiento antideslizante aprobado;
 - iii) tendrán como mínimo una longitud de 480 milímetros, una anchura de 115 milímetros y un espesor de 25 milímetros, excluyendo las superficies o revestimientos antideslizantes utilizados;
 - iv) estarán colocados a intervalos iguales de 300 milímetros como mínimo y de 380 milímetros como máximo, y sujetos de modo que permanezcan horizontales.
- c) Los cabos laterales de la escala consistirán en dos cordones de abacá sin forro, de una mena no inferior a 65 milímetros, en cada lado. Cada uno de los cabos será continuo, sin uniones, a partir del peldaño superior. Se podrán utilizar otros materiales a condición de que las dimensiones, resistencia a la rotura, características de intemperización y alargamiento, y posibilidades de asimiento que ofrezcan, sean por lo menos equivalentes a las del cabo de abacá. Todos los extremos de los cabos irán sujetos de modo que no se puedan descolchar."

CAPITULO VIII

CONSIGNAS PARA CASOS DE EMERGENCIA, LLAMADAS
Y EJERCICIOS PERIODICOS

El texto actual del capítulo VIII (reglas 125 a 127) se sustituye por el siguiente:

"Regla 1

Ambito de aplicación

Las reglas del presente capítulo son aplicables a los buques nuevos y existentes de eslora igual o superior a 24 metros.

Regla 2

Sistema de alarma general de emergencia, cuadro de obligaciones e instrucciones de emergencia

- 1) El sistema de alarma general de emergencia podrá dar la señal de alarma general de emergencia, constituida por siete o más pitadas cortas, seguidas de una pitada larga, del pito o la sirena del buque, y además por la señal que dé un timbre o un claxon eléctricos u otro sistema de alarma equivalente, alimentados por la fuente principal de energía eléctrica del buque y la de emergencia que prescribe la regla IV/17.
- 2) Todos los buques dispondrán de instrucciones claras respecto de cada tripulante, que deberán seguirse en caso de emergencia.
- 3) El cuadro de obligaciones se exhibirá en diversas partes del buque y, en particular, en la caseta de gobierno, en la cámara de máquinas y en los alojamientos de la tripulación e incluirá la información señalada en los siguientes párrafos.
- 4) En el cuadro de obligaciones se especificarán pormenores relativos a la señal de alarma general de emergencia prescrita en el párrafo 1), así como las medidas que la tripulación debe tomar cuando suene esa señal. En el cuadro de obligaciones se especificará asimismo el modo en que se dará la orden de abandonar el buque.
- 5) En el cuadro de obligaciones constarán los cometidos de los diversos tripulantes, incluidos:
 - a) el cierre de las puertas estancas, puertas contraincendios, válvulas, imbornales, portillos, lumbreras, portillos de luz y otras aberturas análogas del buque;

- b) la colocación de equipo en las embarcaciones de supervivencia y demás dispositivos de salvamento;
 - c) la preparación y la puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia;
 - d) la preparación general de los otros dispositivos de salvamento;
 - e) el empleo del equipo de comunicaciones; y
 - f) la composición de las cuadrillas de lucha contra incendios.
- 6) En buques de eslora inferior a 45 metros, la Administración podrá permitir una atenuación del rigor de lo prescrito en el párrafo 5) si estima que, dado el reducido número de tripulantes, no se necesita un cuadro de obligaciones.
- 7) En el cuadro de obligaciones se especificará cuáles son los oficiales designados para hacer que los dispositivos de salvamento y de lucha contra incendios se conserven en buen estado y estén listos para su utilización inmediata.
- 8) En el cuadro de obligaciones se especificarán los sustitutos de las personas clave susceptibles de quedar incapacitadas, teniendo en cuenta que distintas situaciones de emergencia pueden exigir actuaciones distintas.
- 9) El cuadro de obligaciones se preparará antes de que el buque se haga a la mar. Si, una vez preparado el cuadro de obligaciones, se produce algún cambio en la tripulación que obligue a modificarlo, el patrón lo revisará o preparará uno nuevo.

Regla 3

Formación y ejercicios para el abandono del buque

- 1) Llamadas y ejercicios periódicos
 - a) Cada uno de los tripulantes participará al menos en un ejercicio de abandono del buque y en un ejercicio de lucha contra incendios todos los meses. No obstante, en los buques de eslora inferior a 45 metros la Administración podrá modificar esta prescripción, a condición de que como mínimo cada tres meses se realice un ejercicio de abandono del buque y uno de lucha contra incendios. Los ejercicios de la tripulación se realizarán en las 24 horas siguientes a la salida de un puerto si más del 25 por ciento de los tripulantes no ha participado en ejercicios de abandono del buque y de lucha

contra incendios a bordo del buque de que se trate durante el mes anterior. Para las clases de buques en que esto resulte imposible, la Administración podrá aceptar procedimientos que sean al menos equivalentes.

- b) Cada ejercicio de abandono del buque comprenderá:
 - i) la convocación de la tripulación a los puestos de reunión por medio del sistema de alarma general y la comprobación de que quedan enterados de lo relativo a la orden de abandono del buque que figura en el cuadro de obligaciones;
 - ii) la presentación en los puestos y la preparación para los cometidos indicados en el cuadro de obligaciones;
 - iii) la comprobación de que la tripulación lleva indumentaria adecuada;
 - iv) la comprobación de que se han puesto correctamente los chalecos salvavidas;
 - v) el arriado al menos de un bote salvavidas tras los preparativos necesarios para la puesta a flote;
 - vi) las operaciones necesarias para poner en marcha y hacer funcionar el motor del bote salvavidas;
 - vii) el accionamiento de los pescantes utilizados para poner a flote las balsas salvavidas.
- c) Cada ejercicio de lucha contra incendios comprenderá:
 - i) la presentación en los puestos pertinentes y la preparación para los cometidos indicados en el cuadro de obligaciones para caso de incendio;
 - ii) la puesta en marcha de una bomba contraincendios utilizando por lo menos los dos chorros de agua prescritos de modo que se vea que el sistema se encuentra en perfecto estado de funcionamiento;
 - iii) la comprobación del equipo de bombero y del resto del equipo individual de salvamento;
 - iv) la comprobación del equipo de comunicaciones pertinente;

- v) la comprobación del funcionamiento de las puertas estancas, las puertas contraincendios, válvulas de mariposa contraincendios y los medios de evacuación; y
 - vi) la comprobación de los procedimientos necesarios para el abandono del buque.
- d) Dentro de lo posible se arriarán, de conformidad con lo prescrito en el apartado 1 b) v), botes salvavidas distintos en ejercicios sucesivos.
 - e) Los ejercicios se realizarán, en la medida de lo posible, como si realmente se hubiese producido un caso de emergencia.
 - f) Cada uno de los botes salvavidas, llevando a bordo la dotación que tenga asignada, se pondrá a flote y maniobrá en el agua por lo menos una vez cada 3 meses durante la realización de un ejercicio de abandono del buque.
 - g) En la medida de lo razonable y posible, los botes de rescate que no sean botes salvavidas también utilizados como botes de rescate se pondrán a flote todos los meses llevando a bordo la dotación que tengan asignada y se maniobrarán en el agua. En todo caso se dará cumplimiento a esta prescripción al menos una vez cada 3 meses.
 - h) Si los ejercicios de puesta a flote de los botes salvavidas y botes de rescate se efectúan llevando el buque arrancada avante, se hará esto por los peligros que entraña, sólo en aguas abrigadas y bajo la supervisión de un oficial que tenga experiencia en tales ejercicios.
 - i) En todo ejercicio de abandono del buque se probará el alumbrado de emergencia necesario para realizar las reuniones y el abandono.
 - j) Los ejercicios podrán adaptarse al equipo pertinente exigido por las presentes reglas. No obstante, si el equipo se lleva con carácter voluntario, se usará en los ejercicios y éstos se adaptarán en consecuencia.
- 2) Formación e instrucciones impartidas a bordo
- a) A todo nuevo tripulante se le dará formación a bordo lo antes posible, y a más tardar 2 semanas después de su incorporación al buque, respecto de la utilización de los dispositivos de salvamento del buque, incluido el equipo de las embarcaciones de

supervivencia. No obstante, si el tripulante se halla adscrito al buque en comisión de servicio según un programa de turnos regulares, recibirá esa formación a más tardar 2 semanas después de la fecha en que por primera vez se incorporó al buque.

- b) Las instrucciones para la utilización de los dispositivos de salvamento que lleve el buque y la supervivencia en el mar se darán a los mismos intervalos que los fijados para los ejercicios periódicos. Podrán darse instrucciones por separado acerca de diferentes partes del sistema constituido por tales dispositivos, pero cada 2 meses habrá que haber abarcado todos los dispositivos y el equipo de salvamento que lleve el buque. Todo tripulante recibirá instrucciones entre las que figurarán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:
 - i) el manejo y la utilización de las balsas salvavidas inflables del buque, incluidas las precauciones que hay que tomar con los zapatos de clavos y otros objetos puntiagudos;
 - ii) los problemas planteados por la hipotermia, el tratamiento de primeros auxilios indicado en casos de hipotermia y otros procedimientos apropiados de administración de primeros auxilios; y
 - iii) las instrucciones especiales necesarias para utilizar los dispositivos de salvamento que lleve el buque con mal tiempo y mala mar.
- c) A intervalos que no excedan de 4 meses se impartirá formación en la utilización de balsas salvavidas de pescante a bordo de todo buque provisto de tales dispositivos. Siempre que sea posible, esto comprenderá el inflado y el arriado de una balsa salvavidas. Esta podrá ser una balsa especial, destinada únicamente a la formación, que no forme parte del equipo de salvamento del buque; dicha balsa especial habrá de estar claramente marcada.

3) Anotaciones

Se anotarán en el diario de navegación que prescriba la Administración las fechas en que se efectúen las llamadas y pormenores de los ejercicios de abandono del buque y de lucha contra incendios, de los ejercicios con otros dispositivos de salvamento y de la formación impartida a bordo. Si en el momento prefijado no se efectúa en su totalidad una llamada, un ejercicio o una sesión de formación, se hará constar esto en el diario de navegación, indicando las circunstancias que

concurrieron y el alcance de la llamada, el ejercicio o la sesión de formación que se llevó a cabo.

4) Manual de formación

- a) En cada comedor y en cada sala de juegos y pasatiempos o en cada camarote de la tripulación, habrá un manual de formación. En el manual de formación, que podrá comprender varios volúmenes, deberán figurar, expuestas en términos sencillos y con ilustraciones en todos los casos posibles, instrucciones e información sobre los dispositivos de salvamento de que el buque vaya provisto, y los mejores métodos de supervivencia. Cualquier parte de esa información podrá ofrecerse en forma de medios audiovisuales en lugar de hacerla figurar en el manual. Habrá explicaciones detalladas sobre los puntos siguientes:
 - i) cómo ponerse los chalecos salvavidas y los trajes de inmersión, según proceda;
 - ii) reunión en los puestos asignados;
 - iii) cómo embarcar en las embarcaciones de supervivencia y en los botes de rescate, ponerlos a flote y abrirlos del costado del buque;
 - iv) método de puesta a flote desde el interior de la embarcación de supervivencia;
 - v) suelta desde los dispositivos de puesta a flote;
 - vi) métodos de protección y empleo de dispositivos de protección en las zonas de puesta a flote, según proceda;
 - vii) iluminación en las zonas de puesta a flote;
 - viii) empleo de todo el equipo de supervivencia;
 - ix) empleo de todo el equipo de detección;
 - x) con la ayuda de ilustraciones, empleo de los dispositivos radioeléctricos de salvamento;
 - xi) empleo de anclas flotantes;
 - xii) empleo del motor y sus accesorios;

- xiii) recuperación de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate, y estiba y sujeción de los mismos;
 - xiv) peligros de la exposición a la intemperie y necesidad de llevar prendas de abrigo;
 - xv) mejor utilización posible, a fin de sobrevivir, de los medios provistos en las embarcaciones de supervivencia;
 - xvi) métodos de rescate, incluidos el uso de equipo de salvamento para helicópteros (eslingas, cestos, camillas), los pantalones salvavidas y aparatos de salvamento en tierra y el aparato lanzacabos del buque;
 - xvii) todas las demás funciones que consten en el cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia; y
 - xviii) instrucciones para la reparación de los dispositivos de salvamento en casos de emergencia.
- b) En los buques de menos de 45 metros de eslora, la Administración podrá atenuar la rigurosidad de lo prescrito en el apartado a). No obstante, se llevará a bordo la información sobre seguridad pertinente.

Regla 4

Adiestramiento para casos de emergencia

La Administración tomará las medidas que considere necesarias para asegurar el adiestramiento de la tripulación que permita a ésta desempeñar sus obligaciones en caso de emergencia. Tal adiestramiento comprenderá, según proceda:

- a) tipos de emergencias que puedan producirse, tales como abordajes, incendio y hundimiento;
- b) tipos de dispositivos de salvamento normalmente llevados en los buques;
- c) necesidad de observar los principios de supervivencia;
- d) importancia de la formación y de los ejercicios de adiestramiento;
- e) necesidad de estar preparado para cualquier emergencia y de ser siempre consciente de:

- i) la información que figure en el cuadro de obligaciones, en particular:
 - las funciones concretas de cada uno de los tripulantes en cualquier emergencia;
 - el puesto de embarcaciones de supervivencia que corresponda a cada tripulante; y
 - las señales de llamada a los tripulantes a sus respectivos puestos de embarcaciones de supervivencia o de equipo contra incendios;
- ii) ubicación del chaleco salvavidas de cada tripulante y de los de respeto;
- iii) ubicación de los mandos de alarma contra incendios;
- iv) medios de evacuación;
- v) consecuencias del pánico;
- f) medidas procedentes en caso de rescate, por medio de helicópteros, de personas que se hallen en buques o embarcaciones de supervivencia;
- g) medidas procedentes cuando se convoque a los puestos de embarcación de supervivencia, tales como:
 - i) ponerse indumentaria adecuada;
 - ii) ponerse el chaleco salvavidas; y
 - iii) recoger protección adicional, como mantas, si el tiempo lo permite;
- h) medidas procedentes cuando haya que abandonar el buque, entre ellas:
 - i) cómo subir a una embarcación de supervivencia desde el buque y desde el agua; y
 - ii) cómo saltar al mar desde cierta altura y reducir el riesgo de sufrir lesiones al entrar en el agua;
- i) medidas que procede adoptar en el agua, entre ellas:
 - i) cómo sobrevivir:
 - en un incendio o con hidrocarburos en el agua;

- frente al frío; y
- en aguas infestadas de tiburones;
- ii) cómo adrizar una embarcación de supervivencia que está en posición invertida;
- j) medidas procedentes a bordo de una embarcación de supervivencia, tales como:
 - i) alejar rápidamente la embarcación de supervivencia del buque;
 - ii) la manera de protegerse contra frío o calor extremos;
 - iii) empleo de anclas flotantes;
 - iv) apostar vigías;
 - v) salvamento y cuidado de supervivientes;
 - vi) cómo ayudar a ser localizado por otros;
 - vii) comprobar el equipo disponible en la embarcación de supervivencia y su uso correcto; y
 - viii) permanecer, en la medida de lo posible, en las proximidades del naufragio;
- k) los principales riesgos para los supervivientes y los principios generales de supervivencia, entre ellos:
 - i) precauciones que procede adoptar en climas fríos;
 - ii) precauciones que procede adoptar en climas tropicales;
 - iii) exposición al sol, el viento, la lluvia y el mar;
 - iv) importancia de usar indumentaria apropiada;
 - v) medidas de protección en las embarcaciones de supervivencia;
 - vi) efectos de la inmersión en el agua y de la hipotermia;
 - vii) importancia de conservar los líquidos del cuerpo;

- viii) protección contra el mareo;
 - ix) uso debido del agua potable y los alimentos;
 - x) efectos de la ingestión de agua de mar;
 - xi) medios disponibles para ayudar a ser localizado por otros; y
 - xii) importancia de conservar la moral.
- 1) medidas que procede adoptar respecto de la lucha contra incendios:
- i) empleo de mangueras contra incendios con distintas lanzas;
 - ii) empleo de extintores;
 - iii) conocimiento del emplazamiento de las puertas contra incendios; y
 - iv) empleo de aparatos respiratorios."

CAPITULO IX

Se sustituye el texto actual del capítulo IX (reglas 128 a 146) por el siguiente:

"RADIOCOMUNICACIONES

PARTE A - AMBITO DE APLICACION Y DEFINICIONES

Regla 1

Ambito de aplicación

- 1) Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo es aplicable a los buques nuevos y existentes de eslora igual o superior a 45 metros. No obstante, la Administración podrá diferir la aplicación de lo prescrito a los buques existentes hasta el 1 de febrero de 1999 o hasta la fecha de entrada en vigor del Protocolo, si esta fecha es posterior.
- 2) Ninguna disposición del presente capítulo impedirá que cualquier buque, embarcación de supervivencia o persona en peligro emplee todos los medios de que disponga para lograr que se le preste atención, señalar su posición y obtener ayuda.

Regla 2

Expresiones y definiciones

- 1) A los efectos del presente capítulo, las expresiones dadas a continuación tendrán el significado que aquí se les asigna:
 - a) "Comunicaciones de puente a puente" son las comunicaciones sobre seguridad mantenidas entre los buques desde los puestos desde los que se gobiernan normalmente éstos.
 - b) "Escucha continua" significa que la escucha radioeléctrica de que se trate no se interrumpirá salvo durante los breves intervalos en que la capacidad de recepción del buque esté entorpecida o bloqueada por sus propias comunicaciones o cuando sus instalaciones sean objeto de mantenimiento o verificación periódicos.
 - c) "Llamada selectiva digital (LSD)" es la técnica que utiliza códigos digitales y que da a una estación radioeléctrica la posibilidad de establecer contacto con otra estación, o con un grupo de estaciones, y transmitirles información cumpliendo con las

recomendaciones pertinentes del Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones (CCIR).

- d) "Telegrafía de impresión directa" son las técnicas telegráficas automatizadas que cumplen con las recomendaciones pertinentes del Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones (CCIR).
- e) "Radiocomunicaciones generales" es el tráfico operacional y de correspondencia pública, distinto del de los mensajes de socorro, urgencia y seguridad, que se cursa por medios radioeléctricos.
- f) "INMARSAT" es la organización establecida mediante el Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT) adoptado el 3 de septiembre de 1976.
- g) "Servicio NAVTEX internacional" es la coordinación de la transmisión y recepción automática en 518 kHz de información sobre seguridad marítima mediante telegrafía de impresión directa de banda estrecha utilizando el idioma inglés.
- h) "Localización" es la determinación de la situación de buques, aeronaves, vehículos o personas necesitados de socorro.
- i) "Información sobre seguridad marítima" significa los radioavisos náuticos y meteorológicos, pronósticos meteorológicos y otros mensajes urgentes relativos a la seguridad que se transmiten a los buques.
- j) "Servicio de satélites de órbita polar" es un servicio que está basado en satélites de órbita polar, mediante el que se reciben y retransmiten alertas de socorro procedentes de RLS por satélite y se determina la situación de éstas.
- k) "Reglamento de Radiocomunicaciones" es el Reglamento de Radiocomunicaciones anejo o que se considere anejo al más reciente Convenio internacional de telecomunicaciones que esté en vigor en el momento de que se trate.
- l) "Zona marítima A1" es una 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 llamada selectiva digital (LSD) y cuya extensión está delimitada por una Parte.

- m) "Zona marítima A2" es una zona, de la que se excluye la zona marítima A1, comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, como mínimo, una estación costera de ondas hectométricas, en la que se dispondrá continuamente del alerta de LSD y cuya extensión está delimitada por una Parte.
 - n) "Zona marítima A3" es una zona, de la que se excluyen las zonas marítimas A1 y A2, comprendida en el ámbito de cobertura de un satélite geoestacionario de INMARSAT, en la que se dispondrá continuamente del alerta.
 - o) "Zona marítima A4" es cualquiera de las demás zonas que quedan fuera de las zonas marítimas A1, A2 y A3.
- 2) Todas las demás expresiones y abreviaturas utilizadas en el presente capítulo que estén definidas en el Reglamento de Radiocomunicaciones tendrán el significado que se les da en dicho Reglamento.

Regla 3

Exenciones

- 1) Las Partes en el Protocolo estiman sumamente deseable no apartarse de las prescripciones del presente capítulo; sin embargo, la Administración podrá conceder a determinados buques exenciones de carácter parcial o condicional respecto de lo prescrito en las reglas 6 a 10 y 14 7), siempre que:
- a) tales buques cumplan con las prescripciones funcionales de la regla 4; y
 - b) la Administración haya tenido en cuenta el efecto que tales exenciones puedan tener sobre la eficacia general del servicio de socorro por lo que respecta a la seguridad de todos los buques.
- 2) Solamente se concederá una exención en virtud del párrafo 1):
- a) si las condiciones que afecten a la seguridad son tales que hagan irrazonable o innecesaria la plena aplicación de las reglas 6 a 10 y 14 7); o
 - b) en circunstancias excepcionales, si se trata de un viaje aislado que el buque efectúa fuera de la zona o zonas marítimas para las que esté equipado; o bien
 - c) cuando el buque vaya a ser retirado del servicio de forma permanente en un plazo de dos años a partir de la fecha de entrada en vigor del Protocolo, o el 1 de febrero de 1999, si esta fecha es posterior, por

lo que respecta a la aplicación de las prescripciones del presente capítulo.

3) Cada Administración remitirá a la Organización, lo antes posible a partir del 1 de enero de cada año, un informe que indique todas las exenciones concedidas en virtud de los párrafos 1) y 2) durante el año civil precedente y las razones por las que fueron concedidas.

Regla 4

Prescripciones funcionales

Todo buque, mientras esté en la mar, podrá:

- a) con la salvedad de lo dispuesto en las reglas 7 1) a) y 9 1) d) iii), transmitir los alertas de socorro buque-costera a través de dos medios separados e independientes por lo menos, utilizando cada uno de ellos un servicio de radiocomunicaciones diferente;
- b) recibir alertas de socorro costera-buque;
- c) transmitir y recibir alertas de socorro buque-buque;
- d) transmitir y recibir comunicaciones para la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento;
- e) transmitir y recibir comunicaciones en el lugar del siniestro;
- f) transmitir y, en la forma prescrita por la regla X/36 b), recibir señales para fines de localización;
- g) transmitir y recibir información sobre seguridad marítima;
- h) transmitir radiocomunicaciones generales destinadas a redes o sistemas radioeléctricos en tierra y recibirlas desde éstos, a reserva de lo dispuesto en la regla 14 8); y
- i) transmitir y recibir comunicaciones de puente a puente.

PARTE B - EQUIPO PRESCRITO PARA LOS BUQUES

Regla 5

Instalaciones radioeléctricas

1) Todo buque irá provisto de instalaciones radioeléctricas que puedan satisfacer las prescripciones funcionales

estipuladas en la regla 4 durante el viaje proyectado y que, salvo que esté exento en virtud de la regla 3, cumplan con lo prescrito en la regla 6 y en una de las reglas 7, 8, 9 ó 10, según proceda para la zona o zonas marítimas por las que vaya a pasar durante el viaje proyectado.

- 2) Toda instalación radioeléctrica estará:
 - a) situada de modo que ninguna interferencia perjudicial de origen mecánico, eléctrico o de otra índole pueda afectar su buen funcionamiento, y que garantice compatibilidad electromagnética y evitación de interacciones perjudiciales con otros equipos y sistemas;
 - b) situada de modo que garantice el mayor grado posible de seguridad y disponibilidad operativa;
 - c) protegida contra los efectos perjudiciales del agua, las temperaturas extremas y otras condiciones ambientales desfavorables;
 - d) provista de un alumbrado eléctrico de funcionamiento seguro, permanentemente dispuesto e independiente de las fuentes de energía eléctrica principal y de emergencia, que sea suficiente para iluminar adecuadamente los mandos radioeléctricos destinados a operar con la instalación radioeléctrica; y
 - e) claramente marcada con el distintivo de llamada, la identidad de la estación de buque y otras claves, según sea aplicable para la utilización de la estación radioeléctrica.
- 3) El mando de control de los canales radiotelefónicos de ondas métricas destinados a la seguridad de la navegación estará en el puente de navegación y al alcance del puesto de derrota y, si fuera necesario, se dispondrán también los medios que hagan posibles las radiocomunicaciones desde los alerones del puente de navegación. Para cumplir con esta prescripción se podrá utilizar equipo portátil de ondas métricas.

Regla 6

Equipo radioeléctrico - Generalidades

- 1) A reserva de lo dispuesto en la regla 9 4), todo buque llevará:
 - a) una instalación radioeléctrica de ondas métricas que pueda transmitir y recibir;

- i) mediante LSD en la frecuencia de 156,525 MHz (canal 70). Se deberá poder iniciar la transmisión de los alertas de socorro en el canal 70 en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque; y
 - ii) mediante radiotelefonía en las frecuencias de 156,300 MHz (canal 6), 156,650 MHz (canal 13) y 156,800 MHz (canal 16);
- b) una instalación radioeléctrica que pueda mantener una escucha continua de LSD en el canal 70 de la banda de ondas métricas, la cual podrá hallarse separada o combinada con el equipo prescrito en el apartado a) i);
- c) un respondedor de radar que pueda funcionar en la banda de 9 GHz, el cual:
- i) irá estibado de modo que se pueda utilizar fácilmente; y
 - ii) podrá ser uno de los prescritos en la regla VII/14 para una embarcación de supervivencia;
- d) un receptor que pueda recibir las transmisiones del servicio NAVTEX internacional si el buque se dedica a efectuar viajes en alguna zona en la que se preste el servicio NAVTEX internacional;
- e) una instalación radioeléctrica para la recepción de información sobre seguridad marítima por el sistema de llamada intensificada a grupos de INMARSAT, si el buque se dedica a efectuar viajes en alguna de las zonas cubiertas por INMARSAT pero en la cual no esté provisto un servicio NAVTEX internacional. No obstante, los buques dedicados exclusivamente a efectuar viajes en zonas en las que se preste el servicio de información sobre seguridad marítima por telegrafía de impresión directa en ondas decamétricas y que lleven instalado equipo capaz de recibir tal servicio, podrán quedar exentos de esta prescripción;
- f) a reserva de lo dispuesto en la regla 7 3), una radiobaliza de localización de siniestros por satélite (RLS por satélite) que:
- i) tenga capacidad para transmitir un alerta de socorro, ya sea a través del servicio de satélites de órbita polar que trabaja en la banda de 406 MHz, o bien, si el buque se dedica únicamente a viajes dentro del ámbito de cobertura de INMARSAT, a través del servicio de

satélites geoestacionarios de INMARSAT que trabaja en la banda de 1,6 GHz;

- ii) esté instalada en un lugar fácilmente accesible;
- iii) esté lista para ser soltada manualmente y pueda ser transportada por una persona a una embarcación de supervivencia;
- iv) pueda zafarse y flotar si se hunde el buque y ser activada automáticamente cuando esté a flote; y
- v) pueda ser activada manualmente.

2) Hasta el 1 de febrero de 1999, o hasta la fecha que pueda determinar el Comité de Seguridad Marítima de la Organización, todo buque estará equipado además con un receptor radioeléctrico que pueda mantener un servicio de escucha en la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2182 kHz.

3) Hasta el 1 de febrero de 1999, si el Protocolo entra en vigor antes de esta fecha, todo buque, a menos que esté dedicado a efectuar viajes en zonas marítimas A1 exclusivamente, estará equipado con un dispositivo para generar la señal radiotelefónica de alarma en la frecuencia de 2182 kHz.

4) La Administración podrá eximir a los buques construidos el 1 de febrero de 1997, o posteriormente, del cumplimiento de lo prescrito en los párrafos 2) y 3).

Regla 7

Equipo radioeléctrico - Zona marítima A1

1 Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, todo buque que efectúe exclusivamente viajes en zonas marítimas A1 estará provisto de una instalación radioeléctrica que pueda iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera desde el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, y que funcione:

- a) en ondas métricas utilizando LSD; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS prescrita en el párrafo 3), bien instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo; o
- b) a través del servicio de satélites de órbita polar de 406 MHz; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), bien instalándola próxima al

- puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo; o
- c) si el buque efectúa viajes en el ámbito de cobertura de estaciones costeras de ondas hectométricas equipadas con LSD, en estas ondas utilizando LSD; o
 - d) en ondas decamétricas utilizando LSD; o
 - e) a través del sistema de satélites geoestacionarios de INMARSAT; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante:
 - i) una estación terrena de buque de INMARSAT; o
 - ii) la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), bien instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo.
- 2) La instalación radioeléctrica de ondas métricas prescrita en la regla 6 1) a) podrá también transmitir y recibir radiocomunicaciones generales utilizando radiotelefonía.
- 3) Los buques que efectúen exclusivamente viajes en zonas marítimas A1 podrán llevar, en vez de la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), una RLS que:
- a) pueda transmitir el alerta de socorro utilizando LSD en el canal 70 de ondas métricas y permita ser localizada mediante un respondedor de radar que trabaje en la banda de 9 GHz;
 - b) esté instalada en un lugar fácilmente accesible;
 - c) esté lista para ser soltada manualmente y pueda ser transportada por una persona a una embarcación de supervivencia;
 - d) pueda zafarse y flotar si se hunde el buque y ser activada automáticamente cuanto esté a flote; y
 - e) pueda ser activada manualmente.

Regla 8

Equipo radioeléctrico - Zonas marítimas A1 y A2

- 1) Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, todo buque que efectúe viajes fuera de las zonas marítimas A1, pero que permanezcan en las zonas marítimas A2, llevará:
- a) una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas que pueda transmitir y recibir, a

efectos de socorro y seguridad, en las frecuencias de:

- i) 2187,5 kHz utilizando LSD; y
 - ii) 2182 kHz utilizando radiotelefonía;
- b) una instalación radioeléctrica que pueda mantener una escucha continua de LSD en la frecuencia de 2187,5 kHz, instalación que podrá estar separada de la prescrita en el apartado 1) a) i) o combinada con ella; y
- c) medios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera mediante un servicio de radiocomunicaciones que no sea el de ondas hectométricas y que trabajen:
- i) a través del servicio de satélites de órbita polar de 406 MHz; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), bien instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo; o
 - ii) en ondas decamétricas utilizando LSD; o
 - iii) a través del servicio de satélites geoestacionarios de INMARSAT; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante una estación terrena de buque de INMARSAT o mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), ya sea instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, o bien teleactivándola desde el mismo.
- 2) Será posible iniciar la transmisión de alertas de socorro mediante las instalaciones radioeléctricas prescritas en los párrafos 1) a) y 1) c) desde el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.
- 3) Además, el buque deberá poder transmitir y recibir radiocomunicaciones generales utilizando radiotelefonía o telegrafía de impresión directa mediante:
- a) una instalación radioeléctrica que funcione en las frecuencias de trabajo en las bandas comprendidas entre 1605 kHz y 4000 kHz o entre 4000 kHz y 27 500 kHz. Esta prescripción puede quedar satisfecha si se incluye esta función en el equipo prescrito en el párrafo 1 a); o

b) una estación terrena de buque de INMARSAT.

4) La Administración podrá eximir de lo prescrito en las reglas 6 1) a) i) y 6 1) b) a los buques construidos con anterioridad al 1 de febrero de 1997 que se dediquen exclusivamente a efectuar viajes dentro de las zonas marítimas A2 siempre que tales buques mantengan, cuando sea posible, una escucha auditiva continua en el canal 16 de ondas métricas. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

Regla 9

Equipo radioeléctrico - Zonas marítimas A1, A2 y A3

1) Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, todo buque que efectúe viajes fuera de las zonas marítimas A1 y A2, pero que permanezca en las zonas marítimas A3, si no cumple con las prescripciones del párrafo 2), llevará:

- a) una estación terrena de buque de INMARSAT que pueda:
 - i) transmitir y recibir comunicaciones de socorro y seguridad utilizando telegrafía de impresión directa;
 - ii) iniciar y recibir llamadas prioritarias de socorro;
 - iii) mantener un servicio de escucha para los alertas de socorro costera-buque, incluidos los dirigidos a zonas geográficas específicamente definidas;
 - iv) transmitir y recibir radiocomunicaciones generales utilizando radiotelefonía o telegrafía de impresión directa; y
- b) una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas que pueda transmitir y recibir, a efectos de socorro y seguridad, en las frecuencias de:
 - i) 2187,5 kHz utilizando LSD; y
 - ii) 2182 kHz utilizando radiotelefonía; y
- c) una instalación radioeléctrica que pueda mantener una escucha continua de LSD en la frecuencia de 2187,5 kHz, instalación que puede estar separada de la prescrita en el subpárrafo b) i) o combinada con ella; y

- d) medios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera mediante un servicio de radiocomunicaciones que trabaje:
- i) a través del servicio de satélites de órbita polar de 406 MHz; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), ya sea instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, o bien teleactivándola desde el mismo; o
 - ii) en ondas decamétricas utilizando LSD; o
 - iii) a través del servicio de satélites geoestacionarios de INMARSAT, mediante una estación terrena de buque adicional o mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), ya sea instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, o bien teleactivándola desde el mismo.

2) Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, todo buque que efectúe viajes fuera de las zonas marítimas A1 y A2, pero que permanezca en las zonas marítimas A3, si no cumple con las prescripciones del párrafo 1), llevará:

- a) una instalación de ondas hectométricas/decamétricas que pueda transmitir y recibir, a efectos de socorro y seguridad, en todas las frecuencias de socorro y seguridad de las bandas comprendidas entre 1605 kHz y 4000 kHz y entre 4000 kHz y 27500 kHz utilizando:
 - i) llamada selectiva digital;
 - ii) radiotelefonía; y
 - iii) telegrafía de impresión directa; y
- b) equipo que permita mantener un servicio de escucha de LSD en las frecuencias de 2187,5 kHz, 8414,5 kHz y por lo menos en una de las frecuencias de socorro y seguridad de LSD de 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz o 16804,5 kHz; en todo momento podrá elegirse cualquiera de estas frecuencias de socorro y seguridad de LSD. Este equipo podrá estar separado del prescrito en el apartado a) o combinado con él; y
- c) medios para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera mediante un servicio de radiocomunicaciones que no sea el de ondas decamétricas y que trabaje:

- i) a través del sistema de satélites de órbita polar de 406 MHz; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), bien instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, bien teleactivándola desde el mismo; o
 - ii) a través del servicio de satélites geostacionarios de INMARSAT; esta prescripción puede quedar satisfecha mediante una estación terrena de buque de INMARSAT o la RLS por satélite prescrita en la regla 6 1) f), ya sea instalándola próxima al puesto desde el que se gobierne normalmente el buque, o bien teleactivándola desde el mismo; y
- d) además, los buques deberán poder transmitir y recibir radiocomunicaciones generales utilizando radiotelefonía o telegrafía de impresión directa mediante una instalación de ondas hectométricas/decamétricas que opere en las frecuencias de trabajo de las bandas comprendidas entre 1605 kHz y 4000 kHz y entre 4000 kHz y 27500 kHz. Esta prescripción puede quedar satisfecha si se incluye esta función en el equipo prescrito en el subpárrafo a).
- 3) Será posible iniciar la transmisión de alertas de socorro mediante las instalaciones radioeléctricas prescritas en los apartados 1) a), 1) b), 1) d), 2) a) y 2) c) desde el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.
- 4) La Administración podrá eximir de lo prescrito en las reglas 6 1) a) i) y 6 1) b) a los buques construidos antes del 1 de febrero de 1997 y dedicados exclusivamente a efectuar viajes dentro de las zonas marítimas A2 y A3 siempre que tales buques mantengan, cuando sea posible, una escucha auditiva continua en el canal 16 de ondas métricas. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

Regla 10

Equipo radioeléctrico - Zonas marítimas A1, A2, A3 y A4

- 1) Además de ajustarse a lo prescrito en la regla 6, los buques que efectúen viajes en todas las zonas marítimas llevarán las instalaciones y el equipo radioeléctricos prescritos en la regla 9 2), con la salvedad de que el equipo prescrito en la regla 9 2) c) ii) no se aceptará en sustitución del prescrito en la regla 9 2) c) i), del que siempre deberán ir provistos. Además, los buques que efectúen

viajes por todas las zonas marítimas cumplirán con lo prescrito en la regla 9 3).

2) La Administración podrá eximir de lo prescrito en las reglas 6 1) a) i) y 6 1) b) a los buques construidos antes del 1 de febrero de 1997 que se dediquen exclusivamente a efectuar viajes dentro de las zonas marítimas A2, A3 y A4 siempre que tales buques mantengan, cuando sea posible, una escucha auditiva continua en el canal 16 de ondas métricas. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

Regla 11

Servicios de escucha

- 1) Todo buque, mientras esté en la mar, mantendrá una escucha continua:
 - a) en el canal 70 de LSD de ondas métricas si el buque, de conformidad con la regla 6 1) b), está equipado con una instalación de ondas métricas;
 - b) en la frecuencia de socorro y seguridad para LSD de 2187,5 kHz si el buque, de conformidad con las reglas 8 1) b) o 9 1) c), está equipado con una instalación radioeléctrica de ondas hectométricas;
 - c) en las frecuencias de socorro y seguridad para LSD de 2187,5 kHz y 8414,5 kHz, y también al menos en una de las frecuencias de socorro y seguridad para LSD de 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz ó 16804,5 kHz que sea apropiada, considerando la hora del día y la situación geográfica del buque, si éste, de conformidad con las prescripciones de las reglas 9 2) b) o 10 1), está equipado con una instalación de ondas hectométricas/decamétricas. Esta escucha se podrá mantener mediante un receptor de exploración;
y
 - d) de la señal de alerta de socorro costera-buque por satélite si, de conformidad con las prescripciones de la regla 9 1) a), el buque está equipado con una estación terrena de buque de INMARSAT.
- 2) Todo buque, mientras esté en la mar, mantendrá un servicio de escucha radioeléctrica de las emisiones de información sobre seguridad marítima en la frecuencia o frecuencias apropiadas en que se transmita tal información para la zona en que esté navegando el buque.
- 3) Hasta el 1 de febrero de 1999, o hasta la fecha que pueda determinar el Comité de Seguridad Marítima de la Organización, todo buque, mientras esté en la mar, mantendrá, cuando sea

posible, una escucha continua en el canal 16 de ondas métricas. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que normalmente se gobierne el buque.

4) Hasta el 1 de febrero de 1999, o hasta la fecha que pueda determinar el Comité de Seguridad Marítima de la Organización, todo buque para el que se prescriba llevar un receptor de escucha radiotelefónica, mientras esté en la mar, mantendrá una escucha continua en la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2182 kHz. Esta escucha se realizará en el puesto desde el que se gobierne normalmente el buque.

Regla 12

Fuentes de energía

1) Mientras el buque esté en la mar, se dispondrá en todo momento de un suministro de energía eléctrica suficiente para hacer funcionar las instalaciones radioeléctricas y para cargar todas las baterías utilizadas como fuente o fuentes de energía de reserva de las instalaciones radioeléctricas.

2) Todo buque irá provisto de una fuente o fuentes de energía de reserva para alimentar las instalaciones radioeléctricas, a fin de poder mantener las radiocomunicaciones de socorro y seguridad en caso de fallo de las fuentes de energía principal o de emergencia del buque. La fuente o fuentes de energía de reserva tendrán capacidad para hacer funcionar simultáneamente la instalación radioeléctrica de ondas métricas del buque prescrita en la regla 6 1) a) y, según la zona o zonas marítimas para las que esté equipado el buque, la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas prescrita en la regla 8 1) a), la instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas prescrita en las reglas 9 2) a) o 10 1) o la estación terrena de buque de INMARSAT prescrita en la regla 9 1) a) y cualquiera de las cargas suplementarias que se mencionan en los párrafos 4), 5) y 8), al menos durante un periodo de:

- a) en los buques nuevos;
 - i) tres horas; o
 - ii) una hora, si la fuente de energía eléctrica de emergencia cumple plenamente con todas las prescripciones pertinentes de la regla IV/17, incluidas las relativas a la alimentación de las instalaciones radioeléctricas, y tiene capacidad para alimentar durante un mínimo de seis horas;
- b) en los buques existentes:

- i) seis horas, si no van provistos de la fuente de energía eléctrica de emergencia o ésta no cumple plenamente con todas las prescripciones pertinentes de la regla IV/17, incluidas las relativas a la alimentación de las instalaciones radioeléctricas; o
- ii) tres horas, si la fuente de energía eléctrica de emergencia cumple plenamente con todas las prescripciones pertinentes de la regla IV/17, incluidas las relativas a la alimentación de las instalaciones radioeléctricas; o
- iii) una hora, si la fuente de energía eléctrica de emergencia cumple plenamente con todas las prescripciones pertinentes de la regla IV/17, incluidas las relativas a la alimentación de instalaciones radioeléctricas, y tiene capacidad para alimentar durante un mínimo de seis horas.

La fuente o fuentes de energía de reserva no tendrán que alimentar independientemente al mismo tiempo a las instalaciones radioeléctricas de ondas decamétricas y hectométricas.

3) La fuente o fuentes de energía de reserva serán independientes de las de la potencia propulsora y el sistema eléctrico del buque.

4) Cuando, además de la instalación radioeléctrica de ondas métricas, se puedan conectar a la fuente o las fuentes de energía de reserva dos o más de las otras instalaciones radioeléctricas citadas en el párrafo 2), dichas fuentes tendrán capacidad para alimentar simultáneamente durante el periodo especificado en el párrafo 2) a) ó 2) b), según el caso, la instalación radioeléctrica de ondas métricas y:

- a) todas las demás instalaciones radioeléctricas que se puedan conectar a la fuente o las fuentes de energía de reserva al mismo tiempo; o
- b) aquella instalación radioeléctrica que consuma más energía, si sólo se puede conectar una de las otras instalaciones radioeléctricas a la fuente o fuentes de energía de reserva a la vez que la instalación radioeléctrica de ondas métricas.

5) La fuente o fuentes de energía de reserva se podrán utilizar para alimentar el alumbrado eléctrico prescrito en la regla 5 2) d).

6) Cuando una fuente de energía de reserva esté constituida por una o varias baterías de acumuladores recargables:

- a) se dispondrá de medios para cargar automáticamente dichas baterías, capaces de recargarlas de acuerdo con las prescripciones relativas a capacidad mínima en un intervalo de 10 horas; y
 - b) se comprobará la capacidad de la batería o baterías empleando un método apropiado, a intervalos que no excedan de 12 meses, cuando el buque no esté en la mar.
- 7) El emplazamiento y la instalación de las baterías de acumuladores que constituyan la fuente de energía de reserva serán tales que:
- a) deparen el mejor servicio posible;
 - b) sean de una duración razonable;
 - c) sean de una seguridad razonable;
 - d) las temperaturas de las baterías se mantengan dentro de los límites especificados por el fabricante, tanto si están sometidas a carga como si no están trabajando; y
 - e) cuando estén plenamente cargadas, basten para proporcionar por lo menos el mínimo de horas de trabajo prescrito en todas las condiciones meteorológicas.
- 8) Si es necesario proporcionar una entrada constante de información procedente de los aparatos náuticos o de otros equipos del buque a una instalación radioeléctrica prescrita en el presente capítulo a fin de garantizar su funcionamiento adecuado, se proveerán medios que garanticen el suministro continuo de tal información en caso de fallo de las fuentes de energía principal o de emergencia del buque.

Regla 13

Normas de funcionamiento

- 1) Todo el equipo que se instale de conformidad con el presente capítulo será de un tipo aprobado por la Administración. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2) siguiente, dicho equipo se ajustará a normas de funcionamiento apropiadas que no sean inferiores a las aprobadas por la Organización.
- 2) El equipo instalado con anterioridad a la fecha pertinente prescrita en la regla 1 podrá ser eximido del pleno cumplimiento de dichas normas, a discreción de la Administración, siempre que tal equipo sea compatible con el equipo que satisfaga las normas de funcionamiento, habida

cuenta de los criterios que pueda adoptar la Organización en relación con las normas de que se trate.

Regla 14

Prescripciones relativas al mantenimiento

- 1) El equipo se proyectará de manera que las unidades principales puedan reponerse fácilmente sin necesidad de recalibración o reajustes complicados.
- 2) Cuando proceda, el equipo se construirá e instalará de modo que resulte accesible para su inspección y mantenimiento a bordo.
- 3) Se proveerá información adecuada para el manejo y el mantenimiento apropiados del equipo, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización.
- 4) Se proveerán herramientas y repuestos adecuados para el mantenimiento del equipo.
- 5) La Administración se asegurará de que los equipos radioeléctricos prescritos en el presente capítulo sean mantenidos de forma que ofrezcan la disponibilidad de lo especificado a efectos funcionales en la regla 4 y se ajusten a las normas de funcionamiento recomendadas para dichos equipos.
- 6) En buques dedicados a viajes en zonas marítimas A1 y A2, la disponibilidad se asegurará utilizando métodos como los de duplicación de equipo, mantenimiento en tierra o capacidad de mantenimiento del equipo electrónico en la mar, o una combinación de ellos, que apruebe la Administración.
- 7) En buques dedicados a viajes en zonas marítimas A3 y A4, la disponibilidad se asegurará utilizando una combinación de dos métodos como mínimo, tales como la duplicación de equipo, el mantenimiento en tierra o la capacidad de mantenimiento del equipo electrónico en la mar, que apruebe la Administración, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización. No obstante, la Administración podrá eximir a un buque de la prescripción de utilizar dos métodos, permitiendo que se utilice un solo método, teniendo en cuenta el tipo de buque y su modalidad operativa.
- 8) Si bien se tomarán todas las medidas razonables para mantener el equipo en condiciones eficaces de trabajo a fin de garantizar que se cumple con las prescripciones funcionales especificadas en la regla 4, no se considerará que una deficiencia del equipo destinado a mantener las radiocomunicaciones generales prescritas en la regla 4 h) hace que el buque deje de ser apto para navegar o es motivo para imponer al buque demoras en puertos en los que no haya

inmediatamente disponibles medios de reparación, siempre que el buque esté en condiciones de llevar a cabo todas las funciones de socorro y seguridad.

Regla 15

Personal de radiocomunicaciones

Todo buque llevará personal capacitado para mantener radiocomunicaciones de socorro y seguridad de manera satisfactoria a juicio de la Administración. Este personal estará en posesión de los títulos especificados en el Reglamento de Radiocomunicaciones, según proceda, pudiéndose encomendar a cualquiera de los miembros de tal personal la responsabilidad primordial de las radiocomunicaciones durante sucesos que entrañen peligro.

Regla 16

Registros radioeléctricos

Se mantendrá un registro que sea satisfactorio a juicio de la Administración y de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones, de todos los sucesos relacionados con el servicio de radiocomunicaciones que parezcan tener importancia para la seguridad de la vida humana en el mar."

CAPITULO X

El texto actual del capítulo X (reglas 147 a 154) y su encabezamiento se sustituyen por lo siguiente:

"APARATOS Y MEDIOS NAUTICOS DE A BORDO

Regla 1

Ambito de aplicación

Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente capítulo es aplicable a los buques nuevos y existentes.

Regla 2

Exenciones

La Administración podrá eximir a cualquier buque del cumplimiento de cualquiera de las prescripciones del presente capítulo cuando considere que la naturaleza del viaje o la proximidad del buque a tierra no justifican la aplicación de tales prescripciones.

Regla 3

Aparatos náuticos de a bordo

- 1) a) Los buques de eslora igual o superior a 24 metros irán provistos de:
 - i) un compás magnético magistral, con la salvedad prevista en el párrafo d);
 - ii) un compás magnético de gobierno, a menos que la información de arrumbamiento dada por el compás magistral prescrito en el apartado i) aparezca también en el puesto de gobierno principal y el timonel pueda leerla en aquél claramente;
 - iii) medios de comunicación adecuados, que la Administración juzgue satisfactorios, entre el puesto del compás magistral y el puesto normal de control de la navegación; y
 - iv) medios que permitan tomar marcaciones en un arco de horizonte que en la mayor medida posible sea de 360 grados.
- b) El compás magnético a que se hace referencia en el apartado a) estará debidamente compensado y su tablilla o curva de desvíos residuales estará disponible en todo momento.

- c) Se llevará un compás magnético de respeto que sea intercambiable con el compás magistral, a menos que haya instalado a bordo el compás de gobierno mencionado en el apartado a) ii) o un girocompás.
 - d) La Administración, cuando estime irrazonable o innecesario prescribir un compás magnético magistral porque la naturaleza del viaje, la proximidad del buque a tierra o el tipo de buque no justifiquen la utilización de ese compás, podrá eximir a determinados buques o clases de buques de estas prescripciones, a condición de que se lleve siempre un compás de gobierno adecuado.
- 2) Los buques de eslora inferior a 24 metros irán provistos, en la medida que la Administración lo estime razonable y factible, de un compás de gobierno y de medios para tomar marcaciones.
- 3) Los buques de eslora igual o superior a 45 metros construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente irán provistos de un girocompás que permita cumplir con las siguientes prescripciones:
- a) Las indicaciones del girocompás magistral o de un repetidor giroscópico habrán de ser claramente legibles para el timonel en el puesto de gobierno principal;
 - b) en cuanto a los buques de eslora igual o superior a 75 metros, habrá que contar con un repetidor giroscópico o con varios de estos repetidores adecuadamente emplazados para tomar marcaciones en un arco de horizonte que en la mayor medida posible sea de 360 grados.
- 4) Los buques de eslora igual o superior a 75 metros construidos con anterioridad al 1 de septiembre de 1984 irán provistos de un girocompás que cumpla con lo prescrito en el párrafo 3).
- 5) Los buques en que haya puestos de gobierno de emergencia dispondrán al menos de un teléfono u otros medios de comunicación para transmitir información de arribamiento a esos puestos. Además, los buques de eslora igual o superior a 45 metros construidos el 1 de febrero de 1992 o posteriormente dispondrán de medios para suministrar lecturas visuales del compás al puesto de gobierno de emergencia.
- 6) Los buques de eslora igual o superior a 45 metros construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, así como los buques de eslora igual o superior a 75 metros construidos con anterioridad al 1 de septiembre de 1984, irán provistos de una instalación de radar. A partir del 1 de

febrero de 1995, la instalación de radar deberá ser apta para operar en la banda de frecuencia de 9 GHz. Además, a partir del 1 de febrero de 1995, los buques de eslora igual o superior a 35 metros irán provistos de una instalación radar que pueda operar en la banda de frecuencia de 9 GHz. Los buques de eslora igual o superior a 35 metros pero inferior a 45 metros podrán quedar exentos del cumplimiento de lo prescrito en el párrafo 16), a discreción de la Administración, siempre que el equipo sea plenamente compatible con el respondedor de radar para búsqueda y salvamento.

7) En los buques de eslora inferior a 35 metros dotados de aparato de radar, la instalación habrá de ser satisfactoria a juicio de la Administración.

8) En el puente de navegación de los buques que en virtud de lo prescrito en el párrafo 6) hayan de ir provistos de una instalación de radar habrá medios que permitan efectuar el punteo con los datos proporcionados por dicha instalación. En los buques de eslora igual o superior a 75 metros construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, los medios de punteo serán por lo menos tan eficaces como los de un punteador de reflexión.

9) Los buques de eslora igual o superior a 75 metros construidos con anterioridad al 25 de mayo de 1980 y los de eslora igual o superior a 45 metros construidos el 25 de mayo de 1980 o posteriormente irán provistos de una ecosonda.

10) Los buques de eslora inferior a 45 metros irán provistos de medios adecuados que la Administración juzgue satisfactorios para determinar la profundidad del agua bajo la quilla.

11) Los buques de eslora igual o superior a 45 metros construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente irán provistos de un dispositivo indicador de velocidad y distancia.

12) Los buques de eslora igual o superior a 75 metros construidos con anterioridad al 1 de septiembre de 1984 y los de eslora igual o superior a 45 metros construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente irán provistos de indicadores del ángulo de medida del timón, de la velocidad rotacional de la hélice y, además, si tienen hélices de paso variable o hélices de empuje lateral, indicadores del paso y de la modalidad de funcionamiento de tales hélices. Todos estos indicadores serán legibles desde el puesto de órdenes de maniobra.

13) A excepción de lo dispuesto en la regla I/6, si bien se tomarán todas las medidas razonables para mantener los aparatos mencionados en los párrafos 1) a 12) en buen estado

de funcionamiento, el posible funcionamiento defectuoso del equipo no hará que se considere al buque inadecuado para navegar ni será motivo para demorarlo en puertos en los que no se disponga fácilmente de medios de reparación.

14) Los buques de eslora igual o superior a 75 metros irán provistos de un radiogoniómetro. La Administración podrá eximir a los buques de dicha prescripción si estima irrazonable o innecesario que se lleve tal instrumento, o si los buques llevan otro equipo de radionavegación que resulte adecuado para los viajes previstos.

15) Hasta el 1 de febrero de 1999, los buques de eslora igual o superior a 75 metros construidos el 25 de mayo de 1980 o posteriormente, y en todo caso con anterioridad al 1 de febrero de 1995, irán provistos del equipo radioeléctrico necesario para operaciones de recalada empleando la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía.

16) Todo el equipo provisto en cumplimiento de la presente regla será de tipo aprobado por la Administración. El equipo que se instale a bordo de los buques el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente se ajustará a normas de funcionamiento apropiadas no inferiores a las aprobadas por la Organización. A discreción de la Administración, el equipo instalado con anterioridad a la aprobación de las normas de funcionamiento de que se trate podrá no ajustarse plenamente a tales normas, siempre que se tengan en cuenta los criterios recomendados que la Organización pueda llegar a aprobar en relación con éstas.

Regla 4

Instrumentos y publicaciones náuticas

Con arreglo a criterios que la Administración juzgue satisfactorios, se llevarán a bordo instrumentos náuticos apropiados y, debidamente actualizado, cartas náuticas, derroteros, libros de faros, avisos a los navegantes, tablas de mareas, y cualquier otra publicación náutica necesaria para el viaje proyectado.

Regla 5

Lámparas de señales

1) Los buques irán provistos de una lámpara de señales diurnas cuyo funcionamiento no dependa exclusivamente de la fuente de energía principal. En todo caso se contará con una batería portátil para el suministro de energía eléctrica.

2) Los buques de eslora igual o superior a 45 metros irán provistos de un juego completo de banderas y gallardetes que permitan enviar mensajes utilizando el Código internacional de señales.

3) Todo buque que en virtud del presente Protocolo deba contar con una instalación radioeléctrica llevará el Código internacional de señales, publicación que también llevará cualquier otro buque que a juicio de la Administración necesite utilizarla.

Regla 6

Visibilidad desde el puente de navegación

- 1) Los buques nuevos de eslora igual o superior a 45 metros cumplirán con las prescripciones siguientes:
 - a) la vista de la superficie del mar desde el puesto de órdenes de maniobra no quedará oculta en más del doble de la eslora del buque, o de 500 metros si esta longitud es menor, a proa de las amuras y a 10 grados a cada banda, independientemente del calado y del asiento del buque;
 - b) ningún sector ciego debido al equipo de pesca u otras obstrucciones que haya fuera de la caseta de gobierno a proa del través que impida ver la superficie del mar desde el puesto de órdenes de maniobra excederá de 10 grados. El arco total de sectores ciegos no excederá de 20 grados. Los sectores claros entre sectores ciegos serán de 5 grado como mínimo. No obstante, en el campo de visión descrito en el apartado a), cada sector oculto no excederá de 5 grados;
 - c) la altura del borde inferior de las ventanas delanteras del puente de navegación sobre el nivel de la cubierta del puente será la mínima posible. En ningún caso constituirá el borde inferior una obstrucción de la vista hacia proa según se describe en esta regla;
 - d) el borde superior de las ventanas delanteras del puente de navegación permitirá que un observador cuyos ojos estén a una altura de 1 800 milímetros sobre la cubierta del puente pueda ver el horizonte a proa desde el puesto de órdenes de maniobra cuando el buque cabecee en mar encrespada. Sin embargo, si la Administración considera que la altura de 1 800 milímetros del nivel de los ojos sobre la cubierta no es razonable ni factible, podrá reducirla, pero no a menos de 1 600 milímetros.
 - e) el campo de visión horizontal desde el puesto de órdenes de maniobra abarcará un arco no inferior a 225 grados que se extienda desde la línea de proa hasta 22,5 grados a popa del través en ambas bandas del buque;

- f) desde cada alerón del puente, el campo de visión horizontal abarcará un arco de 225 grados como mínimo, que se extienda 45 grados en la amura de la banda opuesta a partir de la línea de proa, más 180 grados de proa a popa en la propia banda;
 - g) desde el puesto principal de gobierno, el campo de visión horizontal abarcará un arco que vaya desde proa hasta 60 grados como mínimo a cada banda del buque;
 - h) el costado del buque será visible desde el alerón del puente; y
 - i) Las ventanas cumplirán con las prescripciones siguientes:
 - i) se reducirá al mínimo la presencia de elementos estructurales entre las ventanas del puente de navegación y no se instalará ninguno de ellos inmediatamente delante de un puesto de servicio;
 - ii) a fin de evitar reflejos, las ventanas delanteras del puente estarán inclinadas con respecto al plano vertical, con el tope hacia afuera, a un ángulo no inferior a 10 grados ni superior a 25 grados;
 - iii) no se instalarán ventanas con cristal polarizado ni ahumado; y
 - iv) dos al menos de las ventanas delanteras del puente de navegación y, según sea la configuración del puente algunas ventanas más, permitirán una visión clara en todo momento, independientemente de las condiciones meteorológicas.
- 2) Siempre que sea factible, los buques existentes cumplirán con las prescripciones del párrafo 1) a) y b). No obstante, no se requerirán modificaciones estructurales o equipo adicional.
- 3 En los buques de proyecto no tradicional que a juicio de la Administración no puedan cumplir con las presentes reglas, se dispondrá de medios que permitan obtener un nivel de visibilidad que se aproxime tanto como sea factible al prescrito en la presente regla."

Los actuales apéndices 1 y 2 se sustituyen por lo siguiente:

"APENDICE

"CERTIFICADOS E INVENTARIO DEL EQUIPO

1 Modelo de Certificado de seguridad para buques pesqueros

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA BUQUE PESQUERO

El presente certificado llevará como suplemento un Inventario del equipo

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Protocolo de Torremolinos, 1993, relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, con la autoridad conferida por el Gobierno de

_____ (nombre del Estado)

por

_____ (persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque^{1/}

Nombre del buque
Número o letras distintivos
Puerto de matrícula
Eslora (L)^{2/}.....
Fecha del contrato de construcción o de transformación importante.....
Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente, de conformidad con lo prescrito en la regla I/2 1) c) ii) o 1) c) iii)
Fecha de entrega o en que concluyó la transformación importante
.....

^{1/} Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

^{2/} Definida en la regla I/2 5).

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/6.
- 2 Que dicho reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:
 - .1 El estado del casco, las máquinas y el equipo, según lo definido en la expresada regla, es satisfactorio en todos los sentidos, y el buque cumple con las prescripciones aplicables.
 - .2 El calado máximo de servicio admisible correspondiente a cada una de las condiciones operacionales del buque está indicado en el cuadernillo de estabilidad aprobado con fecha
- 3 Que se ha expedido/no se ha expedido 1/ un certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta, a reserva de que se efectúen los reconocimientos de conformidad con lo dispuesto en la regla I/6 1) b) ii), b) iii) y c)

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

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

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

^{1/} Táchese según proceda.

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO POR UN PERIODO DE GRACIA CUANDO SEA APLICABLE LA REGLA I/11 1),

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/11 2), o en la regla I/11 4)^{1/}, hasta

Firmado:.....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA AL PUERTO EN QUE HA DE HACERSE EL RECONOCIMIENTO, O POR UN PERIODO DE GRACIA, CUANDO SEA APLICABLE LA REGLA I/11 2) O LA REGLA I/11 4)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/11 1), hasta

Firmado:

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

^{1/} Táchese según proceda.

REFRENDO DE LOS RECONOCIMIENTOS PERIODICOS:

Reconocimiento del equipo

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/6 1) b) ii), se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes.

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimientos del equipo radioeléctrico

SE CERTIFICA que en, el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/6 1) b) iii), se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes.

Primer reconocimiento periódico del equipo radioeléctrico:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

Segundo reconocimiento periódico del equipo radioeléctrico:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

Tercer reconocimiento periódico del equipo radioeléctrico:

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

REFRENDO DEL RECONOCIMIENTO INTERMEDIO:

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/6 1) c), se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes.

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

2 Modelo del Certificado de exención

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EXENCION PARA BUQUE PESQUERO

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos, 1993, relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por _____
(persona u organización autorizada)

DATOS RELATIVOS AL BUQUE^{1/}

Nombre del buque.....

Número o letras distintivos.....

Puerto de matrícula.....

Eslora (L)^{2/}

^{1/} Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

^{2/} Definida en la regla I/2 5).

SE CERTIFICA:

Que, por aplicación de lo prescrito en la regla ..., el
buque queda exento de las prescripciones relativas a.....

.....
Condiciones, si las hubiere, en que se otorga el
Certificado de exención:
.....
.....

El presente certificado será válido hasta.....,
a reserva de que siga siendo válido el Certificado
internacional de seguridad para buque pesquero, al que se
adjunta el presente certificado.

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

.....
(fecha de expedición)

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

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO POR UN PERIODO DE GRACIA CUANDO SEA APLICABLE LA REGLA I/11 1)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/11 1), hasta.....

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA AL PUERTO EN QUE HA DE HACERSE EL RECONOCIMIENTO, O POR UN PERIODO DE GRACIA, CUANDO SEA APLICABLE LA REGLA I/11 2) O LA REGLA I/11 4)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/11 2) o en la regla I/11 4)^{1/} hasta

Firmado:
(firma del funcionario autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

^{1/} Táchese según proceda.

3 Modelo de Suplemento del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero

INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA BUQUE PESQUERO

El presente Inventario irá siempre unido al Certificado internacional de seguridad para buque pesquero

INVENTARIO DEL EQUIPO QUE PERMITE CUMPLIR CON EL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS, 1993, RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977

1 DATOS RELATIVOS AL BUQUE

Nombre del buque
 Número o letras distintivos
 Puerto de matrícula
 Eslora

2 PORMENORES DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

1	Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento	.....
		A babor	A estribor
2	Número total de botes salvavidas	.....	.....
2.1	Número total de personas a las que se puede dar cabida	.....	.....
2.2	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados (regla VII/18)	.....	.....
2.3	Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla VII/19)	.....	.....

3	Número de botes de rescate	.....
3.1	Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar	.....
4	Balsas salvavidas	.....
4.1	Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....
4.1.1	Número de balsas salvavidas	.....
4.1.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
4.2	Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....
4.2.1	Número de balsas salvavidas	.....
4.2.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....
5	Número de aros salvavidas	.....
6	Número de chalecos salvavidas	.....
7	Trajes de inmersión	.....
7.1	Número total	.....
7.2	Número de trajes que cumplen con las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....
8	Número de ayudas térmicas ^{1/}	.....
9	Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento	.....
9.1	Número de respondedores de radar	.....
9.2	Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas	.....

^{1/} Excluidas las prescritas en las reglas VII/17 8) xxxi), VII/20 5) a) xxiv) y VII/23 2) xiii).

3 PORMENORES DE LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS

Elemento	Disposiciones y equipos existentes a bordo
1 Sistemas primarios	
1.1 Instalación radioeléctrica de ondas métricas:	
1.1.1 Codificador de LSD
1.1.2 Receptor de escucha de LSD
1.1.3 Radiotelefonía
1.2 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas:	
1.2.1 Codificador de LSD
1.2.2 Receptor de escucha de LSD
1.2.3 Radiotelefonía
1.3 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas y decamétricas	
1.3.1 Codificador de LSD
1.3.2 Receptor de escucha de LSD
1.3.3 Radiotelefonía
1.3.4 Telegrafía de impresión directa
1.4 Estación terrena de buque de INMARSAT
2 Medios secundarios para emitir el alerta
3 Instalaciones para la recepción de y información sobre seguridad marítima:	
3.1 Receptor NAVTEX
3.2 Receptor de LIG
3.3 Receptor radiotelegráfico de impresión directa de ondas decamétricas
4 RLS por satélite	
4.1 COSPAS-SARSAT
4.2 INMARSAT
5 RLS de ondas métricas
6 Respondedor de radar del buque
7 Receptor de escucha para la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2 182 kHz ^{2/}
8 Dispositivo para generar la señal radiotelefónica de alarma de 2 182 kHz ^{2/}

^{2/} A menos que el Comité de Seguridad Marítima de la Organización determine otra fecha, no será necesario anotar este equipo en el Inventario adjunto a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

^{3/} No será necesario anotar este equipo en el Inventario adjunto a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

- 4 METODOS UTILIZADOS PARA ASEGURAR LA DISPONIBILIDAD DE LAS
INSTALACIONES RADIOELECTRICAS (regla IX/14)
- 4.1 Duplicación del equipo
 - 4.2 Mantenimiento en tierra
 - 4.3 Capacidad de mantenimiento en la mar

SE CERTIFICA QUE este Inventario es correcto en su
totalidad.

Expedido en
(lugar de expedición del Inventario)

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

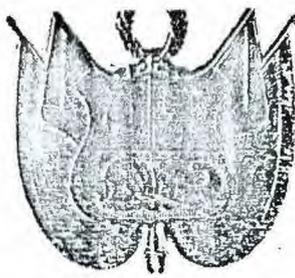
(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)"

COPIA AUTENTICA CERTIFICADA del texto español del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, hecho en Torremolinos el 2 de abril de 1993, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



Londres, 7 - VII - 1993



FERNANDO BELAUNDE TERRY
Presidente de la República del Perú

POR CUANTO:

Durante la Conferencia Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, convocada por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), se adoptó el 2 de abril de 1977 el "Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977".

POR TANTO:

Y habiendo sido aprobado el mencionado Convenio por Decreto Supremo No. 038-81-MA de 17 de noviembre de 1981, en uso de las facultades que la Constitución me confiere, he venido en adherir a él, teniéndolo como Ley del Estado y comprometiendo para su observancia el honor de la República.

EN FE DE LO CUAL, firmo el presente Instrumento de Adhesión, sellado con las Armas de la República y refrendado por el Ministro de Relaciones Exteriores, en el Palacio de Gobierno, en Lima, a los veinticinco días del mes de junio de mil novecientos ochenta y dos.

DECRETO SUPREMO
N.º DS. 038-81-MA
FOLIO 052



ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

El Contralmirante
Secretario General del Ministerio de Marina
OSCAR ANDERSON NORIEGA
O. N. - 49923832. O

Decreto Supremo

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que, la Conferencia Internacional de Torrémolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, convocada por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) de la cual el Perú es Estado Miembro, adoptó con fecha 02 de Abril de 1977 el "Convenio Internacional de Torrémolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977, con la finalidad de lograr la Seguridad de los Buques Pesqueros y sus tripulaciones, estableciendo principios y reglas uniformes relativas a la construcción y al equipo de dichos buques;

De conformidad con lo informado y recomendado por la Comisión Multisectorial de Carácter Permanente sobre Asuntos de la Organización Consultiva - Marítima Intergubernamental constituida por Resolución Ministerial N° 0059-78-MA/ONAJ de fecha 30 Marzo de 1978;

Tratándose de una reglamentación de carácter administrativo que se encuentra dentro las atribuciones que corresponde al Poder Ejecutivo, de conformidad con el Artículo 104° de la Constitución Política del Perú;

Que el mencionado Convenio se encuentra abierto a la adhesión;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros y con cargo de dar cuenta al Congreso;

DECRETA:

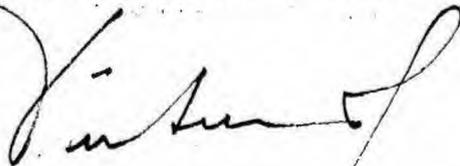
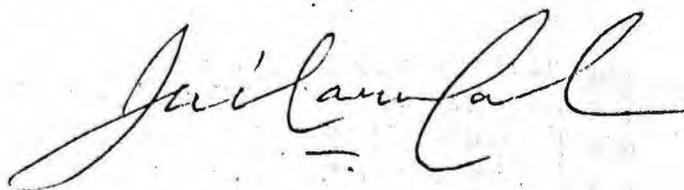
Artículo 1°.- Apruébase el Convenio Internacional de Torrémolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977, adoptado por la Conferencia Internacional sobre Seguridad de los Buques Pesqueros, convocada por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, OCMI, el 02 de Abril de 1977.

Artículo 2°.- El Ministerio de Marina y el Ministerio de Pesquería dispondrán el cumplimiento del Convenio mencionado en el artículo anterior.

Artículo 3°.- El Ministerio de Relaciones Exteriores queda encargado de depositar el respectivo instrumento de adhesión en la Secretaría General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

Artículo 4°.- El presente Decreto será refrendado por los Ministros de Relaciones Exteriores, de Marina y de Pesquería.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima a los diecisiete días del mes de Noviembre de mil novecientos ochentiuno.

A large, stylized handwritten signature in black ink, possibly belonging to a high-ranking official.A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. L. ...'.A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. ...'.A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Bustamante'.

M.646.A

CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS
PARA LA
SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977

CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA
SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977

Las Partes en el Convenio,

CONSIDERANDO que es deseable promover la seguridad de los buques en general y, de modo particular, la de los buques pesqueros,

CONSIDERANDO que los Convenios internacionales para la seguridad de la vida humana en el mar y los Convenios internacionales sobre líneas de carga han contribuido decisivamente a promover la seguridad de los buques,

CONSIDERANDO que los buques pesqueros están excluidos de la aplicación de casi todas las prescripciones contenidas en los mencionados Convenios internacionales,

CONSIDERANDO por consiguiente que para lograr la seguridad de los buques pesqueros y de sus tripulaciones es conveniente establecer de común acuerdo principios y reglas uniformes relativos a la construcción y al equipo de dichos buques,

CONSIDERANDO que el modo más eficaz de lograr ese propósito es la conclusión de un convenio,

CONVIENEN:

ARTICULO 1

Obligaciones generales contraídas
en virtud del Convenio

Las Partes harán efectivas las disposiciones del Convenio y de su Anexo, el cual será parte integrante de aquél. Salvo disposición expresa en otro sentido, toda referencia al Convenio supondrá también una referencia al Anexo.

ARTICULO 2

Definiciones

A los efectos del Convenio y salvo disposición expresa en otro sentido se entenderá:

- a) por "Parte", todo Estado respecto del cual el Convenio haya entrado en vigor;
- b) por "buque pesquero" o "buque", un buque utilizado comercialmente para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos del mar;
- c) por "Organización", la Organización Consultiva Marítima Inter-gubernamental;
- d) por "Secretario General", el Secretario General de la Organización;
- e) por "Administración", el Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.

ARTICULO 3

Ambito de aplicación

El Convenio será aplicable a los buques pesqueros de navegación marítima que tengan derecho a enarbolar el pabellón de los Estados que sean Partes.

ARTICULO 4

Certificados e inspecciones

- 1) A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2), todo certificado expedido con la autoridad dimanante de una Parte de conformidad con las disposiciones del Convenio será aceptado por las demás Partes y considerado para todos los efectos previstos en el Convenio como dotado de la misma validez que un certificado expedido por ellas.
- 2) Todo buque al que le haya sido expedido un certificado en virtud de las Reglas 7 u 8 estará sujeto, en los puertos de otras Partes,

a las inspecciones de funcionarios debidamente autorizados por tales Partes, en tanto que el objeto de esas inspecciones sea comprobar la existencia a bordo de un certificado válido. Tal certificado será aceptado a menos que haya claros indicios para sospechar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado. En este caso, o si no hubiere certificado válido a bordo, el funcionario que realice la inspección informará inmediatamente al Cónsul o, en ausencia de éste, al representante diplomático de la Parte cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque, de todas las circunstancias en relación con las cuales se estime necesario que dicha Parte tome medidas correctivas, y se pondrá en conocimiento de la Organización lo ocurrido. El funcionario que realice la inspección tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no salga de puerto hasta que pueda hacerse a la mar sin peligro para el buque ni para las personas que se encuentren a bordo.

ARTICULO 5

Casos de fuerza mayor

- 1) Los buques no sujetos a las disposiciones del Convenio o no obligados a llevar un certificado ajustado a tales disposiciones al emprender un viaje determinado no quedarán sometidos a ellas si, por mal tiempo o en cualquier otro caso de fuerza mayor, se ven obligados a desviarse de la derrota prevista.
- 2) Las personas que se encuentren a bordo de un buque por fuerza mayor o a consecuencia de la obligación de transportar naufragos u otras personas, no serán tenidas en cuenta cuando se trate de determinar si a ese buque le son aplicables las disposiciones del Convenio.

ARTICULO 6

Comunicación de información

- 1) Las Partes facilitarán a la Organización:
 - a) el texto de las leyes, órdenes, decretos, reglamentaciones y otros instrumentos que se hayan promulgado acerca de las diversas cuestiones regidas por el Convenio;

- b) una lista de los organismos no gubernamentales con autoridad para actuar en su nombre por lo que hace a cuestiones relativas al proyecto, construcción y equipo de buques de conformidad con las disposiciones del Convenio;
 - c) un número suficiente de modelos de los certificados que expidan en virtud de las disposiciones del Convenio.
- 2) La Organización notificará a las Partes la recepción de toda comunicación efectuada en cumplimiento del párrafo 1) a) y les hará llegar la información que le haya sido facilitada en virtud de lo dispuesto en los apartados b) y c) del párrafo 1.

ARTICULO 7

Siniestros sufridos por buques pesqueros

- 1) Cada Parte dispondrá la investigación de todo siniestro sufrido por cualquier buque suyo sujeto a las disposiciones del Convenio cuando considere que tal investigación puede contribuir a determinar qué cambios convendría introducir en el Convenio.
- 2) Cada Parte facilitará a la Organización la información que sea pertinente en relación con las conclusiones a que se llegue en estas investigaciones, a fines de distribución entre todas las Partes. Ningún informe o recomendación de la Organización basados en esa información revelará la identidad ni la nacionalidad de los buques afectados, ni atribuirá expresa o implícitamente responsabilidad alguna a ningún buque o persona.

ARTICULO 8

Otros tratados e interpretación

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio prejuzgará la codificación y el desarrollo del Derecho del mar por parte de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar convocada en virtud de la Resolución 2750 (XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas ni las reivindicaciones y tesis jurídicas presentes y futuras de cualquier Estado respecto del Derecho del mar y de la naturaleza y el alcance de la jurisdicción de los Estados ribereños y de los Estados de pabellón.

ARTICULO 9

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

- 1) El Convenio estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de octubre de 1977 hasta el 30 de junio de 1978 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. Todos los Estados podrán constituirse en Partes del Convenio mediante:
 - a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
 - b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
 - c) adhesión.
- 2) La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.
- 3) El Secretario General informará a todos los Estados que hayan firmado el Convenio o que se hayan adherido al mismo, de toda firma producida o del depósito que se haya efectuado de cualquier instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y de la fecha de tal depósito.

ARTICULO 10

Entrada en vigor

- 1) El Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado los pertinentes instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 9, por lo menos quince Estados cuyo conjunto de flotas de buques pesqueros represente, por lo que respecta al número de tales buques con eslora igual o superior a 24 metros, no menos del 50 por ciento de la flota mundial de buques pesqueros.
- 2) La Organización informará a los Estados que hayan firmado el presente Convenio o se hayan adherido al mismo de la fecha en que éste entre en vigor.

- 3) Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del Convenio una vez satisfechos los requisitos para la entrada en vigor de éste, pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirá efecto en la fecha de entrada en vigor del Convenio o tres meses después de la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente, si ésta es posterior.
- 4) Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del Convenio, éste comenzará a regir tres meses después de la fecha en que fue depositado el instrumento pertinente.
- 5) Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se hayan cumplido todas las condiciones estipuladas en el Artículo 11 para que entre en vigor una enmienda al Convenio, se considerará referido al Convenio en su forma enmendada.

ARTICULO 11

Enmiendas

- 1) El Convenio podrá ser enmendado por uno de los dos procedimientos expuestos en el presente Artículo.
- 2) Enmienda previo examen en el seno de la Organización:
 - a) Toda enmienda propuesta por una Parte será sometida a la consideración del Secretario General y distribuida por éste entre todos los Miembros de la Organización y todas las Partes, por lo menos seis meses antes de que proceda examinarla.
 - b) Toda enmienda propuesta y distribuida como se acaba de indicar será remitida al Comité de Seguridad Marítima de la Organización para que éste la examine.
 - c) Las Partes, sean Miembros o no de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité de Seguridad Marítima para el examen y la aprobación de las enmiendas.

- d) Para la aprobación de las enmiendas se necesitará una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado de acuerdo con lo estipulado en el apartado c) (y en adelante llamado "el Comité de Seguridad Marítima ampliado"), a condición de que un tercio cuando menos de las Partes esté presente al efectuarse la votación.
- e) Las enmiendas aprobadas de conformidad con lo dispuesto en el apartado d) serán enviadas por el Secretario General a todas las Partes.
- f)
 - i) Toda enmienda a un Artículo, a la Regla 1 o a las Reglas que van de la 3 a la 11 se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hayan aceptado dos tercios de las Partes.
 - ii) Toda enmienda al Anexo no referida a la Regla 1 ni a las Reglas que van de la 3 a la 11 se considerará aceptada:
 - aa) al término de los dos años siguientes a la fecha en que fue enviada a las Partes a fines de aceptación; o
 - bb) al término de un plazo diferente, que no será inferior a un año, si así lo determinó en el momento de su aprobación una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.

Si, no obstante, dentro del plazo fijado, ya más de un tercio de las Partes, ya las Partes necesarias para que el conjunto de sus flotas de buques pesqueros represente, en cuanto al número de tales buques con eslora igual o superior a 24 metros, no menos del 50 por ciento de la flota de buques pesqueros de todas las Partes, notifican al Secretario General que rechazan la enmienda, se considerará que ésta no ha sido aceptada.

- iii) Toda enmienda a un Apéndice del Anexo se considerará aceptada al término de un plazo, que determinará el Comité de Seguridad Marítima ampliado en el momento en que la apruebe y que no será inferior a diez meses, a menos que antes de expirar ese plazo un tercio cuando menos de las Partes o bien las Partes necesarias para que el conjunto de sus flotas de buques pesqueros represente, en cuanto al número de tales buques con eslora igual o superior a 24 metros, no menos del 50 por ciento de la flota de buques pesqueros de todas las Partes, comuniquen a la Organización que rechazan dicha enmienda.
- g) i) Toda enmienda a un Artículo, a la Regla 1 o a las Reglas que van de la 3 a la 11 entrará en vigor, con respecto a las Partes que la hayan aceptado, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada y, con respecto a cada Parte que la acepte con posterioridad a esa fecha, seis meses después de la fecha en que la hubiere aceptado la Parte de que se trate.
- ii) Toda enmienda al Anexo no referida a la Regla 1, a las Reglas que van de la 3 a la 11 ni a un Apéndice del Anexo entrará en vigor, con respecto a todas las Partes, exceptuadas las que la hayan rechazado en virtud de lo previsto en los incisos ii) y iii) del apartado f) y que no hayan retirado su objeción, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada. No obstante, antes de la fecha fijada para la entrada en vigor de la enmienda cualquier Parte podrá notificar al Secretario General que se exime de la obligación de darle vigencia durante un periodo no superior a un año, contado desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda, o durante el periodo, más largo que ése, que en el momento de la aprobación de tal enmienda fije una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.

- 3) Enmienda a cargo de una Conferencia:
- a) A solicitud de cualquier Parte con la que se muestre conforme un tercio cuando menos de las Partes, la Organización convocará una Conferencia de las Partes para examinar posibles enmiendas al Convenio.
 - b) Toda enmienda que haya sido aprobada en tal Conferencia por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes será enviada por el Secretario General a todas las Partes a fines de aceptación.
 - c) Salvo que la Conferencia decida otra cosa, la enmienda se considerará aceptada y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos estipulados en los apartados f) y g) del párrafo 2), a condición de que las referencias que en dichos apartados se hacen al Comité de Seguridad Marítima ampliado se entiendan como referencias a la Conferencia.
- 4) Se considerará que toda Parte que se haya negado a aceptar una enmienda al Anexo no es Parte a los efectos de la aplicación de tal enmienda.
- 5) Salvo disposición expresa en otro sentido, toda enmienda al Convenio que guarde relación con la estructura del buque será aplicable solamente a buques respecto de los cuales, en la fecha de entrada en vigor de la enmienda o posteriormente:
- a) se haya colocado la quilla; o
 - b) haya comenzado una fase de la construcción que permita identificar ésta como propia de un buque concreto; o
 - c) haya comenzado una fase del montaje que suponga la utilización de, cuando menos, 50 toneladas del total estimado de material estructural o un 1 por ciento de dicho total, si este segundo valor es menor.
- 6) Toda declaración de aceptación de una enmienda o de objeción a una enmienda y cualquiera de las notificaciones previstas en el párrafo 2) g) ii) serán dirigidas por escrito al Secretario General, quien informará a todas las Partes de que se recibieron tales comunicaciones y de la fecha en que fueron recibidas.

7) El Secretario General informará a todas las Partes de cualesquiera enmiendas que entren en vigor, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una.

ARTICULO 12

Denuncia

- 1) El Convenio podrá ser denunciado por cualquier Parte en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor para dicha Parte.
- 2) La denuncia se efectuará mediante notificación dirigida por escrito al Secretario General, el cual notificará a las demás Partes que ha recibido tal notificación, la fecha en que la recibió y la fecha en que surte efecto tal denuncia.
- 3) La denuncia surtirá efecto transcurridos doce meses a partir de la recepción, por parte del Secretario General, de la notificación de denuncia, o después de la expiración de cualquier otro plazo más largo que se fije en dicha notificación.

ARTICULO 13

Depósito y registro

- 1) El Convenio será depositado ante el Secretario General, el cual remitirá ejemplares auténticos certificados de aquél a todos los Estados que hayan firmado el Convenio o se hayan adherido al mismo.
- 2) Tan pronto como el Convenio entre en vigor, el Secretario General remitirá el texto del mismo al Secretario General de las Naciones Unidas a fines de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTICULO 14

Idiomas

El Convenio está redactado en un solo ejemplar en los idiomas español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos es

igualmente auténtico. Se harán traducciones oficiales a los idiomas alemán, árabe e italiano, las cuales serán depositadas junto con el original firmado.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio.

HECHO EN TORREMOLINOS el día dos de abril de mil novecientos setenta y siete.

ANEXO

REGLAS PARA LA CONSTRUCCION Y EL EQUIPO DE LOS BUQUES PESQUEROS

CAPITULO I - DISPOSICIONES GENERALES

Regla 1

Ambito de aplicación

- 1) Salvo que expresamente se estipule otra cosa, las disposiciones del presente Anexo se aplicarán a los buques pesqueros nuevos de eslora igual o superior a 24 metros, incluidos los buques que elaboren sus propias capturas.
- 2) Las disposiciones del presente Anexo no se aplicarán a los buques destinados exclusivamente:
 - a) al deporte o al recreo;
 - b) a la elaboración de pescado o de otros recursos vivos del mar;
 - c) a la investigación, y a la formación de personal; o
 - d) al transporte de pescado.

Regla 2

Definiciones

- 1) "Buque nuevo" es un buque pesquero respecto del cual, en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o posteriormente:
 - a) se adjudica el oportuno contrato de construcción o de transformación importante; o
 - b) adjudicado el contrato de construcción o de transformación importante antes de la fecha de entrada en vigor del Convenio, la entrega se produce tres años después de dicha fecha de entrada en vigor o aún más tarde; o
 - c) en ausencia de un contrato de construcción:
 - i) se haya colocado la quilla; o

- ii) haya comenzado una fase de la construcción que permita identificar ésta como propia de un buque concreto; o
 - iii) haya comenzado una fase del montaje que suponga la utilización de, cuando menos, 50 toneladas del total estimado de material estructural o un 1 por ciento de dicho total, si este segundo valor es menor.
- 2) "Buque existente" es un buque pesquero que no es un buque nuevo.
- 3) "Aprobado" significa aprobado por la Administración.
- 4) "Tripulación" es el conjunto del patrón y el personal empleado u ocupado a bordo del buque en cualquier cometido relacionado con las actividades del mismo.
- 5) La "eslora (L)" se considerará como igual al 96 por ciento de la eslora total en una flotación correspondiente al 85 por ciento del puntal mínimo medido desde la línea de quilla, o a la eslora que haya de la cara proel de la roda al eje de la mecha del timón en esa flotación, si esta magnitud es mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada la flotación de referencia para medir la eslora será paralela a la flotación de proyecto.
- 6) Las "perpendiculares de proa y popa" se medirán en los extremos de proa y popa de la eslora (L). La perpendicular de proa coincidirá con la cara proel de la roda en la flotación que se tome como referencia para medir la eslora.
- 7) "Manga (B)" es la manga máxima del buque medida en el centro de éste hasta la línea de trazado de la cuaderna si el buque es de forro metálico y hasta la superficie exterior del casco si el buque es de forro hecho con cualquier otro material.
- 8) a) "Puntal (D)" es la distancia vertical medida en el centro del buque, desde la línea de quilla hasta la cara alta del bao de la cubierta de trabajo, en su intersección con el costado.
- b) En los buques cuya regala sea redondeada el puntal se medirá hasta el punto de intersección de las líneas de trazado de la cubierta con la chapa de cierre lateral del forro, prolongándose las líneas como si la regala fuera de diseño angular.

- c) Cuando la cubierta de trabajo tenga saltillo y su parte elevada se extienda por encima del punto en que se haya de determinar el puntal, éste se medirá hasta una línea de referencia que esté en la prolongación ideal de la parte inferior de la cubierta paralela a la parte elevada.
- 9) "Máxima flotación de servicio" es la flotación correspondiente al calado máximo de servicio admisible.
- 10) "Centro del buque" es el punto medio de L.
- 11) "Sección central" es la sección del casco definida por la intersección de la superficie de trazado del casco con un plano vertical perpendicular a los planos de flotación y diametral que pasan por el centro del buque.
- 12) "Línea de quilla" es la línea paralela a la pendiente de la quilla que pasa en el centro del buque por:
- a) el canto superior de la quilla o por la línea de intersección del canto interior de las planchas del forro con la quilla, si se trata de una quilla de barra que se extienda por encima de dicha línea en los buques de forro metálico; o
 - b) el canto inferior del alefriz de la quilla en los buques con casco de madera o de construcción mixta; o
 - c) la intersección de la prolongación ideal del contorno exterior del fondo del casco con el eje longitudinal en los buques cuyo forro no sea de madera ni metálico.
- 13) "Línea base" es la línea horizontal que se corta con la línea de quilla en el centro del buque.
- 14) "Cubierta de trabajo" es, en general, la cubierta completa más baja de las que quedan por encima de la máxima flotación de servicio, desde la cual se realizan las faenas de pesca. En los buques que tengan dos o más cubiertas completas la Administración podrá aceptar como cubierta de trabajo una cubierta inferior, a condición de que dicha cubierta esté situada por encima de la máxima flotación de servicio.

15) "Superestructura" es toda estructura situada en la cubierta de trabajo y provista de techo, que se extienda de banda a banda del buque, o cuya chapa de cierre lateral, situada más al interior que la chapa del casco, no diste de ésta más de 0,04B.

16) "Superestructura cerrada" es toda superestructura en la que:

- a) los mamparos de cierre sean eficientes por sus características de construcción;
- b) las aberturas de acceso que pueda haber en tales mamparos tengan puertas estancas a la intemperie accionables desde ambos lados, permanentemente unidas al mamparo y de una resistencia equivalente a la del mamparo no perforado; y
- c) las demás aberturas de los laterales o extremos de la superestructura vayan provistas de medios de cierre eficientes y estancos a la intemperie.

No se considerará que un puente o una toldilla son superestructuras cerradas a menos que en su interior, para que la tripulación pueda llegar a los espacios de máquinas y a otros lugares de trabajo, se disponga un acceso constituido por medios distintos de las aberturas de los mamparos y disponibles siempre que éstas estén cerradas.

17) "Cubierta de superestructura" es la cubierta, completa o parcial, que forme el techo de una superestructura, caseta u otra estructura situadas a una altura no inferior a 1,8 metros por encima de la cubierta de trabajo. Cuando esa altura sea inferior a 1,8 metros, el techo de tales casetas o estructuras será considerado del mismo modo que la cubierta de trabajo.

18) "Altura de una superestructura o de otra estructura" es la distancia vertical mínima que media entre el canto superior de los baos de la cubierta de la superestructura o estructura de que se trate y el canto superior de los baos de la cubierta de trabajo.

19) "Estanco a la intemperie" significa que, cualquiera que sea el estado de la mar, el agua no penetrará en el buque.

20) El término "estanco" se aplica a todo componente estructural que, sometido a la altura de agua para la cual ha sido proyectado, impide el paso de agua a su través en cualquier dirección.

21) "Mamparo de colisión" es el mamparo estanco que llega a la cubierta de trabajo en la sección de proa del buque y satisface las siguientes condiciones:

- a) Estar ubicado de modo que diste de la perpendicular de proa:
 - i) no menos de 0,05 L ni más de 0,08 L en los buques de eslora igual o superior a 45 metros;
 - ii) no menos de 0,05 L ni más de 0,05 L más 1,35 metros en los buques de eslora inferior a 45 metros, salvo que la Administración autorice otra ubicación;
 - iii) en todo caso, un mínimo de 2,0 metros.
- b) Cuando cualquier parte de la obra viva se extienda a proa de la perpendicular de proa, como v.g. hace una proa de bulbo, la distancia estipulada en el apartado a) del presente párrafo se medirá desde el punto medio de la prolongación que sobresalga de la perpendicular de proa o desde un punto situado a proa de la perpendicular de proa que diste de ésta 0,015 L, si esta dimensión es menor.
- c) El mamparo podrá presentar bayonetas o nichos a condición de que éstos no rebasen los límites fijados en el apartado a) del presente párrafo.

22) Por "aparato de gobierno principal" se entenderá el conjunto de la maquinaria, los servomotores que pueda haber de dicho aparato y el equipo auxiliar, así como los medios provistos (caña o sector) con miras a transmitir el par torsor a la mecha del timón, necesario para mover el timón a fin de gobernar el buque en condiciones normales de servicio.

23) Por "medios auxiliares de accionamiento del timón" se entenderá el equipo provisto para mover el timón a fin de gobernar el buque en caso de avería del aparato de gobierno principal.

24) Por "servomotor del aparato de gobierno principal" se entenderá:

- a) en el caso de un aparato de gobierno eléctrico, un motor eléctrico con su correspondiente equipo eléctrico;

- b) en el caso de un aparato de gobierno electrohidráulico, un motor eléctrico con su correspondiente equipo eléctrico y la bomba a la que esté acoplado;
 - c) en el caso de otros tipos de aparato de gobierno hidráulico, el motor impulsor y la bomba conectada a la que esté acoplado.
- 25) "Velocidad máxima de servicio en marcha avante" es la velocidad mayor que, de acuerdo con sus características de proyecto, el buque puede mantener navegando por la mar a su calado máximo de servicio admisible.
- 26) "Velocidad máxima en marcha atrás" es la velocidad que se estima que el buque puede alcanzar a su potencia máxima para ciar, de acuerdo con sus características de proyecto, a su calado máximo de servicio admisible.
- 27) "Instalación de combustible líquido" es el equipo utilizado para preparar el combustible que alimenta las calderas, o el utilizado para preparar el combustible que alimenta motores de combustión interna; la expresión comprende cualesquiera bombas de combustible y filtros y calentadores de combustible que funcionen a una presión de más de 0,18 newtonios por milímetro cuadrado.
- 28) "Condiciones normales de funcionamiento y habitabilidad" son las condiciones en las que el conjunto del buque y sus máquinas, servicios, medios principales y auxiliares de propulsión, aparato de gobierno y equipo correspondiente, ayudas destinadas a hacer segura la navegación y a limitar los riesgos de incendio e inundación, medios internos y externos de comunicación y emisión de señales, medios de evacuación y chigres para los botes de rescate, se hallan en perfecto estado de funcionamiento, junto con las condiciones que suponen el mínimo de habitabilidad necesario para hacer confortable el buque.
- 29) La expresión "buque apagado" indica la condición en que se halla el buque cuando la planta propulsora principal, las calderas y la maquinaria auxiliar han dejado de funcionar por falta de energía.
- 30) "Cuadro de distribución principal" es el cuadro de distribución alimentado directamente por la fuente de energía eléctrica principal y destinado a distribuir energía eléctrica.

31) "Espacios de máquinas sin dotación permanente" son los espacios en que van instaladas la máquina propulsora principal y las máquinas auxiliares, así como todas las fuentes de energía eléctrica principal, que no estén atendidos por la tripulación en todo momento, cualesquiera que sean las condiciones operacionales, incluidas las de ejecución de maniobras.

32) "Material incombustible" es el que no arde ni desprende vapores inflamables en cantidad suficiente para experimentar la ignición cuando se le caliente a 750 grados celsius aproximadamente, característica ésta que será demostrada de modo satisfactorio para la Administración por un procedimiento de prueba reconocido. Cualquier otro material será considerado material combustible.

33) "Ensayo estándar de exposición al fuego" es aquél en que unas muestras de los mamparos o cubiertas objeto del ensayo se someten en un horno de pruebas a temperaturas que corresponden aproximadamente a las de la curva estándar tiempo-temperatura. La muestra tendrá una superficie expuesta de no menos de 4,65 metros cuadrados y una altura (longitud, si se trata de una cubierta) de 2,44 metros y guardará el mayor parecido posible con la construcción prevista, conteniendo, cuando resulte apropiado, una unión por lo menos. La curva estándar tiempo-temperatura viene definida por una curva continua que pasa por los siguientes puntos:

- al finalizar los 5 primeros minutos: 538 grados celsius
- al finalizar los 10 primeros minutos: 704 grados celsius
- al finalizar los 30 primeros minutos: 843 grados celsius
- al finalizar los 60 primeros minutos: 927 grados celsius

34) "Divisiones de Clase 'A'" son las formadas por mamparos y cubiertas que reúnan las condiciones siguientes:

- a) ser de acero o de otro material equivalente;
- b) estar convenientemente reforzadas;
- c) estar construidas de manera que impidan el paso del humo y de las llamas hasta el final de una hora de ensayo estándar de exposición al fuego; y

- d) estar aisladas con materiales incombustibles aprobados, de manera que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139 grados celsius por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, comprendida cualquier unión que pueda haber, más de 180 grados celsius por encima de la temperatura inicial, en los intervalos indicados a continuación:

Clase "A-60"	60 minutos
Clase "A-30"	30 minutos
Clase "A-15"	15 minutos
Clase "A-0"	0 minutos

La Administración podrá exigir que se realice una prueba con un mamparo o una cubierta prototipos para asegurarse de que éstos satisfacen las prescripciones mencionadas en cuanto a integridad y elevación de temperatura.

35) "Divisiones de Clase 'B'" son las formadas por mamparos, cubiertas, cielos rasos y revestimientos que reúnan las condiciones siguientes:

- a) estar construidas de manera que impidan el paso de las llamas hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego;
- b) tener un valor de aislamiento tal que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139 grados celsius por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, comprendida cualquier unión que pueda haber, más de 225 grados celsius por encima de la temperatura inicial, en los intervalos indicados a continuación:

Clase "B-15"	15 minutos
Clase "B-0"	0 minutos; y

- c) ser de materiales incombustibles aprobados, además de que todos los materiales que se empleen en la construcción y el montaje de las divisiones de Clase "B" habrán de ser incombustibles, aun cuando se podrá autorizar el empleo de chapillas combustibles a condición de que éstas satisfagan las pertinentes prescripciones del Capítulo V.

La Administración podrá exigir que se realice una prueba con una división prototipo para asegurarse de que ésta satisface las prescripciones mencionadas en cuanto a integridad y elevación de temperatura.

36) "Divisiones de Clase 'C'" son las construidas con materiales incombustibles aprobados. No es necesario que satisfagan las prescripciones relativas al paso del humo y de las llamas ni a la limitación de la elevación de temperatura.

37) "Divisiones de Clase 'F'" son las formadas por mamparos, cubiertas, cielos rasos y revestimientos que reúnan las condiciones siguientes:

- a) estar construidas de manera que impidan el paso de las llamas hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego; y
- b) tener un valor de aislamiento tal que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139 grados celsius por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, comprendida cualquier unión que pueda haber, más de 225 grados celsius por encima de la temperatura inicial, hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego.

La Administración podrá exigir que se realice una prueba con una división prototipo para asegurarse de que ésta satisface las prescripciones mencionadas en cuanto a integridad y elevación de temperatura.

38) "Cielos rasos o revestimientos continuos de Clase 'B'" son los cielos rasos o revestimientos de Clase "B" que terminan únicamente en una división de Clase "A" o "B".

39) La expresión "de acero o de otro material equivalente" significa de acero o de cualquier material que, por sí o debido al aislamiento de que vaya provisto, posee propiedades estructurales y de integridad equivalentes a las del acero al terminar la exposición al fuego durante el ensayo estándar precedente (v.g., una aleación de aluminio aislada en forma adecuada).

40) La expresión "débil propagación de la llama" indica que la superficie considerada impide en medida suficiente que las llamas se propaguen, característica ésta que será demostrada de modo satisfactorio para la Administración por un procedimiento de prueba reconocido.

41) "Espacios de alojamiento" o "alojamientos" son los utilizados como espacios públicos, pasillos, aseos, camarotes, oficinas, enfermerías, cines, salas de juegos y pasatiempos, oficios que no contengan artefactos para cocinar y otros espacios semejantes.

42) "Espacios públicos" son las partes del espacio general de alojamiento utilizadas como vestíbulos, comedores, salones y recintos semejantes de carácter permanente.

43) "Espacios de servicio" son los utilizados como cocinas, los oficios que contienen artefactos para cocinar, los armarios, los pañoles, los talleres que no forman parte de los espacios de máquinas, y otros espacios semejantes, así como los troncos de acceso a todos ellos.

44) "Puestos de control" son los espacios en que se hallan los aparatos de radiocomunicaciones o los principales aparatos de navegación o el equipo electrogenerador de emergencia, o en los que está centralizado el equipo detector y extintor de incendios.

45) "Espacios de Categoría A para máquinas" son los que contienen motores de combustión interna utilizados:

- a) para la propulsión principal; o
- b) para otros fines si esos motores tienen una potencia conjunta no inferior a 375 kilovatios,

o los que contienen una caldera alimentada con combustible líquido o una instalación de combustible líquido, así como los troncos de acceso a todos estos espacios.

46) "Espacios de máquinas" son los espacios de Categoría A para máquinas y todos los que contienen la maquinaria propulsora, calderas, instalaciones de combustible líquido, máquinas de vapor y de combustión interna, generadores, aparatos de gobierno, maquinaria eléctrica principal, estaciones de toma de combustible, maquinaria de refrigeración, estabilización, ventilación y climatización, y espacios semejantes, así como los troncos de acceso a todos ellos.

47) "Embarcaciones de supervivencia" son las provistas en el buque para dar cabida a las personas que se encuentren a bordo si hay que abandonar el buque; la expresión comprende botes salvavidas, balsas salvavidas y toda otra embarcación que haya sido aprobada como idónea para la protección y la preservación de personas en tales circunstancias.

48) "Bote de rescate" es todo bote de propulsión sencilla y gran maniobrabilidad que pueda ser fácil y rápidamente arriado por un reducido número de tripulantes y adecuado para recoger a un hombre que haya caído al agua.

49) "Bote salvavidas inflado" es una embarcación de supervivencia permanentemente inflada y compartimentada, de sólida construcción y resistente a la abrasión.

50) "Dispositivo de arriado" es un dispositivo capaz de arriar desde el puesto de embarco una embarcación cargada con el total de personas que esté autorizada a llevar y con su propio equipo.

51) "Embarcaciones de supervivencia de zafa hidrostática" son las embarcaciones cuyos medios de instalación y de estiba les permiten separarse de un buque que se esté hundiendo y situarse a flote automáticamente.

Regla 3

Exenciones

1) La Administración podrá eximir a cualquier buque que presente características de índole innovadora del cumplimiento de cualquiera de las prescripciones de los Capítulos II, III, IV, V, VI y VII, si la aplicación de las mismas pudiera dificultar seriamente la investigación encaminada a perfeccionar las mencionadas características y su incorporación a los buques. No obstante, el buque que se halle en ese caso habrá de cumplir con las prescripciones de seguridad que en opinión de la Administración resulten adecuadas para el servicio a que esté destinado y que por su índole garanticen la seguridad general del buque.

2) Las exenciones a las prescripciones del Capítulo IX figuran en las Reglas 132 y 139 2) b), y las exenciones al Capítulo X figuran en la Regla 147.

3) La Administración podrá eximir a cualquier buque dedicado a pescar únicamente cerca de las costas de su país de cualquiera de las prescripciones del presente Anexo si considera que su aplicación no sería razonable ni factible habida cuenta de la distancia entre la

zona de operaciones del buque y el puerto que tenga por base en su propio país, el tipo de buque de que se trate, las condiciones meteorológicas y la ausencia de riesgos generales de navegación, siempre que dicho buque cumpla con las prescripciones de seguridad que a juicio de la Administración resulten adecuadas para el servicio a que esté destinado y que por su índole garanticen su seguridad general.

4) La Administración que otorgue una exención cualquiera en virtud de lo dispuesto en la presente Regla comunicará pormenores de la misma a la Organización en la medida necesaria para confirmar que se mantiene el nivel adecuado de seguridad, y la Organización transmitirá estos pormenores a las Partes para información de éstas.

Regla 4

Equivalencias

1) La Administración podrá permitir que se instale en un buque cualquier accesorio, material, dispositivo o aparato o que se tome cualquier medida especial en sustitución de lo prescrito en el presente Anexo si tales accesorio, material, dispositivo o aparato resultan al menos tan eficaces como los prescritos en el presente Anexo.

2) La Administración que en sustitución de lo prescrito en el presente Anexo autorice la utilización de algún accesorio, material, dispositivo o aparato o la adopción de una medida especial, comunicará a la Organización los pormenores de que se trate a fin de que la Organización los transmita a las Partes para conocimiento de éstas y para que, si procede, tomen las medidas que estimen pertinentes.

Regla 5

Reparaciones, reformas y modificaciones

1) Todo buque en que se efectúen reparaciones, reformas, modificaciones y la consiguiente instalación de equipo, seguirá satisfaciendo cuando menos las prescripciones que ya le eran aplicables antes.

2) Las reparaciones, reformas y modificaciones de gran importancia y la consiguiente instalación de equipo satisfarán las prescripciones aplicables a un buque nuevo sólo en lo referente a tales reparaciones,

reformas y modificaciones, y en la medida en que la Administración estime razonable y factible.

Regla 6

Reconocimientos

- 1) Todo buque será objeto de los reconocimientos indicados a continuación:
 - a) Un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o antes de que el certificado exigido en virtud de la Regla 7 haya sido expedido por primera vez. El reconocimiento comportará una inspección completa de su estructura, estabilidad, maquinaria, disposición estructural y materiales, incluidos el exterior del casco del buque y el interior y el exterior de las calderas y del equipo en la medida en que el buque esté sujeto a las disposiciones del presente Anexo. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición, los materiales y los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, las instalaciones eléctricas, las instalaciones radioeléctricas, las instalaciones radiotelegráficas de los botes salvavidas a motor, los aparatos radioeléctricos portátiles de las embarcaciones de supervivencia, las radiobalizas de localización de siniestros (EPIRBs), los dispositivos de salvamento, los dispositivos de detección y extinción de incendios, el radar, los ecosondas, los girocompases y demás equipo, cumplen con todas las prescripciones del presente Anexo. El reconocimiento será también de tal índole que garantice que la calidad y la terminación de todas las partes del buque y de su equipo son satisfactorias en todo respecto y que el buque está provisto de las luces y los medios de dar señales acústicas y señales de socorro que prescriben el presente Anexo y el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor. Cuando el buque lleve escalas de práctico, éstas serán también objeto de reconocimiento para garantizar que están en perfectas condiciones

de uso y que satisfacen las pertinentes prescripciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar que haya en vigor.

- b) Reconocimientos periódicos, a los intervalos que se indican a continuación:
- i) cada cuatro años respecto de la estructura y las máquinas del buque a que se hace referencia en los Capítulos II, III, IV, V y VI. No obstante, se podrá prolongar este intervalo un año más a condición de que el buque sea objeto de un reconocimiento interno o externo en la medida de lo razonable y factible;
 - ii) cada dos años respecto del equipo del buque a que se hace referencia en los Capítulos II, III, IV, V, VI, VII y X; y
 - iii) cada año respecto de las instalaciones radioeléctricas y del radiogoniómetro del buque a que se hace referencia en los Capítulos IX y X.

El reconocimiento se realizará de modo que garantice que todo lo mencionado en el apartado a), especialmente el equipo de seguridad, satisface plenamente las prescripciones aplicables del presente Anexo, que el equipo citado se encuentra en buen estado de funcionamiento y que fácilmente se dispone a bordo de la información relativa a la estabilidad. No obstante, cuando la validez del certificado expedido en virtud de la Regla 7 haya sido prorrogada de acuerdo con lo señalado en los párrafos 2) ó 4) de la Regla 11, el intervalo que medie entre reconocimientos periódicos se podrá prolongar en la medida correspondiente.

- c) Reconocimientos intermedios respecto de la estructura o de las máquinas y el equipo del buque a los intervalos que indique la Administración. El reconocimiento se realizará de modo que también garantice que no se han efectuado reformas que pudieran tener un efecto adverso en la seguridad del buque o de la tripulación. Tales reconocimientos intermedios y los intervalos correspondientes se consignarán en

el Certificado internacional de seguridad para buque pesquero que se haya expedido en virtud de la Regla 7.

2) Los reconocimientos de buques destinados a dar cumplimiento a las prescripciones del presente Anexo serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella. En todo caso la Administración interesada habrá de quedar satisfecha de que los reconocimientos efectuados son completos y eficientes.

3) Realizado cualquiera de los reconocimientos del buque señalados en la presente Regla, no se efectuará ningún cambio de consideración en la estructura, equipo, accesorios, disposiciones estructurales o material que fueron objeto del reconocimiento, sin previa autorización de la Administración, excepto cuando se trate del recambio directo de tales equipo o accesorios.

Regla 7

Expedición de certificados

- 1) a) A todo buque que cumpla con las prescripciones aplicables del presente Anexo se le expedirá, tras el reconocimiento correspondiente, un certificado titulado "Certificado internacional de seguridad para buque pesquero".
b) Cuando a un buque le sea concedida una exención acorde con lo dispuesto en el presente Anexo, se le expedirá un certificado titulado "Certificado internacional de exención para buque pesquero", además del certificado prescrito en el apartado a).
- 2) Los certificados a que se hace referencia en el párrafo 1) serán expedidos por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizadas por la Administración. En todo caso la Administración será plenamente responsable del certificado.

Regla 8

Expedición de certificados por otra de las Partes

- 1) Una Parte podrá, a petición de otra Parte, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que satisface las prescripciones del presente Anexo, expedir o autorizar que se expidan a este buque los certificados pertinentes de conformidad con lo dispuesto en el presente Anexo.
- 2) Se transmitirá lo antes posible a la Administración que haya hecho la petición una copia del certificado y otra del informe del reconocimiento.
- 3) En todo certificado así expedido constará que fue expedido a petición de la Administración que lo solicitó. Dicho certificado tendrá la misma fuerza legal y gozará del mismo reconocimiento que los expedidos en virtud de la Regla 7.

Regla 9

Modelos de los certificados

Los certificados serán extendidos en el idioma o en los idiomas oficiales del país que los expida y su forma se ajustará al modelo que se da en el Apéndice 1. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas.

Regla 10

Exhibición de los certificados

Todos los certificados o copias certificadas de los mismos que se expidan en virtud del presente Anexo quedarán exhibidos en un lugar del buque bien visible y de fácil acceso.

Regla 11

Validez de los certificados

- 1) El Certificado internacional de seguridad para buque pesquero se expedirá para un periodo que no exceda de cuatro años y será prorrogable

por un año como máximo, con sujeción a la realización de los reconocimientos periódicos e intermedios prescritos en los párrafos 1 b) y 1 c) de la Regla 6, salvo en los casos señalados en los párrafos 2), 3) y 4) de la presente Regla. El periodo de validez del Certificado internacional de exención para buque pesquero no rebasará el del Certificado internacional de seguridad para buque pesquero.

2) Si en la fecha en que expire su certificado o éste deje de ser válido, un buque no se encuentra en un puerto de la Parte cuyo pabellón ese buque tenga derecho a enarbolar, dicha Parte podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo será concedida con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta un puerto de la mencionada Parte o hasta aquél en que haya de ser objeto de un reconocimiento, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo.

3) Ningún certificado podrá ser prorrogado con el citado fin por un periodo superior a cinco meses y el buque al que se le haya concedido la prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue a un puerto de la Parte cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar o al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de tal puerto sin haber obtenido un certificado nuevo.

4) Todo certificado que no haya sido prorrogado en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2) podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo.

5) Un certificado perderá su validez:

a) si se han efectuado reformas importantes en la construcción, el equipo, los accesorios, la disposición estructural o el material prescritos sin previa autorización de la Administración, a menos que se trate del recambio directo de tales equipo o accesorios;

b) si no se han efectuado los reconocimientos periódicos o intermedios dentro de los intervalos estipulados en los párrafos 1 b) y 1 c) de la Regla 6 o dentro de los que se hayan podido prorrogar de conformidad con los párrafos 2) ó 4) de la presente Regla;

- c) cuando un buque cambie su pabellón por el de otro Estado. En el caso de un cambio entre Partes, la Parte cuyo pabellón el buque tenía antes derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la otra Parte, previa petición de ésta, copias de los certificados que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes.

CAPITULO II - CONSTRUCCION, INTEGRIDAD DE ESTANQUEIDAD Y EQUIPO

Regla 12

Construcción

- 1) La resistencia y la construcción del casco, las superestructuras, las casetas, los guardacalores de máquinas, los tambuchos y cualesquiera otras estructuras, así como el equipo del buque, serán tales que permitan hacer frente a todas las condiciones previsibles del servicio a que se destine el buque y responderán a criterios que la Administración juzgue satisfactorios.
- 2) El casco de los buques destinados a navegar entre hielos será reforzado de acuerdo con las condiciones de navegación previstas y la zona en que se vaya a operar.
- 3) Los mamparos, dispositivos de cierre y cierres de las aberturas practicadas en estos mamparos, así como los métodos seguidos para probarlos, se ajustarán a las prescripciones de la Administración. Los buques que no sean de madera llevarán instalados un mamparo de colisión y al menos mamparos estancos que limiten el espacio de la máquina principal. Tales mamparos se prolongarán hasta la cubierta de trabajo. En buques de madera se instalarán también mamparos de este tipo que en la medida de lo posible sean estancos.
- 4) Las tuberías que atraviesen el mamparo de colisión llevarán instaladas válvulas adecuadas accionables desde encima de la cubierta de trabajo, con el cuerpo de la válvula asegurado al mamparo de colisión en el interior del pique de proa. No se instalarán puertas, registros ni conductos de ventilación, ni se practicará ninguna abertura en el mamparo de colisión por debajo de la cubierta de trabajo.
- 5) Cuando se instale a proa una superestructura de longitud considerable, el mamparo de colisión tendrá una prolongación estanca a la intemperie que llegue a la cubierta inmediatamente superior a la cubierta de trabajo. No es necesario que esa prolongación quede directamente encima del mamparo si está situada dentro de los límites especificados en la Regla 2 21) y si a la parte de la cubierta que forma la bayoneta se le da una efectiva estanqueidad a la intemperie.

6) El número de aberturas practicadas en el mamparo de colisión por encima de la cubierta de trabajo será el mínimo compatible con las características de proyecto y las faenas normales del buque. Estas aberturas serán susceptibles de quedar cerradas de modo estanco a la intemperie.

7) En los buques de eslora igual o superior a 75 metros se instalará un doble fondo estanco situado, en la medida posible, entre el mamparo de colisión y el mamparo del rasel de popa.

Regla 13

Puertas estancas

1) El número de aberturas practicadas en los mamparos estancos de conformidad con lo dispuesto en la Regla 12 3) será el mínimo compatible con la disposición general y las necesidades operacionales del buque; dichas aberturas irán provistas de dispositivos de cierre que la Administración juzgue satisfactorios. Las puertas estancas tendrán una resistencia equivalente a la de la estructura adyacente no perforada.

2) En los buques de eslora inferior a 45 metros dichas puertas podrán ser del tipo de bisagra, y entonces deberán poderse accionar en su propio emplazamiento por ambos lados y normalmente se mantendrán cerradas en la mar. Se fijará un aviso a cada lado de la puerta para indicar que ésta ha de mantenerse cerrada en la mar.

3) En los buques de eslora igual o superior a 45 metros las puertas estancas serán del tipo de corredera:

- a) en los espacios en que se les haya de abrir en la mar y cuando estén situadas de manera que sus falcas queden por debajo de la máxima flotación de servicio, a menos que la Administración estime esto imposible o innecesario, habida cuenta del tipo de buque y las operaciones que realice; y
- b) en la parte inferior del espacio de máquinas desde el que haya acceso a un túnel de ejes.

Las demás puertas estancas podrán ser de bisagra.

- 4) Las puertas de corredera estancas serán accionables con el buque escorado 15 grados a una u otra banda.
- 5) Las puertas de corredera estancas, sean de accionamiento manual o no, se podrán accionar en su propio emplazamiento por ambos lados; en los buques de eslora igual o superior a 45 metros dichas puertas serán también accionables por telemando desde una posición accesible situada por encima de la cubierta de trabajo, excepto cuando estén instaladas en los espacios de alojamiento de la tripulación.
- 6) Se dispondrán medios en los puestos de telemando para indicar si una puerta de corredera está abierta o cerrada.

Regla 14

Integridad de estanqueidad

- 1) Las aberturas por las que pueda penetrar agua en el buque irán provistas de dispositivos de cierre ajustados a las disposiciones aplicables del presente Capítulo. Las aberturas de cubierta que puedan permanecer abiertas durante las faenas de pesca, normalmente estarán situadas cerca del eje longitudinal. No obstante, la Administración podrá aprobar su ubicación en otras posiciones si considera que con esto no disminuirá la seguridad del buque.
- 2) Las compuertas de pesca de los arrastreros por popa serán estancas, accionadas a motor y maniobrables desde cualquier posición que ofrezca una visión libre de obstáculos de su funcionamiento.

Regla 15

Puertas estancas a la intemperie

- 1) Todas las aberturas de acceso practicadas en los mamparos de superestructuras cerradas y en otras estructuras exteriores por las que pudiera entrar el agua y poner en peligro al buque irán provistas de puertas fijadas permanentemente al mamparo y armadas y reforzadas de modo que el conjunto de su estructura sea de resistencia equivalente a la de la estructura no perforada y resulten estancas a la intemperie cuando estén cerradas. Los medios utilizados para mantener la estanqueidad a la intemperie de estas puertas serán juntas y dispositivos de sujeción u otros medios equivalentes que estarán

permanentemente fijados al mamparo o a las propias puertas y dispuestos de modo que puedan ser accionados desde ambos lados del mamparo.

2) La altura en que las falcas de las entradas a tambuchos, estructuras y guardacalores de máquinas que den acceso directo a partes de cubierta expuestas a la intemperie y a la mar rebasen la cubierta, será como mínimo de 600 milímetros en la cubierta de trabajo y de 300 milímetros en la cubierta de superestructura. Cuando la experiencia adquirida en la realización de operaciones lo justifique y previa aprobación de la Administración, podrán reducirse esas alturas a un mínimo de 380 milímetros y 150 milímetros respectivamente, excepto en las entradas que den acceso directo a los espacios de máquinas.

Regla 16

Escotillas cerradas por tapas de madera

- 1) La altura en que las brazolas de escotilla rebasen la cubierta será como mínimo de 600 milímetros en las partes expuestas de la cubierta de trabajo y de 300 milímetros en la cubierta de superestructura.
- 2) En el grosor definitivo de las tapas de escotilla de madera se dejará un margen que compense la abrasión debida al duro manejo de que serán objeto. En todo caso el grosor definitivo de esas tapas será al menos de 4 milímetros por cada 100 milímetros de vano y no será nunca inferior a 40 milímetros, y la anchura mínima de las superficies de apoyo será de 65 milímetros.
- 3) Se proveerán medios, satisfactorios a juicio de la Administración, que garanticen que las tapas de escotilla de madera quedarán cerradas de modo estanco a la intemperie.

Regla 17

Escotillas cerradas por tapas que no sean de madera

- 1) La altura en que rebasen la cubierta las brazolas de escotilla será la indicada en la Regla 16 1). Cuando la experiencia adquirida en la realización de operaciones lo justifique y previa aprobación de la Administración, podrá reducirse la altura de dichas brazolas, e

incluso prescindirse de éstas, a condición de que con ello no disminuya la seguridad del buque. En tal caso la abertura de las escotillas será la menor posible y las tapas irán fijadas de modo permanente con bisagras o medios equivalentes y podrán quedar cerradas y aseguradas rápidamente.

2) Para los cálculos de resistencia se supondrá que las tapas de escotilla están sometidas al peso de la carga que se ha proyectado llevar sobre ellas, o bien a las cargas estáticas siguientes, si éstas expresan un valor mayor:

- a) 10,0 kilonewtonios por metro cuadrado para buques de 24 metros de eslora;
- b) 17,0 kilonewtonios por metro cuadrado para buques de eslora igual o superior a 100 metros.

Para esloras intermedias, los valores de las cargas se determinarán por interpolación lineal. La Administración podrá reducir las cargas, aunque no por debajo del 75 por ciento de los valores indicados, para tapas de escotilla que se hallen en la cubierta de superestructura a popa de un punto situado a $0,25 L$ de la perpendicular de proa.

3) Si las tapas son de acero dulce, el esfuerzo máximo, calculado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2) y multiplicado por 4,25, no excederá de la carga mínima de rotura del material. Bajo estas cargas, las flexiones no serán de más de 0,0028 veces el vano de la escotilla.

4) Las tapas que no sean de acero dulce tendrán por lo menos una resistencia equivalente a la de las de acero dulce y rigidez suficiente, por su construcción, para garantizar estanqueidad a la intemperie cuando estén sometidas a las cargas que se indican en el párrafo 2).

5) Las tapas irán provistas de dispositivos de trinca y frisas suficientes para garantizar la estanqueidad a la intemperie, o de otros dispositivos que la Administración juzgue equivalentes.

Regla 18

Aberturas del espacio de máquinas

- 1) Las aberturas del espacio de máquinas irán armadas y protegidas por guardacalores de resistencia equivalente a la de la superestructura adyacente. Las aberturas exteriores de acceso llevarán puertas que cumplan con las prescripciones de la Regla 15.
- 2) Las aberturas distintas de las de acceso irán provistas de tapas de resistencia equivalente a la de la estructura no perforada, fijadas a ésta de modo permanente y susceptibles de quedar cerradas de manera que sean estancas a la intemperie.

Regla 19

Otras aberturas de la cubierta

- 1) Cuando sea esencial para las faenas de pesca, se podrán instalar a ras de cubierta escotillones con tapa de rosca o de bayoneta, o de un tipo equivalente, así como registros, siempre que puedan quedar cerrados de manera que sean estancos y vayan fijados de modo permanente a la estructura adyacente. Habida cuenta del tamaño y la disposición de las aberturas y el diseño de los dispositivos de cierre, se podrán instalar cierres del tipo de metal contra metal, si a juicio de la Administración son efectivamente estancos.
- 2) Las aberturas de la cubierta de trabajo o de la de superestructura que no sean escotillas, aberturas del espacio de máquinas, registros ni escotillones a ras de cubierta, irán protegidas por estructuras cerradas que lleven puertas estancas a la intemperie o elementos equivalentes. Los tambuchos estarán situados lo más cerca posible del eje longitudinal del buque.

Regla 20

Ventiladores

- 1) En los buques de eslora igual o superior a 45 metros, la altura mínima en que los manguerotes que no sean los que ventilan el espacio de máquinas rebase la cubierta será de 900 milímetros en la de trabajo

y de 760 milímetros en la de superestructura. En los buques de eslora inferior a 45 metros, la altura de dichos manguerotes será de 760 milímetros y 450 milímetros respectivamente. La altura sobre cubierta de las aberturas que ventilan el espacio de máquinas será la que la Administración juzgue satisfactoria.

2) Los manguerotes serán de resistencia equivalente a la de la estructura adyacente y susceptibles de quedar cerrados de manera que sean estancos a la intemperie con dispositivos de cierre fijados de modo permanente al manguerote o a la estructura adyacente. Si su altura excede de 900 milímetros, el manguerote irá especialmente afianzado.

3) En los buques de eslora igual o superior a 45 metros no será necesario dotar de dispositivos de cierre a los ventiladores cuyos manguerotes tengan una altura superior a 4,5 metros por encima de la cubierta de trabajo o a 2,3 metros por encima de la cubierta de superestructura, a menos que la Administración lo exija así concretamente. En los buques de eslora inferior a 45 metros no será necesario dotar de dispositivos de cierre a los ventiladores cuyos manguerotes tengan una altura superior a 3,4 metros por encima de la cubierta de trabajo o a 1,7 metros por encima de la cubierta de superestructura. Si a juicio de la Administración no hay riesgo de que el agua entre en el buque a través de los ventiladores del espacio de máquinas, se podrá prescindir en ellos de los dispositivos de cierre.

Regla 21

Tubos de aireación

1) Cuando los tubos de aireación de tanques y espacios vacíos situados bajo cubierta se prolonguen por encima de la cubierta de trabajo o la de superestructura, las partes expuestas de dichos tubos serán de resistencia equivalente a la de las estructuras adyacentes y llevarán una protección adecuada. Las aberturas de los tubos de aireación irán provistas de medios de cierre fijados de modo permanente al tubo o a la estructura adyacente.

2) La altura mínima de los tubos de aireación por encima de la cubierta hasta el punto del tubo por el que el agua pudiera penetrar hacia los espacios inferiores, será de 760 milímetros en la cubierta de trabajo

y de 450 milímetros en la cubierta de superestructura. La Administración podrá aceptar una reducción en la altura de un tubo de aireación para evitar estorbos en las faenas de pesca.

Regla 22

Dispositivos sondadores

- 1) Se instalarán dispositivos sondadores que la Administración juzgue satisfactorios:
 - a) en las sentinas de los compartimientos que no sean fácilmente accesibles en todo momento durante el viaje; y
 - b) en todos los tanques y coferdanes.
- 2) Cuando se instalen tubos de sonda, sus extremos superiores quedarán situados en puntos de fácil acceso y, si es posible, por encima de la cubierta de trabajo. Sus aberturas llevarán medios de cierre fijados permanentemente. Los tubos de sonda que no lleguen más arriba de la cubierta de trabajo llevarán dispositivos de cierre automático.

Regla 23

Portillos y ventanas

- 1) Los portillos que den a espacios situados por debajo de la cubierta de trabajo y a espacios situados dentro de estructuras cerradas de esa cubierta irán provistos de tapas ciegas con bisagra susceptibles de quedar cerradas de modo estanco.
- 2) No se ubicará ningún portillo en una posición tal que su borde inferior quede a menos de 500 milímetros por encima de la máxima flotación de servicio.
- 3) La construcción de los portillos y de sus correspondientes cristales y tapas ciegas será de un tipo aprobado.
- 4) Para las ventanas del puente de navegación se utilizará cristal de seguridad endurecido o un material equivalente.
- 5) La Administración podrá aceptar portillos y ventanas sin tapas ciegas en los mamparos laterales y popeles de las casetas situadas

en la cubierta de trabajo o por encima de ésta, si a juicio suyo no disminuirá la seguridad del buque.

Regla 24

Tomas y descargas

- 1) Los tubos de descarga que atraviesen el casco desde espacios situados por debajo de la cubierta de trabajo o desde el interior de superestructuras cerradas o casetas de la cubierta de trabajo que lleven puertas ajustadas a las prescripciones de la Regla 15 irán provistos de medios accesibles que impidan la entrada de agua a bordo. Normalmente, cada una de las descargas llevará una válvula automática de retención dotada de un medio seguro de cierre, accionable desde un lugar accesible. No se exigirá esta válvula si la Administración considera que no hay riesgo de que la entrada de agua en el buque por la abertura de que se trate dé lugar a una inundación peligrosa y que el grosor de la tubería es suficiente. El medio de accionamiento seguro de la válvula irá provisto de un indicador que señale si la válvula está abierta o cerrada.
- 2) En los espacios de máquinas tripulados las tomas de mar y descargas principales y auxiliares que sean esenciales para el funcionamiento de las máquinas podrán tener los mandos donde estén emplazadas. Dichos mandos serán accesibles e irán provistos de indicadores que señalen si las válvulas están abiertas o cerradas.
- 3) Los accesorios que vayan fijados al forro exterior y las válvulas prescritas en la presente Regla serán de acero, bronce u otro material dúctil aprobado. Todos los tramos de tuberías situados entre el forro exterior y las válvulas serán de acero, aunque en los espacios distintos de los de máquinas, en buques que no sean de acero, la Administración podrá aprobar la utilización de otros materiales.

Regla 25

Portas de desagüe

1) Cuando las amuradas que haya en las partes expuestas a la intemperie de la cubierta de trabajo formen pozos, el área mínima de las portas de desagüe (A), expresada en metros cuadrados, que a cada costado del buque deberá corresponder a cada pozo de la cubierta de trabajo, se determinará en función de la longitud (ℓ) y de la altura de la amurada en el pozo, del modo siguiente:

a) $A = 0,07 \ell$

(no es necesario considerar un valor de ℓ superior a 0,7 L).

- b) 1) Si la amurada tiene una altura media de más de 1.200 milímetros, el área prescrita se incrementará en 0,004 metros cuadrados por metro de eslora del pozo y por cada 100 milímetros de diferencia de altura.
- ii) Si la amurada tiene una altura media de más de 900 milímetros, el área prescrita podrá reducirse en 0,004 metros cuadrados por metro de eslora del pozo y por cada 100 milímetros de diferencia de altura.

2) El área de las portas de desagüe calculada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1) se incrementará cuando la Administración considere que el arrufo del buque es insuficiente para garantizar la evacuación rápida y eficaz de las aguas de cubierta.

3) El área mínima de las portas de desagüe correspondientes a cada pozo de la cubierta de superestructura será cuando menos igual a la mitad del área (A) definida en el párrafo 1), a reserva de que así lo apruebe la Administración.

4) Las portas de desagüe estarán dispuestas a lo largo de las amuradas de modo que garanticen la más rápida y eficaz evacuación de las aguas de cubierta. El borde inferior de las portas de desagüe estará tan cerca de la cubierta como resulte factible.

5) Los tablonés de encajonar el pescado en cubierta y los medios de estiba de los artes de pesca irán dispuestos de modo que no disminuyan la eficacia de las portas de desagüe. Los tablonés estarán contruidos de forma que queden asegurados en posición cuando se les utilice y no dificulten la descarga del agua que llegue a embarcarse.

6) Las portas de desagüe de más de 300 milímetros de altura llevarán varillas espaciadas entre sí a no más de 230 milímetros ni a menos de 150 milímetros, o irán provistas de algún otro medio adecuado de protección. Si las portas de desagüe llevan tapas, éstas serán de construcción aprobada. Cuando se considere necesario proveer dispositivos para asegurar las tapas de las portas de desagüe durante las faenas de pesca, estos dispositivos habrán de ser satisfactorios a juicio de la Administración y maniobrables con sencillez desde una posición fácilmente accesible.

7) Las tapas y los dispositivos protectores de las portas de desagüe instalados en buques destinados a faenar en zonas propensas a la formación de hielo serán fácilmente desmontables con objeto de limitar la acumulación de hielo. El tamaño de las aberturas y de los medios provistos para desmontar estos dispositivos protectores habrán de ser satisfactorios a juicio de la Administración.

Regla 26

Equipo de fondeo y amarre

Se proveerá equipo de fondeo proyectado de modo que se le pueda utilizar con rapidez y seguridad y que constará de anclas, cadenas o cables estopores y un molinete u otros dispositivos para dejar caer el ancla o llevarla y para mantener el buque fondeado en todas las condiciones de servicio previsibles. También se proveerá a los buques de equipo de amarre adecuado que permita sujetarlos sin riesgos en todas las condiciones operacionales. El equipo de fondeo y amarre habrá de ser satisfactorio a juicio de la Administración.

CAPITULO III - ESTABILIDAD Y ESTADO CORRESPONDIENTE
DE NAVEGABILIDAD

Regla 27

Generalidades

Los buques se proyectarán y construirán de forma tal que queden satisfechas las prescripciones del presente Capítulo en las condiciones operacionales a que se hace referencia en la Regla 33. Los cálculos de las curvas de brazos adrizantes se harán de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.

Regla 28

Criterios de estabilidad

- 1) Se aplicarán los siguientes criterios de estabilidad mínima, a menos que a juicio de la Administración la experiencia de orden operacional justifique que se prescindiera de ellos:
 - a) el área situada bajo la curva de brazos adrizantes (curva GZ) no será inferior a 0,055 metros-radianes hasta un ángulo de escora de 30 grados ni inferior a 0,090 metros-radianes hasta 40 grados o hasta el ángulo de inundación, θ_f , si éste es de menos de 40 grados. Además, el área situada bajo la curva de brazos adrizantes (curva GZ) entre los ángulos de escora de 30 grados y 40 grados, o entre los ángulos de 30 grados y θ_f , si éste es de menos de 40 grados, no será inferior a 0,030 metros-radianes. θ_f es el ángulo de escora en el que las aberturas del casco, la superestructura o las casetas, que no se puedan cerrar rápidamente de modo estanco, comienzan a quedar inmersas. En la aplicación de este criterio no es necesario considerar abiertas las pequeñas aberturas a través de las cuales no puede producirse una inundación progresiva;
 - b) el brazo adrizante GZ será de 200 milímetros como mínimo para un ángulo de escora igual o superior a 30 grados;
 - c) el brazo adrizante máximo GZ_{\max} corresponderá a un ángulo de escora preferiblemente superior a 30 grados pero nunca inferior a 25 grados;

- d) en los buques de una cubierta, la altura metacéntrica inicial GM no será inferior a 350 milímetros. En los buques con superestructura completa y en los de eslora igual o superior a 70 metros, se podrá reducir la altura metacéntrica, con la conformidad de la Administración, pero sin que nunca sea inferior a 150 milímetros.
- 2) Cuando para limitar la amplitud de los balances se utilicen dispositivos que no sean quillas de balance, se necesitará la conformidad de la Administración en cuanto a que en todas las condiciones operacionales se observan los criterios de estabilidad enunciados en el párrafo 1).
- 3) Cuando se utilice lastre para garantizar que se cumple con lo dispuesto en el párrafo 1), su naturaleza y distribución serán las que la Administración juzgue satisfactorias.

Regla 29

Inundación de las bodegas de pescado

El ángulo de escora que pueda ocasionar una inundación progresiva de las bodegas de pescado a través de las escotillas que permanecen abiertas durante las faenas de pesca y que no se pueden cerrar rápidamente, será como mínimo de 20 grados, a menos que se puedan satisfacer los criterios de estabilidad de la Regla 28 1) con las correspondientes bodegas de pescado parcial o totalmente inundadas.

Regla 30

Métodos especiales de pesca

Los buques cuyos métodos especiales de pesca sometan el buque a fuerzas externas adicionales durante las faenas de pesca, satisfarán los criterios de estabilidad de la Regla 28 1), incrementándose el rigor de éstos, si resulta necesario, en la medida que la Administración juzgue satisfactoria.

Regla 31

Viento y balance intensos

Los buques deberán poder resistir los efectos del viento y el balance intensos, con las correspondientes condiciones de mar, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas periódicas, los estados de la mar en los que el buque haya de faenar, el tipo de buque y el modo de operar de éste.

Regla 32

Agua en cubierta

Los buques deberán poder resistir, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, los efectos del agua en cubierta teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas periódicas, los estados de la mar en los que el buque haya de faenar, el tipo de buque y el modo de operar de éste.

Regla 33

Condiciones operacionales

1) Las condiciones operacionales que haya que tomar en consideración serán, por lo que respecta a su número y a su clase, las que la Administración juzgue satisfactorias, y entre ellas figurarán las siguientes:

- a) salida hacia el caladero con abastecimiento completo de combustible, provisiones, hielo, artes de pesca, etc.;
- b) salida del caladero con captura completa;
- c) llegada al puerto de origen con captura completa y un 10 por ciento de provisiones, combustible, etc.; y
- d) llegada al puerto de origen con un 20 por ciento de la captura completa y un 10 por ciento de provisiones, combustible, etc.

2) Además de juzgar satisfactorias las condiciones operacionales señaladas en el párrafo 1), la Administración deberá cerciorarse de

que los criterios de estabilidad mínima indicados en la Regla 28 quedan satisfechos en todas las demás condiciones operacionales que puedan darse, incluidas las que den los más bajos valores de los parámetros de estabilidad comprendidos en dichos criterios. La Administración se cerciorará asimismo de que se tiene en cuenta toda condición especial que corresponda a un cambio dado en el modo de operar o en las zonas de operaciones del buque y que influya en las consideraciones hechas en el presente Capítulo respecto de la estabilidad.

3) En cuanto a las condiciones a que se hace referencia en el párrafo 1) de la presente Regla se harán cálculos correspondientes a:

- a) el margen de compensación respecto del peso de las redes mojadas, aparejos, etc., colocados en cubierta;
- b) el margen de compensación respecto de la acumulación de hielo, si se prevé ésta, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 34;
- c) la distribución homogénea de la captura, a menos que esto sea imposible en la práctica;
- d) la captura situada en cubierta, si es previsible, en las condiciones operacionales señaladas en los apartados b) y c) del párrafo 1) y en el párrafo 2);
- e) el agua de lastre que se transporte en tanques especialmente destinados a ello o en otros tanques equipados también para llevar agua de lastre; y
- f) el margen de compensación respecto del efecto de las superficies libres de los líquidos y, si corresponde, de la captura que se transporte.

Regla 34

Acumulación de hielo

1) Para los buques que operen en zonas marítimas en que sea probable la formación de hielo, a fin de compensar este fenómeno se incluirán en los cálculos de estabilidad los siguientes márgenes:

- a) 30 kilogramos por metro cuadrado de cubiertas a la intemperie y pasarelas;
 - b) 7,5 kilogramos por metro cuadrado del área lateral proyectada de cada costado del buque, que quede por encima del plano de flotación;
 - c) el área lateral proyectada de superficies discontinuas de las barandillas, arboladura (exceptuados los palos) y jarcia de los buques que no tienen velas, así como el área lateral proyectada de otros pequeños objetos, se calculará incrementando en un 5 por ciento el área total proyectada de las superficies continuas y en un 10 por ciento los momentos estáticos de esta área.
- 2) Los buques destinados a faenar en zonas en las que, según se sabe, se produce formación de hielo serán:
- a) proyectados de modo que se aminore la acumulación de hielo; y
 - b) equipados con los medios que la Administración considere necesarios para quitar el hielo.

Regla 35

Prueba de estabilidad

- 1) Concluida su construcción, todo buque será sometido a una prueba de estabilidad, y su desplazamiento real y la posición de su centro de gravedad se determinarán para la condición de buque vacío.
- 2) Cuando sea objeto de reformas que afecten a su condición de buque vacío y a la posición del centro de gravedad, el buque será sometido a una nueva prueba de estabilidad, si la Administración considera esto necesario, y se revisará la información sobre estabilidad.
- 3) La Administración podrá permitir que respecto de un determinado buque se prescindiera de esta prueba de estabilidad si se dispone de datos básicos proporcionados por la prueba realizada con un buque gemelo y se demuestra, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, que con esos datos básicos es posible obtener información de garantía acerca de la estabilidad del buque exento de prueba.

Regla 36

Información sobre estabilidad

- 1) Se facilitará información sobre estabilidad adecuada para que el patrón pueda determinar con facilidad y certidumbre la estabilidad del buque en diversas condiciones operacionales. Figurarán en esa información instrucciones concretas que prevengan al patrón respecto de toda condición de orden operacional que pueda influir adversamente en la estabilidad o en el asiento del buque. Se presentará una copia de dicha información a la Administración para que ésta la apruebe.
- 2) La información sobre estabilidad se conservará a bordo en un lugar fácilmente accesible en todo momento y será objeto de inspección en los reconocimientos periódicos del buque, a fin de verificar que ha sido aprobada para las condiciones operacionales reales.
- 3) Cuando un buque sea objeto de reformas que afecten su estabilidad, se prepararán cálculos de estabilidad revisados que serán presentados, a fines de aprobación, a la Administración. Si ésta decide que se debe revisar la información sobre estabilidad, se le facilitará al patrón la nueva información en sustitución de la anticuada.

Regla 37

Subdivisión de las bodegas de pescado con tablonés amovibles

Se sujetará debidamente la captura contra el corrimiento que pudiera provocar un asiento o una escora peligrosos para el buque. Los escantillones de los tablonés amovibles que pueda haber en las bodegas de pescado serán los que la Administración juzgue satisfactorios.

Regla 38

Altura de la amura

La altura de la amura será la que la Administración juzgue suficiente para impedir que el buque embarque cantidades excesivas de agua, y en su determinación se tendrán en cuenta las condiciones meteorológicas periódicas y los estados de la mar en los que el buque haya de faenar, el tipo de buque y el modo de operar de éste.

Regla 39

Calado máximo de servicio admisible

La Administración aprobará un calado máximo de servicio admisible que, en la condición operacional correspondiente, satisfaga los criterios de estabilidad del presente Capítulo y las prescripciones de los Capítulos II y VI, según corresponda.

Regla 40

Compartimentado y estabilidad después de avería

Los buques cuya eslora sea igual o superior a 100 metros y que lleven 100 ó más personas a bordo deberán poder permanecer a flote con estabilidad positiva, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, después de la inundación de cualquier compartimiento que se suponga averiado, teniendo en cuenta el tipo de buque, el servicio previsto y la zona en que vaya a operar.

CAPITULO IV - INSTALACIONES DE MAQUINAS E INSTALACIONES ELECTRICAS
Y ESPACIOS DE MAQUINAS SIN DOTACION PERMANENTE

PARTE A - GENERALIDADES

Regla 41

Generalidades

Instalaciones de máquinas

- 1) Los sistemas de propulsión principal, de control, de tuberías de vapor, de combustible líquido, de aire comprimido, de circuitos eléctricos y de refrigeración, las máquinas auxiliares, calderas y otros recipientes a presión, la disposición de las tuberías y circuitos de bombeo, el equipo y los aparatos de gobierno, y los ejes y acoplamientos para la transmisión de fuerza se proyectarán, construirán, probarán, instalarán y mantendrán de un modo que la Administración juzgue satisfactorio. Tales máquinas y equipo, así como los mecanismos elevadores, los chigres y el equipo de manipulación y elaboración de pescado irán protegidos con miras a reducir al mínimo todo peligro para las personas que se hallen a bordo. Se prestará una atención especial a las piezas móviles, a las superficies calientes y a otros riesgos.
- 2) Los espacios de máquinas se proyectarán de modo que proporcionen acceso libre de riesgos y obstáculos hacia todas las máquinas, los mandos de éstas y otras partes cualesquiera en las que pueda haber que realizar operaciones de mantenimiento. Estos espacios tendrán ventilación adecuada.
- 3) a) Se proveerán medios que permitan mantener o restablecer la capacidad de funcionamiento de las máquinas propulsoras aun cuando falle una de las máquinas auxiliares esenciales. Se prestará atención especial al funcionamiento de:
 - i) los dispositivos abastecedores de presión para el combustible líquido que alimenta la máquina propulsora principal;
 - ii) las fuentes normales de presión del aceite lubricante;
 - iii) los medios hidráulicos, neumáticos y eléctricos de control de la máquina propulsora principal, incluidas las hélices de paso variable;

- iv) las fuentes de presión del agua para los circuitos de refrigeración del sistema propulsor principal;
- v) un compresor y un depósito de aire para fines de arranque o de control;

no obstante, con subordinación a las necesarias consideraciones generales de seguridad, la Administración podrá aceptar una reducción parcial en la capacidad requerida para el funcionamiento normal.

- b) Se proveerán medios por los que se puedan poner en funcionamiento las máquinas sin ayuda exterior partiendo de la condición de buque apagado.

4) La máquina propulsora principal y todas las máquinas auxiliares esenciales a fines de propulsión y seguridad del buque irán instaladas de forma que puedan funcionar ya esté el buque adrizado o escorado hacia cualquiera de ambas bandas hasta 15 grados en estado estático y 22,5 grados en estado dinámico, es decir, cuando se balancee a una y otra banda y a la vez experimente un cabeceo (inclinación dinámica) de 7,5 grados como máximo a proa o a popa. La Administración podrá permitir una modificación de estos ángulos teniendo en cuenta el tipo, las dimensiones y las condiciones de servicio del buque.

5) Se prestará atención especial al proyecto, la construcción y la instalación de los sistemas de las máquinas propulsoras, de modo que ninguna de las vibraciones que puedan producir sea causa de tensiones excesivas en dichos sistemas en las condiciones de servicio normales.

Instalaciones eléctricas

- 6) El proyecto y la construcción de las instalaciones eléctricas serán tales que garanticen:
- a) los servicios necesarios para mantener el buque en condiciones normales de funcionamiento y habitabilidad, sin necesidad de recurrir a una fuente de energía de emergencia;
 - b) los servicios esenciales para la seguridad, cuando falle la fuente principal de energía eléctrica; y
 - c) la protección de la tripulación y del buque frente a riesgos de naturaleza eléctrica.

7) La Administración se cerciorará de que a las Reglas 54 a 56 se les da cumplimiento y aplicación uniformes.

Espacios de máquinas sin dotación permanente

8) Las Reglas 57 a 62 se aplicarán, además de las Reglas 41 a 56 y 63 a 105, a los buques que tengan espacios de máquinas sin dotación permanente.

9) Se tomarán las medidas que la Administración juzgue satisfactorias para garantizar que todo el equipo funciona correctamente en todas las condiciones operacionales, incluidas las de maniobra, y que se ha dispuesto lo necesario para la realización de las inspecciones regulares y pruebas ordinarias que garanticen que seguirá funcionando bien.

10) Los buques llevarán documentación que, siendo satisfactoria a juicio de la Administración, demuestre la aptitud del buque para operar con espacios de máquinas sin dotación permanente.

PARTE B - INSTALACIONES DE MAQUINAS

(Véase también la Regla 41)

Regla 42

Máquinas

1) Las máquinas principales y las auxiliares que sean esenciales para la propulsión y la seguridad del buque irán provistas de medios de control eficaces.

2) Los motores de combustión interna en los que el diámetro de cilindro sea superior a 200 milímetros o el volumen del cárter superior a 0,6 metros cúbicos irán provistos de válvulas de seguridad contra explosiones del cárter, de un tipo aprobado y que ofrezcan suficiente zona de descompresión.

3) En el caso de máquinas principales o auxiliares, incluidos recipientes de presión, o cualesquiera partes de dichas máquinas, que estén sometidas a presiones internas y puedan estarlo a sobrepresiones peligrosas, se proveerán cuando proceda los medios que den protección contra presiones excesivas.

4) Todos los engranajes y cada uno de los ejes y acoplamientos utilizados para la transmisión de fuerza a las máquinas esenciales a efectos de propulsión y seguridad del buque, o de la seguridad de las personas que se hallen a bordo, se proyectarán y construirán de modo que soporten las tensiones máximas de trabajo a que puedan estar sometidos en todas las condiciones de servicio. Se prestará la debida atención al tipo de motores que los impulsen o de los que formen parte.

5) La máquina propulsora principal y, cuando proceda, las máquinas auxiliares, irán provistas de dispositivos de cierre automático para casos de fallo, como por ejemplo, los del circuito de alimentación de aceite lubricante, que pudieran degenerar rápidamente en daño, avería total o explosión. Se dispondrá también una alarma que, antes de que entre en acción el cierre automático, advierta de que esto va a ocurrir, si bien la Administración podrá autorizar dispositivos de cierre automático neutralizadores. La Administración podrá también eximir a determinados buques de la aplicación de lo dispuesto en el presente párrafo, en consideración al tipo de buque de que se trate o al servicio concreto a que esté destinado.

Regla 43

Marcha atrás

1) Todo buque tendrá potencia suficiente para dar marcha atrás, de modo que la maniobra correcta en todas las circunstancias normales esté garantizada.

2) Deberá quedar demostrada en la mar la aptitud de la maquinaria para invertir el sentido del empuje de la hélice en un tiempo adecuado para que el buque, navegando a su velocidad máxima de servicio en marcha avante, quede detenido dentro de una distancia razonable.

Regla 44

Calderas de vapor y sistemas de alimentación y de tuberías para calderas

1) Toda caldera de vapor y todo generador de vapor no expuesto al fuego irá provisto, como mínimo, de dos válvulas de seguridad de capacidad suficiente. No obstante, teniendo en cuenta el rendimiento o

cualesquiera otras características de cualquier caldera de vapor o generador de vapor no expuesto al fuego, la Administración podrá permitir que se instale solamente una válvula de seguridad si estima que ésta da protección adecuada contra sobrepresiones.

2) Toda caldera de vapor caldeada con combustible líquido y destinada a trabajar sin supervisión manual llevará dispositivos de seguridad que interrumpan el suministro del combustible y den una señal de alarma en casos de bajo nivel de agua, interrupción en la alimentación del aire o fallo de la llama.

3) La Administración prestará una atención especial a las instalaciones de las calderas de vapor para hacer seguro que los sistemas de alimentación, los dispositivos de vigilancia y control y las disposiciones de seguridad son adecuados en todos los respectos para garantizar la ausencia de riesgos en las calderas, los recipientes de vapor a presión y los circuitos de tuberías.

Regla 45

Comunicación entre la caseta de gobierno y el espacio de máquinas

Se proveerán dos medios distintos de comunicación entre la caseta de gobierno y la plataforma de mando del espacio de máquinas. Uno de estos medios será un telégrafo de máquinas; no obstante, en los buques de eslora inferior a 45 metros cuya maquinaria propulsora esté controlada directamente desde la caseta, la Administración podrá aceptar un medio de comunicación que no sea un telégrafo de máquinas.

Regla 46

Mando de la máquina propulsora desde la caseta de gobierno

- 1) Cuando la máquina propulsora haya de ser telegobernada desde el puente de navegación, regirán las siguientes disposiciones:
 - a) en todas las condiciones operacionales, incluida la de maniobra, la velocidad, la dirección de empuje y, si procede, el paso de la hélice, serán totalmente gobernables desde la caseta de gobierno;

- b) el telegobierno a que se hace referencia en el apartado a) se efectuará mediante un dispositivo de gobierno que la Administración juzgue satisfactorio, acompañado, cuando sea necesario, de medios que impidan la sobrecarga de la máquina propulsora;
- c) la máquina propulsora principal irá provista de un dispositivo de parada de emergencia situado en la caseta de gobierno, que sea independiente del sistema de telegobierno ejercido desde dicha caseta y al cual se hace referencia en el apartado a);
- d) el telegobierno de la máquina propulsora sólo se podrá ejercer desde un puesto de control cada vez; se permitirá que haya dispositivos de mando interconectados en cualquier puesto de control. En cada uno de estos puestos habrá un indicador que señale cuál es el puesto que está gobernando a la máquina propulsora. El traslado de la función de gobierno entre la caseta de gobierno y los espacios de máquinas sólo se podrá efectuar desde el espacio de máquinas de que se trate o desde la cámara de mando de las máquinas. En los buques de eslora inferior a 45 metros la Administración podrá permitir que el puesto de control situado en el espacio de máquinas sea solamente un puesto de emergencia, a condición de que la vigilancia y el control efectuados desde la caseta de gobierno sean adecuados;
- e) en la caseta de gobierno se instalarán indicadores que señalen:
 - i) la velocidad y la dirección de empuje de la hélice, en el caso de hélices de paso fijo;
 - ii) la velocidad y la posición de las palas, en el caso de hélices de paso variable;
 - iii) la alarma anticipada que se exige en la Regla 42 5);
- f) será posible gobernar la máquina propulsora en el lugar de su emplazamiento aun cuando se produzca un fallo en cualquier parte del sistema de telegobierno;
- g) a menos que la Administración lo estime imposible, el diseño del sistema de telegobierno será tal que si éste falla se dé la alarma y se mantengan la velocidad y la dirección de empuje preestablecidas hasta que entre en acción el control local;

- h) se tomarán disposiciones especiales que garanticen que el arranque automático no agotará las posibilidades de puesta en marcha. Se instalará un dispositivo de alarma que dé la oportuna indicación si la presión de aire para el arranque es baja, fijándose ésta a un nivel que todavía permita la puesta en marcha de la máquina principal.
- 2) Cuando la máquina propulsora principal y sus máquinas auxiliares, incluidas las fuentes principales de energía eléctrica, sean objeto en mayor o menor grado de gobierno automático o de telegobierno y estén sometidas a la supervisión continua ejercida por la dotación desde una cámara de mando, esta cámara estará proyectada, equipada e instalada de modo que el funcionamiento de las máquinas sea tan seguro y eficaz como si estuviesen supervisadas directamente.
- 3) En general, los sistemas de arranque, funcionamiento y gobierno automáticos llevarán medios que permitan neutralizar manualmente los medios automáticos, incluso en el caso de que falle una parte cualquiera del sistema de gobierno automático y telegobierno.

Regla 47

Sistemas de aire comprimido

- 1) Se proveerán medios que impidan presiones excesivas en cualquier parte de los sistemas de aire comprimido y en todo punto en que las camisas de agua o las envueltas de los compresores y refrigeradores de aire puedan estar sometidas a sobrepresiones peligrosas por haber sufrido la infiltración de fugas procedentes de los componentes neumáticos. Se proveerán dispositivos adecuados de alivio de presión.
- 2) La instalación principal del arranque por aire para los motores propulsores principales de combustión interna estará adecuadamente protegida contra los efectos de petardeo y de explosión interna en las tuberías del aire de arranque.
- 3) Todas las tuberías de descarga de los compresores del aire de arranque irán directamente a los depósitos de aire de arranque, y todas las tuberías que conduzcan este aire desde dichos depósitos hasta los motores principales o auxiliares serán totalmente independientes del sistema de tuberías de descarga de los compresores.

- 4) Se tomarán medidas para reducir al mínimo la entrada de aceite en los sistemas de aire comprimido y para purgar estos sistemas.

Regla 48

Medidas relativas al combustible líquido, aceite lubricante
y otros aceites inflamables

- 1) No se utilizará como combustible ningún aceite que tenga un punto de inflamación inferior a 60 grados celsius (prueba en vaso cerrado), verificado esto por un aparato de medida del punto de inflamación, de tipo aprobado, excepto en los generadores de emergencia, en que el punto de inflamación no será inferior a 43 grados celsius. No obstante, la Administración podrá permitir la utilización general de combustibles líquidos con punto de inflamación no inferior a 43 grados celsius, siempre que se tomen las debidas precauciones complementarias y la temperatura del espacio en que se almacene o se utilice el combustible no ascienda hasta ser inferior en 10 grados celsius o en menos a la del punto de inflamación del combustible.
- 2) Se proveerán medios seguros y eficientes para determinar la cantidad de combustible existente en los tanques. Si se instalan sondas, sus extremos superiores terminarán en lugares seguros e irán provistos de medios de cierre adecuados. No se instalarán tubos de vidrio indicadores de nivel, pero se permitirá el uso de indicadores de nivel provistos de vidrios planos de grosor suficiente y dispositivos de cierre automático. Cabrá utilizar otros medios para determinar la cantidad de combustible que contienen los tanques siempre que, en caso de que fallen o de que los tanques se llenen excesivamente, el combustible no pueda salir.
- 3) Se proveerá lo necesario para evitar sobrepresiones en todo tanque o elemento del sistema de combustible, incluidas las tuberías de llenado. Todas las válvulas de desahogo y las tuberías de ventilación y rebose descargarán en una zona y de un modo que no encierren riesgos.
- 4) A reserva de que la Administración lo juzgue satisfactorio, las tuberías de combustible líquido que si sufren daños pueden dejar escapar combustible de tanques de almacenamiento, sedimentación o uso diario situado por encima del doble fondo, estarán dotadas en el tanque de un grifo o una válvula susceptibles de ser cerrados desde un lugar seguro

situado fuera del espacio de que se trate, si se produjera un incendio en el espacio en que estén esos tanques. En el caso especial de tanques profundos situados en el túnel de eje o de tuberías, o espacio similar, se colocarán válvulas en dichos tanques, pero el control, en caso de incendio, se podrá efectuar mediante una válvula suplementaria instalada en la tubería o en las tuberías, fuera del túnel o espacio similar. Si la válvula suplementaria va instalada en el espacio de máquinas habrá de ser accionable fuera de este espacio.

5) Las bombas que formen parte del sistema de combustible líquido estarán separadas de todo otro sistema, y las conexiones de cualquiera de dichas bombas irán provistas de una válvula de desahogo eficaz instalada en circuito cerrado. Cuando los tanques de combustible líquido puedan ser utilizados también como tanques de lastre, habrá instalados medios apropiados para que los circuitos de combustible líquido queden separados de los de lastre.

6) No se instalará ningún tanque de combustible donde sus fugas o derrames puedan constituir un peligro al caer sobre superficies calientes. Se tomarán las precauciones necesarias para evitar que el combustible que, sometido a presión, pueda escapar de una bomba, un filtro o un calentador, establezca contacto con superficies calientes.

7) a) Las tuberías de combustible y sus válvulas y accesorios serán de acero o de otro material equivalente, permitiéndose el uso limitado de tuberías flexibles en posiciones en que a juicio de la Administración sean necesarias. Estas tuberías flexibles y los accesorios de sus extremos tendrán la necesaria solidez y, respondiendo a criterios que la Administración juzgue satisfactorios, serán de materiales piroresistentes aprobados o llevarán revestimientos piroresistentes.

b) En los casos necesarios las tuberías de combustible líquido y de aceite lubricante llevarán pantallas u otros adecuados medios protectores que en la medida de lo posible eviten que el aceite pulverizado o procedente de fugas se derrame sobre superficies calientes o en las tomas de aire de las máquinas. Se mantendrá reducido al mínimo el número de juntas en los sistemas de tuberías.

- 8) En la medida de lo posible los tanques de combustible formarán parte de la estructura del buque y estarán situados fuera de los espacios de Categoría A para máquinas. Cuando los tanques de combustible, exceptuados los de doble fondo, hayan de estar situados forzosamente junto a los espacios de Categoría A para máquinas o dentro de éstos, una al menos de sus caras verticales será contigua a los mamparos límite de los espacios de máquinas, y tendrán preferiblemente un mamparo límite común con los tanques de doble fondo, si los hay, y el área de los mamparos límite comunes a tanques y espacio de máquinas será la menor posible. Cuando dichos tanques estén situados dentro de los espacios de Categoría A para máquinas no podrán contener combustible líquido cuyo punto de inflamación sea inferior a 60 grados celsius (prueba en vaso cerrado). En general se evitará el empleo de tanques de combustible amovibles en las zonas en que haya riesgos de incendio y especialmente en los espacios de Categoría A para máquinas. En los casos en que estén permitidos, los tanques de combustible amovibles irán colocados sobre un amplio colector de derrames estanco al combustible y provisto de un tubo adecuado que descargue en un tanque de capacidad suficiente para recoger el producto derramado.
- 9) La ventilación de los espacios de máquinas será suficiente para evitar en todas las condiciones normales la acumulación de vapores de petróleo.
- 10) Las medidas relativas a almacenamiento, distribución y consumo del aceite empleado en los sistemas de lubricación a presión serán las que la Administración juzgue satisfactorias. En los espacios de Categoría A para máquinas y, siempre que sea posible, en cualesquiera otros espacios de máquinas, esas medidas satisfarán al menos lo dispuesto en los párrafos 1), 3), 6) y 7) y, hasta donde la Administración estime necesario, lo dispuesto en los párrafos 2) y 4). No obstante, en los sistemas de lubricación podrán utilizarse indicadores visuales de caudal hechos de vidrio a condición de que, sometidos a pruebas, demuestren tener la debida resistencia al fuego.
- 11) Las medidas relativas a almacenamiento, distribución y consumo de aceites inflamables que no sean aquéllos a que se hace referencia en el párrafo 10), y estén sometidos a presión en sistemas de transmisión de fuerza, de control y excitación, y de calefacción, serán las que

la Administración juzgue satisfactorias. En los lugares en que haya posibles causas de ignición, dichas medidas satisfarán al menos lo dispuesto en los párrafos 2) y 6) y, por lo que respecta a resistencia y construcción, a lo dispuesto en los párrafos 3) y 7).

Regla 49

Disposición del circuito de achique

- 1) Se proveerá una eficiente instalación de achique que, en todas las situaciones en que las circunstancias lo permitan, haga posible bombear y agotar cualquier compartimiento estanco que no sea un tanque destinado permanentemente a contener combustible líquido ni agua, ya se halle el buque adrizado o escorado. A este fin se proveerán cuando sea necesario conductos laterales de aspiración. Se tomarán medidas que hagan que el agua pueda llegar fácilmente a las tuberías de aspiración. No obstante, si la Administración estima que no disminuirá la seguridad del buque, cabrá prescindir de los dispositivos de achique en determinados compartimientos.
- 2) a) Para el achique de sentinas se proveerá un mínimo de dos bombas motorizadas independientes, de las cuales una podrá estar accionada por la máquina principal. Cabrá utilizar como bomba motorizada para el achique de sentinas una bomba de lastrado u otra bomba de servicios generales, de capacidad suficiente.
- b) Las bombas de sentina motorizadas serán capaces de imprimir al agua una velocidad mínima de 2 metros por segundo en el colector de achique, cuyo diámetro será, como mínimo:

$$d = 25 + 1,68 \sqrt{L(B+D)}$$

donde d es el diámetro interior expresado en milímetros, y L, B y D expresan metros.

- c) Cada una de las bombas de sentina provistas de conformidad con lo dispuesto en la presente Regla llevará un conducto de aspiración directa, de modo que haya uno de estos conductos para aspirar desde babor y otro desde estribor aunque en el caso de buques de eslora inferior a 75 metros, sólo será necesario instalar una bomba de sentinas con un conducto de aspiración directa.

- d) Ningún conducto de aspiración de sentinas tendrá un diámetro interior de menos de 50 milímetros. La disposición y las dimensiones del circuito de sentinas serán tales que sea posible aplicar toda la capacidad de régimen de la bomba antes especificada a cada uno de los compartimientos estancos situados entre el mamparo de colisión y el del pique de popa.
- 3) Se podrá instalar un eyector de sentina combinado con una bomba de agua salada, de alta presión y accionamiento independiente, en sustitución de una de las bombas de sentina accionadas independientemente que se exigen en el párrafo 2) a), a condición de que la Administración juzgue satisfactoria esta medida.
- 4) Todo buque en el que la manipulación o elaboración del pescado pueda provocar la acumulación de un gran volumen de agua en espacios cerrados irá provisto de medios adecuados de agotamiento.
- 5) Las tuberías de sentinas no atravesarán ningún tanque de combustible líquido, de lastre o del doble fondo, a menos que tales tuberías sean de acero grueso.
- 6) Los sistemas de bombeo del agua de sentinas y de lastre estarán dispuestos de tal modo que el agua no pueda pasar del mar o de los tanques de lastre a las bodegas o a los espacios de máquinas ni de un compartimiento a otro. La conexión de las sentinas con cualquier bomba que aspire agua del mar o de los tanques de lastre llevará una válvula de retención o un grifo que no pueda dar paso simultáneamente hacia las sentinas y el mar o hacia las sentinas y los tanques de lastre. Las válvulas de las cajas de distribución de sentinas serán del tipo de retención.
- 7) Toda tubería de sentinas que atraviese un mamparo de colisión llevará instalado en el mamparo un dispositivo de cierre directo, accionado por telemando desde la cubierta de trabajo, con un indicador que muestre la posición de la válvula; no obstante, si la válvula está instalada en el lado popel del mamparo y resulta fácilmente accesible en todas las condiciones de servicio, podrá prescindirse del telemando.

Regla 50

Protección contra el ruido

Se tomarán medidas que reduzcan a niveles que la Administración juzgue aceptables los efectos producidos por el ruido en el personal empleado en los espacios de máquinas.

Regla 51

Aparato de gobierno

- 1) Todo buque contará con un aparato de gobierno principal y un medio auxiliar de accionamiento del timón que la Administración juzgue satisfactorios. Dichos aparato de gobierno principal y medio auxiliar de accionamiento del timón estarán dispuestos de modo que, dentro de lo razonable y posible, el fallo de uno de los dos no inutilice el otro.
- 2) Cuando el aparato de gobierno principal esté provisto de dos o más servomotores idénticos no será necesario instalar un aparato de gobierno auxiliar si el principal es capaz de maniobrar el timón tal como se prescribe en el párrafo 10) estando fuera de servicio uno de los servomotores. Para el servicio de cada uno de los servomotores habrá un circuito independiente.
- 3) Si el timón es de accionamiento mecánico, su posición angular vendrá indicada en la caseta de gobierno. Cuando el aparato de gobierno sea de accionamiento mecánico la indicación del ángulo del timón no dependerá del sistema de mando del aparato de gobierno.
- 4) Dado que falle uno cualquiera de los servomotores del aparato de gobierno se dará la alarma en la caseta de gobierno.
- 5) En la caseta de gobierno se instalarán indicadores del funcionamiento de los motores accionadores de los aparatos de gobierno eléctricos o electrohidráulicos. Estos circuitos y motores estarán protegidos contra cortocircuitos e irán provistos de dispositivos de alarma que señalen sobrecargas y la falta de corriente. La protección contra sobrecorrientes, dado que la haya, estará calculada para un valor que sea al menos el doble de la corriente a plena carga del motor o circuito protegido y será tal que permita el paso de las apropiadas corrientes de arranque.

- 6) El aparato de gobierno principal tendrá la resistencia necesaria para permitir el gobierno del buque a la velocidad máxima de servicio. El aparato de gobierno principal y la mecha del timón habrán sido proyectados de modo que no sufran averías a la velocidad máxima de marcha atrás ni al maniobrar durante las faenas de pesca.
- 7) Hallándose el buque navegando a la máxima velocidad de servicio en marcha avante con su calado máximo de servicio admisible, el aparato de gobierno principal deberá poder cambiar el timón desde una posición de 35 grados a una banda hasta otra de 35 grados a la banda opuesta. Se podrá cambiar el timón desde una posición de 35 grados a cualquiera de ambas bandas hasta otra de 30 grados a la banda opuesta, sin que ello lleve más de 28 segundos, dadas las mismas condiciones. El aparato de gobierno principal deberá ser de accionamiento mecánico siempre que ello sea necesario para cumplir con las presentes prescripciones.
- 8) El servomotor del aparato de gobierno principal será de un tipo que arranque con medios manuales provistos en la caseta de gobierno o automáticamente cuando, después de haber fallado el suministro de energía, se normalice ese suministro.
- 9) El medio auxiliar de accionamiento del timón tendrá la resistencia y la capacidad necesarias para permitir el gobierno del buque a la velocidad normal de navegación y podrán entrar rápidamente en acción en caso de emergencia.
- 10) Hallándose el buque navegando a la mitad de su velocidad máxima de servicio en marcha avante, o a 7 nudos si esta velocidad fuera mayor, el medio auxiliar de accionamiento del timón deberá poder cambiar el timón desde una posición de 15 grados a una banda hasta otra de 15 grados a la banda opuesta sin que ello lleve más de 60 segundos. Los medios auxiliares de accionamiento del timón deberán ser de accionamiento mecánico siempre que ello sea necesario para cumplir con las presentes prescripciones.
- 11) En los buques de eslora igual o superior a 75 metros el aparato de gobierno eléctrico o electrohidráulico estará servido al menos por dos circuitos alimentados desde el cuadro principal y entre estos circuitos habrá la máxima separación posible.

Regla 52

Dispositivo de alarma para maquinistas

En los buques de eslora igual o superior a 75 metros se proveerá un dispositivo de alarma para los maquinistas, que se pueda accionar en la cámara de mando de máquinas o en la plataforma de maniobra, según convenga, y cuya señal se oiga claramente en los alojamientos de los maquinistas.

Regla 53

Sistemas de refrigeración para conservación de las capturas

- 1) Los sistemas de refrigeración se proyectarán, construirán, probarán e instalarán evaluando su seguridad en función del alcance del daño que del refrigerante utilizado pueda desprenderse para las personas, y serán satisfactorios a juicio de la Administración.
- 2) Los refrigerantes que se vayan a utilizar en los sistemas de refrigeración serán los que la Administración juzgue aceptables. En ningún caso, no obstante, se utilizará el cloruro de metilo, como refrigerante.
- 3) a) Las instalaciones frigoríficas estarán adecuadamente protegidas contra vibraciones, golpes, dilataciones, contracciones, etc., y contarán con un dispositivo automático de control para fines de seguridad, que impida todo aumento peligroso de temperatura y de presión.
b) Los sistemas frigoríficos en los que se utilicen refrigerantes tóxicos o inflamables irán provistos de dispositivos de agotamiento que conduzcan a un lugar en el que dichos refrigerantes no entrañen peligro alguno para el buque ni para las personas que haya a bordo.
- 4) a) Todo espacio en que haya maquinaria frigorífica, incluidos condensadores y tanques para gases, que utilice refrigerantes tóxicos, estará separado por mamparos herméticos de cualquier espacio adyacente. Todo espacio en que haya maquinaria

frigorífica, incluidos condensadores y tanques para gases estará provisto de un sistema detector de fugas que cuente con un indicador situado fuera del espacio, junto a la entrada de éste, un sistema independiente de ventilación y un sistema rociador de agua.

- b) Cuando, a causa de las dimensiones del buque, sea imposible hacer que el sistema de refrigeración quede separado como se indica, se le podrá instalar en el espacio de máquinas a condición de que, en el supuesto de que se escape todo el gas, la cantidad de refrigerante utilizada no constituya un peligro para el personal que se encuentre en dicho espacio de máquinas y a condición de que se provea un dispositivo de alarma que señale toda concentración peligrosa de gas si se produce una fuga en el compartimiento.
- 5) En los espacios de maquinaria frigorífica y en las cámaras frigoríficas habrá dispositivos de alarma conectados con la caseta de gobierno, puestos de control o salidas de evacuación, para impedir que el personal quede atrapado. Cada uno de esos espacios tendrá por lo menos una salida que se pueda abrir desde dentro. Cuando sea posible, las salidas de los espacios en que haya maquinaria frigorífica que utilice gas tóxico o inflamable no darán directamente a ningún espacio de alojamiento.
 - 6) Cuando en un sistema de refrigeración se utilice un refrigerante nocivo para las personas se proveerán dos juegos de aparatos respiratorios, uno de los cuales estará situado en un lugar no expuesto a quedar aislado en caso de fuga de refrigerante. Se podrá admitir que los aparatos respiratorios provistos como parte del equipo contra incendios del buque satisfacen en todo o en parte lo dispuesto en la presente disposición, si su ubicación permite satisfacer ambos fines. Cuando se utilicen aparatos respiratorios autónomos se proveerán botellas de respeto.
 - 7) En relación con el sistema de refrigeración, en lugares visibles del buque se fijarán instrucciones que permitan manejarlo sin riesgos y directrices para casos de emergencia.

PARTE C - INSTALACIONES ELECTRICAS
(Véase también la Regla 41)

Regla 54

Fuente de energía eléctrica principal

- 1) a) Cuando la energía eléctrica constituya el único medio de mantener los servicios auxiliares esenciales para la propulsión y la seguridad del buque, se proveerá una fuente de energía principal que cuando menos comprenderá dos grupos electrógenos, uno de los cuales podrá ser accionado por el motor principal. La Administración podrá aceptar instalaciones distintas que tengan una capacidad eléctrica equivalente.
 - b) La energía generada por estos grupos será tal que aun cuando uno de ellos se pare, esté asegurado el funcionamiento de los servicios a que se hace referencia en la Regla 41 6) a), excluida la energía necesaria para las actividades pesqueras y la elaboración y conservación de la captura. No obstante, en los buques de eslora inferior a 45 metros, sólo será necesario asegurar el funcionamiento de los servicios esenciales para la propulsión y seguridad del buque, dado que uno de los grupos electrógenos se pare.
 - c) La disposición de la fuente de energía principal del buque será tal que permita mantener los servicios a que se hace referencia en la Regla 41 6) a), cualesquiera que sean el número de revoluciones y el sentido de rotación de las máquinas propulsoras o de los ejes principales.
 - d) Cuando una parte esencial del sistema de alimentación exigido en el presente párrafo esté constituida por transformadores, el sistema quedará dispuesto de modo que se asegure la continuidad de alimentación.
- 2) a) La disposición de la red principal de alumbrado será tal que si se produce un incendio u otro siniestro en el espacio en que esté situada la fuente de energía eléctrica principal, incluidos los transformadores que pueda haber, no quede inutilizada la red de alumbrado de emergencia.

- b) La disposición de la red de alumbrado de emergencia será tal que si se produce un incendio u otro siniestro en el espacio o espacios en que esté situada la fuente de energía de emergencia, incluidos los transformadores que pueda haber, no quede inutilizada la red principal de alumbrado.

Regla 55

Fuente de energía eléctrica de emergencia

- 1) Habrá una fuente autónoma de energía eléctrica de emergencia situada en una posición que la Administración juzgue satisfactoria, fuera de los espacios de máquinas y dispuesta de modo que su funcionamiento esté asegurado si se produce un incendio o ante otras causas de fallo de las instalaciones eléctricas principales.
- 2) Consideradas las corrientes de arranque y la naturaleza transitoria de ciertas cargas, la fuente de energía de emergencia tendrá capacidad para alimentar simultáneamente durante un mínimo de tres horas:
- a) el equipo de comunicaciones interiores, los sistemas de detección de incendios y las señales que puedan necesitarse en caso de emergencia;
 - b) las luces de navegación, si son exclusivamente eléctricas, y las luces de emergencia:
 - i) de los puestos de arriado y del exterior del costado del buque;
 - ii) de todos los pasillos, escaleras y salidas;
 - iii) de los espacios en que haya máquinas o se halle la fuente de energía eléctrica de emergencia;
 - iv) de los puestos de control; y
 - v) de los espacios de manipulación y elaboración del pescado; y
 - c) la bomba de emergencia contra incendios si la hay.
- 3) La fuente de energía eléctrica de emergencia podrá ser un generador o una batería de acumuladores.

- 4) a) Si la fuente de energía de emergencia es un generador, éste dispondrá de una alimentación independiente de combustible y de un sistema de arranque eficaz, que la Administración juzgue satisfactorios. A menos que el generador de emergencia tenga un segundo dispositivo de arranque independiente, la fuente única de energía acumulada estará protegida de modo que no pueda quedar completamente agotada por el sistema de arranque automático.
- b) Cuando la fuente de energía eléctrica de emergencia sea una batería de acumuladores, ésta podrá contener la carga de emergencia sin necesidad de recarga, manteniendo una tensión que como máximo discrepe de la nominal en un 12 por ciento, en más o en menos, durante todo el periodo de descarga. Dado que falle la fuente de energía principal, esta batería de acumuladores quedará conectada automáticamente al cuadro de distribución de emergencia y sin interrupción pasará a alimentar como mínimo los servicios indicados en los apartados a) y b) del párrafo 2). El cuadro de distribución de emergencia irá provisto de un conmutador auxiliar que permita conectar la batería manualmente, dado que falle el sistema automático de conexión.
- 5) El cuadro de distribución de emergencia se instalará lo más cerca posible de la fuente de energía de emergencia y su ubicación se ajustará a lo dispuesto en el párrafo 1). Cuando la fuente de energía de emergencia esté constituida por un generador, su cuadro de distribución estará situado en el mismo lugar, a menos que esto entorpezca el funcionamiento del cuadro.
- 6) Toda batería de acumuladores instalada de conformidad con lo dispuesto en la presente Regla, exceptuadas las baterías que para los emisores y receptores de radio se instalen en los buques de eslora inferior a 45 metros, irá situada en un espacio bien ventilado que no sea el espacio en que esté el cuadro de distribución de emergencia. En un lugar adecuado del cuadro de distribución principal o en la cámara de mando de máquinas se instalará un indicador que señale si la batería que constituye la fuente de energía de emergencia se está descargando.

En condiciones normales de funcionamiento el cuadro de distribución de emergencia será alimentado desde el cuadro de distribución principal por un cable alimentador de interconexión protegido en el cuadro principal contra sobrecargas y cortocircuitos. La disposición en el cuadro de distribución de emergencia será tal que el cable alimentador de interconexión quede automáticamente desconectado en ese cuadro tan pronto como falle la alimentación principal de energía y que, en los buques de eslora igual o superior a 45 metros, pueda establecerse automáticamente la conexión con el suministro de emergencia si se produce un fallo de ese tipo. Cuando el sistema esté dispuesto para funcionar en realimentación, también se protegerá el citado cable alimentador en el cuadro de distribución de emergencia, al menos contra cortocircuitos.

7) El generador de emergencia y su motor, así como cualquier batería de acumuladores que pueda haber, quedarán dispuestos de modo que funcionen a su plena potencia de régimen estando el buque adrizado o con un ángulo de balance de 22,5 grados como máximo a cualquiera de ambas bandas y simultáneamente con un ángulo de cabeceo de 10 grados como máximo hacia proa o hacia popa, o bien con una combinación cualquiera de ángulos de ambos tipos que no rebasen esos límites.

8) La construcción y la disposición de la fuente de energía eléctrica de emergencia y del equipo de arranque automático serán tales que permitan a la tripulación someterlos a las pruebas pertinentes hallándose el buque en condiciones operacionales normales.

Regla 56

Precauciones contra descargas eléctricas, incendios de origen eléctrico y otros riesgos del mismo tipo

- 1) a) Las partes metálicas descubiertas e instaladas con carácter permanente, de máquinas o equipo eléctricos, no destinadas a conducir corriente pero que a causa de un defecto puedan conducirla, deberán estar puestas a masa (al casco), salvo que:
 - 1) estén alimentadas a una tensión que no exceda de 55 voltios en corriente continua o de un valor eficaz de 55 voltios entre los conductores; no se utilizarán autotransformadores con objeto de conseguir esta tensión en corriente alterna; o

- ii) estén alimentadas a una tensión que no exceda de 250 voltios por transformadores aisladores de seguridad que alimenten un solo aparato; o
 - iii) estén construidas de conformidad con el principio de aislamiento doble.
- b) El equipo eléctrico portátil funcionará a una tensión que no presente riesgos; las partes metálicas descubiertas de dicho equipo no destinadas a estar sometidas a tensión pero que a causa de un defecto puedan estarlo, deberán ir puestas a masa. La Administración podrá exigir precauciones complementarias para el empleo de lámparas portátiles eléctricas, herramientas del mismo tipo o aparatos análogos en espacios reducidos o excepcionalmente húmedos, en los que puede haber riesgos especiales a causa de la conductividad.
- c) Los aparatos eléctricos estarán contruidos e instalados de modo que no puedan causar lesiones corporales cuando se les maneje o se les toque en condiciones normales de trabajo.
- 2) Los cuadros de distribución principales y de emergencia estarán dispuestos de modo que los aparatos y el equipo resulten fácilmente accesibles, sin peligro para los operarios. Los laterales, la parte posterior y, si es preciso, la cara frontal de los cuadros de distribución contarán con la necesaria protección. Las partes descubiertas conductoras cuya tensión, en relación a la masa, exceda de la que la Administración fije, no se instalarán en la cara frontal de tales cuadros. Deberá haber esterillas o enjaretados aislantes en las partes frontal y posterior donde se estime que son necesarios.
- 3) a) No se hará uso del sistema de distribución con retorno por el casco para la conducción de fuerza ni para los servicios de calefacción o alumbrado en ningún buque cuya eslora sea igual o superior a 75 metros.
- b) Lo dispuesto en el apartado a) no excluye que, en condiciones aprobadas por la Administración, se utilicen:
- 1) sistemas de protección catódica por diferencia de potencial eléctrico;

- ii) sistemas limitados y puestos a masa localmente; o
 - iii) dispositivos de control del nivel de aislamiento, siempre que la corriente que circule no exceda de 30 miliamperios en las condiciones más desfavorables.
- c) Cuando se utilice el sistema de distribución con retorno para el casco todos los subcircuitos finales (todos los tramos de circuito siguientes al último dispositivo protector) serán bifilares, y se tomarán las precauciones especiales que la Administración juzgue satisfactorias.
- 4) Cuando se utilice un sistema de distribución, primario o secundario, para la conducción de fuerza o para los servicios de calefacción o alumbrado, sin puesta a masa, se instalará un dispositivo que controle continuamente el nivel de aislamiento en relación a la masa y dé una indicación visual o acústica de todo valor de aislamiento anormalmente bajo.
- 5) a) Salvo en circunstancias excepcionales autorizadas por la Administración, todos los forros metálicos y blindajes de los cables deberán ser eléctricamente continuos y estar puestos a masa.
- b) Todos los cables eléctricos serán al menos de tipo piroretardante y se instalarán de modo que las propiedades que en ese sentido tengan no sufran disminución. Cuando sea necesario para determinadas instalaciones, la Administración podrá autorizar el uso de cables de tipo especial, como los de radiofrecuencia, que no cumplan con lo aquí prescrito.
- c) Los cables y el cableado destinados a servicios esenciales o de emergencia de conducción de fuerza, alumbrado, comunicaciones interiores o señales, irán tendidos lo más lejos posible de cocinas, espacios de Categoría A para máquinas y otros lugares con elevado riesgo de incendio, así como de lavanderías, espacios de manipulación y elaboración de pescado y otros espacios en los que haya un gran porcentaje de humedad. Los cables que conecten bombas contra incendios al cuadro de distribución de emergencia serán de tipo piroresistente si

- pasan por lugares con elevado riesgo de incendio. Siempre que sea posible, se les tenderá de modo que no pueda inutilizarlos el calentamiento de los mamparos posiblemente originado por un incendio declarado en un espacio adyacente.
- d) Cuando se instalen cables en espacios en los que haya riesgos de incendio o de explosión si se produce una avería eléctrica, se tomarán contra tales riesgos las precauciones especiales que la Administración juzgue satisfactorias.
 - e) La sujeción dada a los cables será tal que evite el desgaste por fricción y otros deterioros.
 - f) Las conexiones extremas y las uniones de todos los conductores se harán de modo que éstos conserven sus primitivas propiedades eléctricas, mecánicas, piroretardantes y, cuando sea necesario, piroresistentes.
 - g) Los cables que se instalen en los compartimentos refrigerados serán adecuados para bajas temperaturas y gran humedad.
- 6) a) Los circuitos estarán protegidos contra cortocircuitos. Estarán asimismo protegidos contra sobrecargas, salvo por lo que respecta a la aplicación de la Regla 51 o a casos en que la Administración autorice excepcionalmente otra cosa.
- b) El amperaje o el reglaje apropiado del dispositivo de protección contra sobrecargas destinado a cada circuito estará permanentemente indicado en el punto en que vaya instalado dicho dispositivo.
- 7) Los accesorios de alumbrado estarán dispuestos de modo que no se produzcan aumentos de temperatura que puedan deteriorar los cables y se evite el calentamiento excesivo del material circundante.
- 8) Los circuitos de alumbrado o de fuerza que terminen en espacios en los que haya riesgos de incendio o de explosión estarán provistos de interruptores aisladores situados fuera de tales espacios.
- 9) a) El alojamiento de una batería de acumuladores estará construido y ventilado de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.

- b) En estos compartimientos no estará permitida la instalación de equipos eléctricos o de otro tipo que puedan ser causa de ignición de vapores inflamables, salvo en las circunstancias previstas en el párrafo 10).
 - c) No se situarán baterías de acumuladores en espacios de alojamiento, a menos que vayan instaladas en una caja herméticamente cerrada.
- 10) En los espacios en que quepa esperar la acumulación de mezclas gaseosas inflamables y en cualquiera de los compartimientos destinados principalmente a contener baterías de acumuladores no se instalará ningún equipo eléctrico, a menos que, a juicio de la Administración:
- a) sea esencial para fines operacionales;
 - b) sea de un tipo que no pueda inflamar la mezcla de que se trate;
 - c) sea apropiado para el espacio de que se trate; y
 - d) cuente con el certificado que permita utilizarlo sin riesgos en los ambientes polvorientos o de acumulación de vapores o gases susceptibles de producirse.
- 11) Se colocarán pararrayos en todos los palos o masteleros de madera. En los buques construidos con materiales no conductores los pararrayos estarán conectados, por medio de conductores apropiados, a una chapa de cobre fijada al casco del buque muy por debajo de la línea de flotación.

PARTE D - ESPACIOS DE MAQUINAS SIN DOTACION PERMANENTE

(Véase también la Regla 41)

Regla 57

Seguridad contra incendios

Prevención de incendios

- 1) Se prestará una atención especial a las tuberías de combustible líquido de alta presión. En los casos posibles, las fugas procedentes de tales sistemas de tuberías se recogerán en un purgador adecuado, dotado de una alarma contra niveles excesivos.
- 2) Cuando los tanques de combustible líquido para servicio diario sean de llenado automático o por telemando se proveerán los medios que eviten los reboses. Análoga atención se prestará a todo equipo destinado a tratar automáticamente líquidos inflamables, como, por ejemplo, los depuradores de combustible, los cuales irán instalados siempre que sea posible en un espacio especial reservado para purificadores y sus calentadores.
- 3) Cuando los tanques de combustible líquido para servicio diario o los de sedimentación lleven medios calefactores se les proveerá de un dispositivo de alarma contra altas temperaturas si existe la posibilidad de que se exceda el punto de inflamación del combustible líquido.

Detección de incendios

- 4) En los espacios de máquinas se instalará un sistema detector de incendios, de tipo aprobado, basado en un principio de autocontrol y que cuente con medios que permitan someterlo a pruebas periódicas. En los buques de eslora inferior a 45 metros la Administración podrá no obligar a satisfacer esta prescripción a condición de que la ubicación del espacio de máquinas facilite al personal de a bordo la detección de incendios.
- 5) El sistema detector originará señales de alarma acústicas y visuales en la caseta de gobierno y en tantos lugares como convenga para que las oiga y las observe el personal que haya a bordo cuando el buque esté en puerto.

- 6) El sistema detector de incendios será abastecido automáticamente de energía desde una fuente de emergencia si falla la fuente principal.
- 7) Los motores de combustión interna de potencia igual o superior a 2.500 kilovatios irán provistos de detectores de neblina de lubricante en el cárter o de detectores de la temperatura de cojinetes del motor o de dispositivos equivalentes.

Lucha contra incendios

- 8) Se proveerá un sistema fijo de extinción de incendios que la Administración juzgue satisfactorio ajustado a lo dispuesto en las Reglas 83 y 101.
- 9) En los buques de eslora igual o superior a 75 metros se tomarán las medidas necesarias para obtener inmediato suministro de agua del colector contra incendios, mediante:
 - a) dispositivos de arranque por telemando para una de las bombas principales contra incendios, desde la caseta de gobierno y desde el puesto de control contra incendios, si lo hay; o mediante
 - b) la presión permanente a que se someta el sistema del colector contra incendios, teniendo en cuenta la posibilidad de congelación.
- 10) La Administración habrá de juzgar satisfactorio el mantenimiento de la integridad al fuego de los espacios de máquinas, la ubicación y la centralización de los mandos del sistema de extinción de incendios y los dispositivos de cierre a que se hace referencia en la Regla 62, por ejemplo, para la ventilación, las bombas de combustible, etc., y podrá exigir dispositivos extintores, equipos de lucha contra incendios y aparatos respiratorios, además de que se cumpla con las prescripciones pertinentes del Capítulo V.

Regla 58

Protección contra la inundación

- 1) Las sentinas de los espacios de máquinas irán provistas de un dispositivo de alarma contra niveles excesivos de líquidos, de modo que quepa detectar la acumulación de éstos, dados ángulos normales de asiento y escora. El sistema detector dará señales de alarma acústicas y visuales en los lugares en que se mantenga una guardia continua.
- 2) En los buques de eslora igual o superior a 45 metros, los mandos de toda válvula que dé servicio a una toma de mar, una descarga situada por debajo de la flotación o un sistema de inyección de sentina irán emplazados de modo que haya tiempo suficiente para poner en funcionamiento la válvula si entra agua en el espacio de que se trate.

Regla 59

Comunicaciones

En los buques de eslora igual o superior a 75 metros, uno de los dos medios separados de comunicación a que se hace referencia en la Regla 45 será un medio seguro de comunicación oral. Entre la caseta de gobierno y los alojamientos de los maquinistas se proveerá otro medio seguro de comunicación oral.

Regla 60

Sistema de alarma

- 1) Se instalará un sistema de alarma que indique todo fallo que exija atención.
- 2) a) El sistema será capaz de hacer sonar una alarma en el espacio de máquinas e indicará visualmente en un emplazamiento adecuado cada una de las distintas alarmas que se produzcan. No obstante, en los buques de eslora inferior a 45 metros la Administración podrá permitir que el sistema sea capaz de hacer sonar e indicar visualmente cada alarma distinta en la caseta de gobierno solamente.

- b) En los buques de eslora igual o superior a 45 metros el sistema estará conectado a los camarotes de los maquinistas por medio de un conmutador selector que garantice la conexión con uno de dichos camarotes y a las salas de reunión de maquinistas que pueda haber. La Administración podrá autorizar instalaciones distintas, si ofrecen una seguridad equivalente.
 - c) En los buques de eslora igual o superior a 45 metros funcionará un dispositivo de alarma para los maquinistas y, en la caseta de gobierno, para el personal que esté de guardia si, pasado el tiempo prudencial que fije la Administración, no se ha atendido el fallo señalado por una alarma.
 - d) En la caseta de gobierno se producirán señales de alarma acústicas y visuales respecto de cualquier situación que exija intervención de la persona que esté de guardia o que haya de ser puesta en su conocimiento.
 - e) En la medida de lo posible el sistema de alarma responderá en su concepción al principio de funcionamiento a prueba de fallos.
- 3) El sistema de alarma podrá:
- a) ser accionado en todo momento, con cambio automático a una fuente de energía de reserva para casos en que se interrumpa el suministro normal de energía; y
 - b) ser activado por cualquier fallo que se produzca en el suministro normal de energía.
- 4) a) El sistema podrá indicar más de un fallo a la vez, y el hecho de que acepte una alarma no anulará la posibilidad de que se produzca otra.
- b) La aceptación de una condición de alarma en el emplazamiento a que se hace referencia en el párrafo 2) a) aparecerá indicada en los lugares en que se dio la alarma. Se mantendrán las señales de alarma hasta que hayan sido aceptadas y las indicaciones visuales proseguirán hasta que se haya subsanado el fallo. Todos los dispositivos de alarma recuperarán automáticamente la posición correspondiente al estado de funcionamiento normal cuando se haya subsanado el fallo.

Regla 61

Prescripciones especiales relativas a máquinas,
calderas e instalaciones eléctricas

- 1) En los buques de eslora igual o superior a 75 metros la fuente de energía eléctrica principal se ajustará a lo siguiente:
 - a) cuando normalmente pueda suministrarse energía eléctrica mediante un generador, se tomarán medidas restrictivas de la carga eléctrica que garanticen la integridad del suministro destinado a los servicios necesarios para la propulsión y el gobierno. En previsión de fallos del generador cuando esté funcionando, se dispondrá lo necesario para que automáticamente arranque y quede conectado al cuadro principal de distribución un generador de reserva con capacidad suficiente para hacer posibles la propulsión y el gobierno del buque, con el re arranque automático de la maquinaria auxiliar esencial y, si es necesario, la realización de las correspondientes operaciones en secuencia. Cabrá proveer medios, que la Administración habrá de juzgar satisfactorios, para efectuar por telemando (manualmente) el arranque y la conexión del generador de reserva al cuadro principal, así como medios de re arranque por telemando de la maquinaria auxiliar esencial; y
 - b) si normalmente suministran la energía eléctrica varios generadores a la vez, se tomarán medidas restrictivas de la carga eléctrica, por ejemplo, que garanticen que si falla uno de esos generadores los demás seguirán funcionando sin sobrecarga, de modo que sean posibles la propulsión y el gobierno del buque.
- 2) Cuando se exija que vayan instaladas por duplicado, otras máquinas auxiliares esenciales para la propulsión llevarán dispositivos de conmutación automática que permitan trasladar su función a una máquina de reserva. Toda operación de conmutación automática producirá una señal de alarma.

3) Se proveerán sistemas de control automático y de alarma con las características siguientes:

- a) el sistema de control será tal que por medio de las instalaciones automáticas necesarias estén garantizados los servicios imprescindibles para el funcionamiento de la máquina propulsora principal y sus máquinas auxiliares;
- b) cuando se utilicen motores de combustión interna para la propulsión principal se proveerán medios que mantengan la necesaria presión del aire de arranque;
- c) para todos los valores importantes de presión, temperatura, niveles de líquido, etc., se instalará un sistema de alarma que cumpla con lo prescrito en la Regla 60; y
- d) cuando así convenga, en un punto adecuado quedarán centralizados los paneles de alarma necesarios y los instrumentos indicadores de toda avería que motive alarma.

Regla 62

Sistema de seguridad

Se instalará un sistema de seguridad que, si en el funcionamiento de las máquinas o de las calderas surgen graves fallos, constitutivos de peligro inmediato, inicie la paralización automática de la parte defectuosa de la instalación y dé una señal de alarma. No se iniciará automáticamente la paralización del sistema propulsor más que en casos en que pudieran sobrevenir una avería total, desperfectos graves o una explosión. Si hay dispositivos para neutralizar la paralización de la máquina propulsora principal, serán de tal índole que no quepa accionarlos inadvertidamente. Si se les utiliza se producirá la oportuna indicación visual.

CAPITULO V - PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS
Y EQUIPO CONTRA INCENDIOS

(Véase también la Regla 57)

PARTE A - MEDIDAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS EN LOS BUQUES
DE ESLORA IGUAL O SUPERIOR A 55 METROS

Regla 63

Generalidades

En los espacios de alojamiento y de servicio se adoptará uno de los métodos de protección indicados seguidamente.

- a) Método IF: Construcción de todos los mamparos de compartimentado interior con materiales incombustibles correspondientes a divisiones de Clase "B" o "C", en general sin instalar sistema de detección ni de rociadores en los espacios de alojamiento y de servicio.
- b) Método IIF: Instalación de un sistema automático de rociadores y de alarma para detección y extinción de incendios en todos los espacios en los que puedan declararse aquéllos, generalmente sin restricciones en cuanto al tipo de mamparos de compartimentado interior.
- c) Método IIIF: Instalación de un sistema automático de detección de incendios y de alarma en todos los espacios en los que puedan declararse aquéllos, generalmente sin restricciones en cuanto al tipo de mamparos de compartimentado interior, pero a condición de que la superficie de cualesquiera espacios de alojamiento limitados por divisiones de las Clases "A" o "B" no exceda en ningún caso de 50 metros cuadrados. No obstante, la Administración podrá aumentar esta superficie si se la destina a espacios públicos.

Las prescripciones relativas a la utilización de materiales incombustibles en la construcción y el aislamiento de mamparos límite de espacios de máquinas, puestos de control, etc., y a la protección de troncos de escalera y de pasillos, serán comunes a los tres métodos.

Regla 64

Estructura

- 1) El casco, las superestructuras, los mamparos estructurales, las cubiertas y las casetas serán de acero o de otro material equivalente a menos que en el párrafo 4) se disponga otra cosa.
- 2) El aislamiento de los componentes de aleación de aluminio de las divisiones de Clase "A" y "B", salvo los de estructuras que a juicio de la Administración no soporten carga, será tal que la temperatura del alma del elemento estructural no rebase la temperatura ambiente, en ningún momento del ensayo estándar de exposición al fuego que proceda realizar, en más de 200 grados celsius.
- 3) Se prestará atención muy particular al aislamiento de los componentes estructurales de aleación de aluminio integrados en puntales, candeleros y otros elementos de soporte necesarios en las zonas de estiba y arriado de las embarcaciones de supervivencia, y en las de embarco, así como al aislamiento de las divisiones de Clase "A" y "B", como garantía de que:
 - a) en los elementos que den soporte a las zonas de embarcaciones de supervivencia y a divisiones de Clase "A", el límite para la elevación de temperatura indicado en el párrafo 2) seguirá siendo observado al cabo de una hora; y
 - b) en los elementos necesarios para dar soporte a divisiones de Clase "B", el límite para la elevación de temperatura indicado en el párrafo 2) seguirá siendo observado al cabo de media hora.
- 4) Los techos y paredes de guardacalores de los espacios de Categoría A para máquinas serán de acero debidamente aislado y las aberturas que tengan estarán dispuestas y protegidas de modo que eviten la propagación del fuego.

Regla 65

Mamparos situados dentro de los espacios
de alojamiento y de servicio

- 1) En los espacios de alojamiento y de servicio todos los mamparos que necesariamente hayan de ser divisiones de Clase "B" se extenderán de cubierta a cubierta y hasta el forro exterior u otras partes constitutivas de límites, a menos que se instalen cielos rasos o revestimientos continuos de Clase "B", o unos y otros, en ambos lados del mamparo, en cuyo caso el mamparo podrá terminar en el cielo raso o revestimiento continuos.
- 2) Método IF: Todos los mamparos que de acuerdo con ésta o con otras Reglas de la presente Parte no hayan de ser necesariamente divisiones de Clase "A" o "B", serán al menos de Clase "C".
- 3) Método IIF: La construcción de los mamparos que de acuerdo con ésta o con otras Reglas de la presente Parte no hayan de ser necesariamente divisiones de Clase "A" o "B" no estará sujeta a ninguna restricción, salvo en casos concretos en los que se exijan mamparos de Clase "C" de acuerdo con lo indicado en la Tabla 1 de la Regla 68.
- 4) Método IIIF: La construcción de los mamparos que de acuerdo con ésta o con otras Reglas de la presente Parte no hayan de ser necesariamente divisiones de Clase "A" o "B" no estará sujeta a ninguna restricción. La superficie de cualesquiera espacios de alojamiento limitados por una división continua de Clase "A" o "B" no excederá en ningún caso de 50 metros cuadrados, salvo en casos concretos en los que se exijan mamparos de Clase "C" de acuerdo con lo indicado en la Tabla 1 de la Regla 68. No obstante, la Administración podrá aumentar esta superficie si se le destina a espacios públicos.

Regla 66

Protección de troncos de escalera y de ascensor
en los espacios de alojamiento y de servicio
y en los puestos de control

- 1) Los troncos de escalera que sólo atraviesen una cubierta estarán protegidos, al menos a un nivel, por divisiones que al menos sean de Clase "B-0" y puertas de cierre automático. Los troncos de ascensor que sólo atraviesen una cubierta estarán rodeados de divisiones

de Clase "A-0", con puertas de acero en los dos niveles. Los troncos de escalera y de ascensor que atraviesen más de una cubierta estarán rodeados de divisiones que al menos sean de Clase "A-0" y protegidos por puertas de cierre automático en todos los niveles.

2) Todas las escaleras tendrán armazón de acero, excepto en los casos en que la Administración autorice la utilización de otro material equivalente.

Regla 67

Puertas en divisiones pirorresistentes

1) Las puertas ofrecerán una resistencia al fuego equivalente en la medida de lo posible a la de la división en que estén montadas. Las puertas y los marcos de puerta de las divisiones de Clase "A" serán de acero. Las puertas montadas en mamparos límite de espacios de Categoría A para máquinas serán de cierre automático y suficientemente herméticas. La Administración podrá autorizar el uso de materiales combustibles en las puertas que dentro de los camarotes separen éstos de instalaciones higiénicas interiores, tales como duchas, si están construidas de acuerdo con el Método IF.

2) Las puertas que hayan de ser de cierre automático no llevarán ganchos de retención. No obstante, podrán usarse dispositivos de retención telemandados y a prueba de fallos.

3) Cabrá autorizar aberturas de ventilación en las puertas de los mamparos de pasillo o debajo de ellas, pero no en las puertas de troncos de escalera ni debajo de ellas. Dichas aberturas se practicarán únicamente en la mitad inferior de la puerta. Cuando haya una o varias aberturas de este tipo en una puerta, o debajo de ella, su área total no excederá de 0,05 metros cuadrados. Si la abertura ha sido practicada en la puerta, llevará una rejilla de material incombustible.

4) Las puertas estancas no necesitan aislamiento.

Regla 68

Integridad al fuego de los mamparos y cubiertas

1) Además de cumplir con las disposiciones específicas de integridad al fuego que figuran en otros lugares de la presente Parte, los mamparos y cubiertas tendrán como integridad mínima al fuego la indicada en las Tablas 1 y 2 de la presente Regla.

2) En la aplicación de las Tablas se observarán las siguientes prescripciones:

- a) las Tablas 1 y 2 se aplican respectivamente a los mamparos y a las cubiertas que separen espacios adyacentes; y
- b) con objeto de determinar las normas adecuadas de integridad al fuego que deben regir para las divisiones situadas entre espacios adyacentes, estos espacios se clasifican, según su riesgo de incendio, como sigue:

i) Puestos de control (1)

Espacios en que están situados el equipo generador de energía y de alumbrado para casos de emergencia.

Caseta de gobierno y cuarto de derrota.

Espacios en que está situado el equipo de radiocomunicación del buque.

Cámaras de equipo extintor de incendios, cámaras de control de ese equipo y puestos de equipo detector de incendios.

Cámara de mando de la maquinaria propulsora, si se halla situada fuera del espacio de esta maquinaria.

Espacios en que están los dispositivos centralizados de alarma contra incendios.

ii) Pasillos (2)

Pasillos y vestíbulos.

iii) Alojamientos (3)

Según quedan definidos en los párrafos 41) y 42) de la Regla 2, excluidos los pasillos.

- iv) Escaleras (4)

Escaleras interiores, ascensores y escalas mecánicas no ubicados totalmente en el interior de los espacios de máquinas y los troncos correspondientes.

A este respecto una escalera que solamente esté cerrada en un nivel se considerará parte del entrepuente del que no esté separada por una puerta contraincendios.
- v) Espacios de servicio con riesgo reducido de incendio (5)

Armarios y pañoles que ocupen menos de 2 metros cuadrados, cuartos de secado y lavanderías.
- vi) Espacios de Categoría A para máquinas (6)

Según quedan definidos en la Regla 2 45).
- vii) Otros espacios de máquinas (7)

Según quedan definidos en la Regla 2 46), incluidos los espacios destinados a la elaboración de harina de pescado, pero excluidos los espacios de Categoría A para máquinas.
- viii) Espacios de carga (8)

Todos los espacios destinados a contener carga, incluidos los tanques para carga de hidrocarburos, y los troncos y las escotillas de acceso a los mismos.
- ix) Espacios de servicio con riesgo elevado de incendio (9)

Cocinas, oficios provistos de artefactos para cocinar, pañoles de pinturas y de luces, armarios y pañoles que ocupen superficies de 2 metros cuadrados o más, y talleres que no formen parte de los espacios de máquinas.
- x) Cubiertas expuestas (10)

Espacios de cubierta expuestos y zonas protegidas del paseo de cubierta, espacios dedicados a la elaboración de pescado crudo, espacios para el lavado de pescado y espacios semejantes en que no haya riesgo de incendio. Espacios descubiertos que quedan fuera de las superestructuras y casetas.

El título de cada Categoría pretende ser representativo, más bien que restrictivo. El número que, consignado entre paréntesis, sigue a cada Categoría, es el número de la columna o de la línea aplicable de las Tablas.

TABLA 1 - INTEGRIDAD AL FUEGO DE LOS MAMPAROS QUE SEPAREN ESPACIOS ADYACENTES

Espacios	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Puestos de control (1)	A-0 _{e/}	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*
Pasillos (2)		C	B-0	B-0 A-0 _{c/}	B-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Alojamientos (3)			C _{a,b/}	B-0 A-0 _{g/}	B-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Escaleras (4)				B-0 A-0 _{c/}	B-0 A-0 _{e/}	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Espacios de servicio con riesgo reducido de incendio (5)					C	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Espacios de Categoría A para máquinas (6)						*	A-0	A-0	A-60	*
Otros espacios de máquinas (7)							A-0 _{d/}	A-0	A-0	*
Espacios de carga (8)								*	A-0	*
Espacios de servicio con riesgo elevado de incendio (9)									A-0 _{d/}	*
Cubiertas expuestas (10)										-

TABLA 2 - INTEGRIDAD AL FUEGO DE LAS CUBIERTAS QUE SEPARAN ESPACIOS ADYACENTES

Espacio inferior ↓ Espacio superior →	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Puestos de control (1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Pasillos (2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Alojamientos (3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Escaleras (4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Espacios de servicio con riesgo reducido de incendio (5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*
Espacios de Categoría A para máquinas (6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60	A-30	A-60	*
Otros espacios de máquinas (7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*
Espacios de carga (8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*
Espacios de servicio con riesgo elevado de incendio (9)	A-60	A-0	A-0 ^{d/}	*						
Cubiertas expuestas (10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	-

Notas: Aplicables a la Tabla 1 y a la Tabla 2, según corresponda.

- a/ Los mamparos no estarán sujetos a ninguna exigencia especial si se emplean los Métodos de prevención de incendios IIF y IIIF.
- b/ El Método IIIF obliga a colocar mamparos de la Clase "B", del tipo de integridad al fuego "B-0", entre espacios o grupos de espacios que ocupen una superficie de 50 metros cuadrados o más.
- c/ Para determinar el tipo aplicable en cada caso, véanse las Reglas 65 y 66.

- d/ Si se trata de espacios de la misma categoría numérica y con el subíndice d añadido, sólo se exigirán mamparos o cubiertas del tipo indicado en las Tablas cuando los espacios adyacentes estén destinados a fines distintos, caso posible, por ejemplo, con los de la Categoría (9). No hará falta montar un mamparo entre dos cocinas colindantes; pero entre una cocina y un pañol de pinturas se necesitará un mamparo del tipo "A-0".
- e/ Los mamparos que separen entre sí la caseta de gobierno, el cuarto de derrota y la cabina radiotelegráfica podrán ser del tipo "B-0".
- * Cuando en las Tablas aparece un asterisco, ello significa que la división habrá de ser de acero o de un material equivalente, pero no necesariamente de la Clase "A".
- 3) Cabrá aceptar que los cielos rasos o los revestimientos continuos y de Clase "B", junto con los correspondientes cubiertas o mamparos, dan total o parcialmente el aislamiento y la integridad prescritos respecto de una división.
- 4) Las ventanas y las lumbreras que den a los espacios de máquinas habrán de satisfacer las siguientes condiciones:
- a) si las lumbreras se pueden abrir, será posible cerrarlas desde el exterior del espacio de que se trate. Las lumbreras provistas de vidriera llevarán tapas exteriores de acero o de otro material equivalente fijadas de manera permanente;
 - b) los mamparos límite de los espacios de máquinas no llevarán cristales ni materiales semejantes. Cabrá no obstante utilizar cristal reforzado con alambre en las lumbreras y cristal en las cámaras de control situadas dentro de los espacios de máquinas; y
 - c) en las lumbreras a que se hace referencia en el apartado a) se utilizará cristal reforzado con alambre.
- 5) En los mamparos límite exteriores que de conformidad con la Regla 64 1) hayan de ser de acero o de otro material equivalente se podrán practicar aberturas para acoplamiento de ventanas y portillos, siempre que en otros lugares de la presente Parte no se estipule para ellos integridad de Clase "A". Del mismo modo, en los mamparos así situados que no hayan de tener integridad de Clase "A", las puertas podrán ser de materiales que a juicio de la Administración sean adecuados.

Regla 69

Detalles que procede observar en la construcción

- 1) Método IF. En los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control, todos los revestimientos, las pantallas supresoras de corrientes de aire, los cielos rasos y los rastreles correspondientes serán de materiales incombustibles.
- 2) Métodos IIF y IIIF. En los pasillos y en los troncos de escalera utilizados para espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control, los cielos rasos, los revestimientos, las pantallas supresoras de corrientes de aire y los rastreles correspondientes serán de materiales incombustibles.
- 3) Métodos IF, IIF y IIIF.
 - a) Salvo en los espacios de carga y en los compartimientos refrigerados de los espacios de servicio, los materiales de aislamiento serán incombustibles. Los acabados anticondensación y los adhesivos utilizados con el material aislante de los sistemas criógenos y de los accesorios para tuberías de dichos sistemas, no necesitan ser incombustibles, pero se aplicarán en la menor cantidad posible y sus superficies descubiertas ofrecerán una resistencia a la propagación de la llama que satisfaga los criterios de la Administración. En los espacios en que puedan penetrar productos del petróleo, la superficie aislante será impenetrable a éste y a sus vapores.
 - b) Los mamparos, revestimientos y cielos rasos incombustibles que se utilicen para espacios de alojamiento y de servicio podrán ir cubiertos de chapa combustible cuyo espesor no exceda de 2,0 milímetros en el interior de dichos espacios, ni de 1,5 milímetros en pasillos, troncos de escalera y puestos de control.
 - c) Las cámaras de aire que haya detrás de los cielos rasos, empanelados o revestimientos estarán divididas por pantallas supresoras de corrientes de aire, bien ajustadas y dispuestas con espaciamiento intermedio de no más de 14 metros. En sentido vertical, esos espacios, incluidos los que se encuentren detrás de los revestimientos de escaleras, troncos, etc., estarán cerrados en cada cubierta.

Regla 70

Sistemas de ventilación

1) En el caso de troncos o conductos que permitan ventilar espacios situados a uno y otro lado de mamparos o cubiertas de Clase "A", se instalarán cierres de mariposa que impidan la propagación de fuego y humo de un compartimiento a otro. Si estos cierres de mariposa son de control manual, deberán ser accionables desde ambos lados del mamparo o de la cubierta. En el caso de troncos o conductos cuya sección transversal libre exceda de 0,02 metros cuadrados, que atraviesen mamparos o cubierta de Clase "A", se instalarán cierres de mariposa automáticos. Los troncos que ventilen compartimientos situados a un solo lado de dichos mamparos habrán de satisfacer lo dispuesto en el párrafo 2) b).

2) a) Los conductos de ventilación serán de material incombustible. No obstante, los tramos de conductos cortos que en general no excedan de 2 metros de longitud ni de 0,02 metros cuadrados de sección transversal podrán no ser incombustibles, si se cumplen las siguientes condiciones:

1) que los conductos sean de un material que en opinión de la Administración no presente sino un reducido riesgo de incendio;

ii) que se utilicen solamente al extremo del dispositivo de ventilación; y

iii) que no estén situados a menos de 600 milímetros, medida esta distancia en el sentido longitudinal del conducto, de una abertura practicada en una división de Clase "A" o "B", incluidos cielos rasos continuos de Clase "B".

b) En el caso de conductos de ventilación cuya sección transversal libre exceda de 0,02 metros cuadrados, que atraviesen mamparos o cubiertas de Clase "A", cada abertura de paso irá revestida con un manguito de chapa de acero, a menos que el conducto mismo sea de acero en el tramo que atraviese la cubierta o el mamparo y cumpla en ese tramo con las siguientes condiciones:

- 1) para los conductos cuya sección transversal libre exceda de 0,02 metros cuadrados se utilizarán manguitos que tengan por lo menos 3 milímetros de espesor y 900 milímetros de longitud. Cuando el manguito pase por un mamparo se hará, si esto es posible, que de su longitud quede una mitad a cada lado del mamparo. Los conductos cuya sección transversal libre exceda de 0,02 metros cuadrados llevarán un aislamiento contra el fuego que tenga por lo menos la misma integridad al fuego que el mamparo o la cubierta atravesados. Se podrá proveer una protección equivalente para el paso, siempre que la Administración la juzgue satisfactoria; y
- ii) los conductos cuya sección transversal libre exceda de 0,075 metros cuadrados llevarán cierres de mariposa contra incendios, además de cumplir con lo prescrito en el apartado b) 1). El cierre de mariposa funcionará automáticamente, pero cabrá asimismo cerrarlo a mano desde ambos lados del mamparo o de la cubierta, e irá provisto de un indicador que señale si está abierto o cerrado. Estos cierres de mariposa no serán necesarios, sin embargo, cuando los conductos pasen a través de espacios limitados por divisiones de Clase "A", sin dar servicio a éstos, siempre que dichos conductos tengan la misma integridad al fuego que los mamparos que atraviesen.
- c) Los conductos de ventilación de los espacios de Categoría A para máquinas o los de las cocinas no pasarán normalmente a través de espacios de alojamiento o de servicio ni puestos de control. Cuando la Administración permita colocarlos de ese modo, los conductos serán de acero o de otro material equivalente y estarán dispuestos de manera que se preserve la integridad de las divisiones.
- d) Los conductos de ventilación de los espacios de alojamiento o de servicio o de los puestos de control no pasarán normalmente a través de espacios de Categoría A para máquinas ni de las cocinas. Cuando la Administración permita colocarlos de ese modo, los conductos serán de acero o de otro material equivalente y estarán dispuestos de manera que se preserve la integridad de las divisiones.

- e) En el caso de conductos de ventilación cuya sección transversal libre exceda de 0,02 metros cuadrados, que atraviesen mamparos de Clase "B", cada abertura de paso irá revestida con un manguito de chapa de acero de por lo menos 900 milímetros de longitud, a menos que el conducto mismo sea de acero en un tramo de esa longitud por donde atraviere el mamparo. Cuando el manguito pase por un mamparo de Clase "B" se bará, si esto es posible, que de su longitud quede una mitad a cada lado del mamparo.
- f) Se tomarán todas las medidas posibles, en relación con los puestos de control situados fuera de los espacios de máquinas, para asegurar que en caso de incendio seguirá habiendo en dichos puestos ventilación y visibilidad y que no habrá humo, de manera que la maquinaria y el equipo que contengan puedan ser supervisados y continuar funcionando eficazmente. Se instalarán dos dispositivos distintos, completamente separados entre sí, para el suministro de aire, cuyas respectivas tomas de aire estarán dispuestas de manera que el peligro de que el humo se introduzca simultáneamente por ambas sea mínimo. A discreción de la Administración cabrá no exigir el cumplimiento de estas prescripciones en el caso de puestos de control situados en una cubierta expuesta o de modo que den a ella, o cuando se puedan utilizar dispositivos de cierre igualmente eficaces.
- g) Cuando los conductos de extracción de los fogones de las cocinas atraviesen alojamientos o espacios que contengan materiales combustibles, estarán contruidos con divisiones de Clase "A". Cada conducto de extracción estará provisto de:
- i) un filtro de grasas fácilmente desmontable a fines de limpieza;
 - ii) un regulador de tiro situado en el extremo inferior del conducto;
 - iii) dispositivos, accionables desde el interior de la cocina, que permitan desconectar el extractor; y

- iv) medios fijos de extinción de un fuego que se produzca en el interior del conducto, salvo cuando, en el caso de buques de eslora inferior a 75 metros, la Administración no considere práctica la instalación de esos medios.
- 3) Los orificios principales de admisión y salida de todos los sistemas de ventilación podrán quedar cerrados desde el exterior del espacio destinado a ser ventilado. Los aparatos de ventilación mecánica de los espacios de alojamiento, los de servicio, los puestos de control y los espacios de máquinas se podrán parar desde un lugar fácilmente accesible situado fuera de dichos espacios. Este lugar será tal que no quede fácilmente aislado en caso de incendio en los espacios a los que dé servicio. Los medios destinados a parar la ventilación mecánica de los espacios de máquinas estarán totalmente separados de los medios instalados para parar la ventilación de otros espacios.
- 4) Se proveerán medios para cerrar desde un lugar seguro los espacios anulares que circunden chimeneas.
- 5) Los sistemas de ventilación de los espacios de máquinas serán independientes de los provistos para otros espacios.
- 6) En los pañoles que contengan cantidades considerables de productos muy inflamables se proveerán dispositivos de ventilación que sean independientes de los demás sistemas de ventilación. Se habilitará la ventilación en la parte alta y en la parte baja del espacio. Los orificios de admisión y salida de los ventiladores irán dotados de parachispas y estarán situados en zonas que no encierren riesgos.

Regla 71

Instalaciones de calefacción

- 1) Los radiadores eléctricos serán fijos y estarán contruidos de manera que se reduzca al mínimo el peligro de incendio. No se instalarán radiadores de este tipo con elementos descubiertos en tal manera que puedan chamuscar ropas, cortinas o materiales análogos o prenderles fuego.
- 2) No se permitirá utilizar fuegos abiertos como medio de calefacción. Las estufas y otros artefactos calefactores análogos irán firmemente sujetos y llevarán tanto por debajo como a su alrededor y en el recorrido

de sus chimeneas, protección y aislamiento adecuados contra el fuego. Las chimeneas de las estufas que quemem combustible sólido estarán concebidas y dispuestas de modo que sea mínima la posibilidad de que queden obstruidas con los productos de la combustión, y serán fáciles de limpiar. Los registros reguladores del tipo de las chimeneas dejarán, aun estando cerrados, una abertura adecuada. Los espacios en que estén instaladas las estufas irán provistos de ventiladores de sección suficiente para suministrar el aire de combustión necesario en dichas estufas. Estos ventiladores carecerán de medios que permitan cerrarlos e irán situados de modo que no necesiten los dispositivos de cierre indicados en la Regla 20.

3) No se permitirán artefactos de gas de llama abierta, exceptuados hornillos de cocina y calentadores de agua. Los espacios que contengan tales hornillos o calentadores tendrán ventilación adecuada para llevar hasta un punto exento de riesgos los humos y el gas que puedan escapar. Todas las tuberías que conduzcan el gas desde el recipiente que lo contenga hasta el hornillo o el calentador de agua serán de acero o de otro material equivalente. Se instalarán dispositivos automáticos de seguridad que corten el gas si disminuye la presión en el conducto principal de gas o si se apaga la llama en cualquiera de los artefactos.

4) Cuando se utilice combustible gaseoso para fines domésticos, las medidas relativas a su almacenamiento, distribución y consumo serán las que la Administración juzgue satisfactorias y se ajusten a lo dispuesto en la Regla 73.

Regla 72

Cuestiones diversas

1) Todas las superficies descubiertas de pasillos y troncos de escalera, y las que comprendan rastreles en espacios ocultos o inaccesibles situados en espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control, tendrán características de débil propagación de la llama. Las superficies descubiertas de los cielos rasos que haya en espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control tendrán características de débil propagación de la llama.

- 2) Las pinturas, los barnices y otros productos de acabado utilizados en superficies interiores descubiertas serán de una calidad tal que no puedan producir cantidades excesivas de humo o de gases o de vapores tóxicos. La Administración se cerciorará de que estos materiales no presentan riesgos inaceptables de incendio.
- 3) Los revestimientos primarios de cubierta aplicados en espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control serán de materiales aprobados que no se inflamen fácilmente ni originen riesgos de toxicidad o explosión a elevadas temperaturas.
- 4) Cuando las divisiones de Clase "A" o "B" estén perforadas para dar paso a cables eléctricos, tuberías, troncos, conductos, etc., o para acoplar bocas de ventilación, aparatos de alumbrado y dispositivos análogos, se tomarán las medidas necesarias para que no disminuya la resistencia al fuego de esas divisiones.
- 5) a) En los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control, las tuberías que atraviesen divisiones de Clase "A" o "B" serán de materiales aprobados teniendo en cuenta la temperatura que esas divisiones deban soportar. En los casos en que la Administración autorice la conducción de aceite y líquidos combustibles a través de espacios de alojamiento y de servicio, las tuberías conductoras serán de un material aprobado teniendo en cuenta el riesgo de incendio.
b) En la construcción de imbornales de banda, descargas de aguas sucias y demás orificios de evacuación próximos a la flotación, y donde la destrucción del material podría crear en caso de incendio un peligro de inundación, no se emplearán materiales que el calor pueda inutilizar rápidamente.
- 6) No se utilizarán películas con soporte de nitrato de celulosa en las instalaciones cinematográficas.
- 7) Todos los recipientes de desperdicios, excepto los que se utilicen en la elaboración del pescado, serán de materiales incombustibles y carecerán de aberturas en los laterales y en el fondo.

- 8) Los motores que accionen las bombas de trasiego de combustible líquido, las de las instalaciones de combustible líquido y otras bombas similares, también para combustible líquido, estarán provistos de mandos a distancia situados fuera de los espacios de que se trate, de modo que se les pueda parar si se produce un incendio en el espacio en que estén emplazados.
- 9) Se instalarán bandejas de goteo en los puntos necesarios para impedir que escape aceite a las sentinas.
- 10) En los compartimientos utilizados para almacenar pescado se protegerá el aislamiento combustible por medio de un revestimiento bien ajustado.

Regla 73

Almacenamiento de botellas de gas y de otros materiales peligrosos

- 1) Las botellas de gases comprimidos, licuados o disueltos irán claramente marcadas por medio de colores de identificación reglamentarios, llevarán una inscripción de identificación, claramente legible, con el nombre y la fórmula química de su contenido, y estarán firmemente sujetas.
- 2) Las botellas que contengan gases inflamables u otros gases peligrosos y las botellas vacías se almacenarán, firmemente sujetas, en cubiertas expuestas, y las válvulas, los reguladores de presión y las tuberías que salgan de las botellas irán protegidos contra posibles daños. Las botellas irán protegidas contra variaciones de temperatura, la radiación solar directa y la acumulación de nieve. No obstante, la Administración podrá permitir el almacenamiento de estas botellas en compartimientos que satisfagan lo dispuesto en los párrafos 3) a 5).
- 3) Los espacios en que haya líquidos altamente inflamables, tales como pinturas volátiles, parafina, benzol, etc. y, cuando esté permitido, gases licuados, sólo tendrán acceso directo desde las cubiertas expuestas. Los dispositivos de regulación de la presión y las válvulas de seguridad descargarán dentro del compartimiento de que se trate. Si los mamparos límite de tales compartimientos lindan con otros espacios cerrados, serán mamparos herméticos.

4) No se permitirán cables ni accesorios eléctricos en el interior de los compartimientos utilizados para almacenar líquidos altamente inflamables o gases licuados, salvo en la medida necesaria para el servicio dentro de tales compartimientos. Cuando se instalen, estos accesorios eléctricos habrán de ser adecuados, a juicio de la Administración, para empleo en atmósfera inflamable. Se hará que toda fuente de calor esté alejada de estos espacios y se colocarán bien a la vista letreros de "Se prohíbe fumar" y "Prohibidas las luces desnudas".

5) Para cada tipo de gas comprimido se proveerá almacenamiento por separado. En los compartimientos utilizados para almacenar tales gases no se llevarán otros productos combustibles, ni herramientas u objetos que no pertenezcan a la instalación de distribución del gas. No obstante, la Administración podrá aceptar una aplicación menos rigurosa de esta prescripción considerando las características y el volumen de los gases comprimidos y el uso a que se les destine.

Regla 74

Medios de evacuación

1) Habrá escaleras y escalas que den acceso a los espacios de alojamiento y a aquellos en que normalmente trabaje la tripulación, y salida desde tales espacios, exceptuados los de máquinas, y que estén dispuestas de manera que constituyan medios rápidos de evacuación hacia la cubierta expuesta y desde ésta hacia las embarcaciones de supervivencia. Se observarán especialmente las siguientes disposiciones:

a) a todos los niveles de los alojamientos, cada espacio o grupo de espacios reducidos tendrá al menos dos medios de evacuación ampliamente separados entre sí, uno de los cuales podrá ser el medio de acceso normal;

b) 1) debajo de la cubierta de intemperie el medio principal de evacuación será una escalera y el medio secundario podrá ser un tronco o una escalera; y

11) encima de la cubierta de intemperie, los medios de evacuación serán escaleras o puertas, o ambas cosas combinadas, que den a una cubierta expuesta;

- c) excepcionalmente la Administración podrá permitir que sólo haya un medio de evacuación, habida cuenta de la naturaleza y ubicación de los espacios y del número de personas que normalmente puedan estar alojadas o de servicio en los mismos;
 - d) el pasillo o la parte de pasillo desde el cual sólo haya una vía de evacuación no medirá más de 7 metros de longitud;
 - e) el ancho y la continuidad de los medios de evacuación responderán a criterios que satisfagan a la Administración; y
 - f) se proveerán dos medios de evacuación desde toda estación radiotelegráfica que no tenga acceso directo a la cubierta expuesta, y ambos medios responderán a criterios que satisfagan a la Administración.
- 2) Cada espacio de Categoría A para máquinas tendrá dos medios de evacuación, que consistirán en:
- a) dos juegos de escalas de acero, tan separadas entre sí como sea posible, que conduzcan a puertas situadas en la parte superior del espacio de que se trate e igualmente separadas entre sí, y desde las que haya acceso a la cubierta expuesta. En general, una de estas escalas dará protección continua contra el fuego desde la parte inferior del espacio hasta un lugar seguro situado fuera del mismo. No obstante, la Administración podrá no exigir esa protección si, por la disposición o por las dimensiones especiales del espacio de máquinas, se provee una vía segura de evacuación desde la parte inferior de éste. La estructura que dé tal protección será de acero, provista, en caso necesario, de un aislamiento que la Administración juzgue satisfactorio y, en el extremo inferior, de una puerta de acero de cierre automático; o bien en
 - b) una escala de acero que conduzca a una puerta situada en la parte superior del espacio, desde la que haya acceso a la cubierta expuesta, y, en la parte inferior del espacio y bien separada de esa escala, una puerta de acero, maniobrable desde ambos lados, que ofrezca una vía segura de evacuación desde dicha parte inferior hacia la cubierta expuesta.

- 3) En espacios para máquinas que no sean los de Categoría A se proveerán vías de evacuación que la Administración juzgue satisfactorias habida cuenta de la naturaleza y la ubicación del espacio y de la posibilidad de que normalmente haya personas de servicio en él.
- 4) Los ascensores no serán considerados como constitutivos de uno de los medios de evacuación que se prescriben.

Regla 75

Sistemas automáticos de rociadores,
alarma y detección de incendios
(Método IIF)

- 1) En los buques para los que se adopte el Método IIF se instalará un sistema automático de rociadores, alarma y detección de incendios, de un tipo aprobado, que cumpla con lo estipulado en la presente Regla y quede dispuesto de modo que proteja los espacios de alojamiento y los de servicio, exceptuando los que no ofrezcan un peligro considerable de incendio, tales como espacios perdidos y espacios sanitarios.
- 2) a) El sistema deberá poder entrar en acción en cualquier momento sin necesidad de que la tripulación lo ponga en funcionamiento. Será del tipo de tuberías llenas, aunque pequeñas secciones no protegidas podrán ser del tipo de tuberías vacías si la Administración considera necesaria esta precaución. Toda parte del sistema que pueda quedar sometida durante el servicio a temperaturas de congelación estará adecuadamente protegida. Se mantendrá el sistema a la presión necesaria y se tomarán las medidas que aseguren un suministro continuo de agua, tal como se estipula en el párrafo 6) b).
- b) Cada sección de rociadores contará con los elementos necesarios para dar automáticamente una señal de alarma visual y acústica en uno o más indicadores, si un rociador entra en acción. Estos indicadores señalarán en qué zona atendida por el sistema se ha declarado el incendio y estarán centralizados en la caseta de gobierno; además habrá dispositivos emisores de señales de alarma visuales y acústicas derivados

del indicador y emplazados en posiciones ajenas a la caseta de gobierno, para garantizar que dichas señales sean percibidas inmediatamente por la tripulación. El circuito de alarma estará instalado de forma que indique cualquier avería producida en el sistema.

- 3) a) Los rociadores estarán agrupados en secciones separadas, con un máximo de 200 rociadores por sección.
 - b) Cada sección de rociadores será susceptible de quedar aislada mediante una sola válvula de cierre. La válvula de cierre de cada sección será fácilmente accesible y su ubicación estará indicada de modo claro y permanente. Se dispondrá de los medios necesarios para impedir que las válvulas de cierre sean accionadas por una persona no autorizada.
 - c) En la válvula de cierre de cada sección y en un puesto central se instalará un manómetro que indique la presión del sistema.
 - d) Los rociadores serán resistentes a la corrosión. En los espacios de alojamiento y de servicio empezarán a funcionar cuando se alcance una temperatura de entre 68 grados celsius y 79 grados celsius, pero en locales tales como cuartos de secado, en los que cabe esperar una alta temperatura ambiente, la de funcionamiento de los rociadores se podrá aumentar hasta en 30 grados celsius por encima de la máxima prevista para la parte superior del local considerado.
 - e) Junto a cada indicador habrá una lista o un plano que muestre los espacios protegidos y la posición de la zona con respecto a cada sección. Se dispondrá de instrucciones adecuadas para pruebas y operaciones de mantenimiento.
- 4) Los rociadores irán colocados en la parte superior y espaciados según una disposición apropiada para mantener un régimen medio de aplicación de cuando menos 5 litros por metro cuadrado por minuto sobre el área teórica de la zona que protejan. También cabrá que la Administración permita el uso de rociadores cuyo caudal de agua, siendo distinto de éste, esté distribuido de modo que a juicio suyo no sea menos eficaz.

- 5) a) Se instalará un tanque de presión que tenga un volumen igual, como mínimo, al doble de la carga de agua especificada en el presente apartado. Contendrá permanentemente una carga de agua dulce equivalente a la que descargaría en un minuto la bomba indicada en el párrafo 6) b), y la instalación será tal que en el tanque se mantenga una presión de aire suficiente para asegurar que, cuando se haya descargado el agua dulce almacenada en él, la presión no será menor en el sistema que la presión de trabajo del rociador más la presión debida a la altura de agua, medida desde el fondo del tanque hasta el rociador más alto del sistema. Existirán medios adecuados para reponer el aire a presión y la carga de agua dulce del tanque. Se instalará un indicador de nivel, de vidrio, que muestre el nivel correcto del agua en el tanque.
- b) Deberá disponerse de medios para impedir que entre agua de mar en el tanque.
- 6) a) Se instalará una bomba mecánica independiente, sólo destinada a mantener automáticamente la descarga continua de agua de los rociadores. Comenzará a funcionar automáticamente ante un descenso de presión en el sistema, antes de que la carga permanente de agua dulce del tanque de presión se haya agotado por completo.
- b) La bomba y el sistema de tuberías serán capaces de mantener la presión necesaria al nivel del rociador más alto, de modo que se asegure un suministro continuo de agua en cantidad suficiente para cubrir simultáneamente el área máxima que separen mamparos pirorresistentes formados por divisiones de Clase "A" o "B", o un área de 280 metros cuadrados, si ésta es menor, al régimen de aplicación especificado en el párrafo 4).
- c) La bomba tendrá en el lado de descarga una válvula de prueba con un tubo corto de extremo abierto. El área efectiva de la sección de la válvula y del tubo permitirá la descarga del caudal de bomba prescrito sin que cese la presión del sistema especificada en el párrafo 5) a).

- d) La toma de agua de mar de la bomba estará situada, siempre que esto sea posible, en el mismo espacio que la bomba, y dispuesta de modo que cuando el buque esté a flote no sea necesario cortar el abastecimiento de agua de mar para la bomba, como no sea a fines de inspección o reparación de ésta.
- 7) La bomba de los rociadores y el tanque correspondiente estarán situados en un lugar suficientemente alejado de cualquier espacio de Categoría A para máquinas y fuera de todo espacio que el sistema de rociadores haya de proteger.
- 8) a) Habrá por lo menos dos fuentes de energía para la bomba de agua de mar y el sistema automático de alarma y detección de incendios. Si la bomba es de accionamiento eléctrico estará conectada a la fuente principal de energía eléctrica, la cual podrá ser alimentada por dos generadores cuando menos.
- b) Los alimentadores no atravesarán cocinas, espacios de máquinas ni otros espacios cerrados que entrañen riesgo elevado de incendio, excepto en la medida en que sea necesario para llegar al cuadro de distribución apropiado. Una de las fuentes de energía para el sistema de alarma y detección de incendios lo será de emergencia. Si una de las fuentes de energía para accionar la bomba es un motor de combustión interna, éste, además de cumplir con lo dispuesto en el párrafo 7), estará situado de modo que un incendio producido en un espacio protegido no dificulte su suministro de aire.
- 9) El sistema, en la parte que concierne a los rociadores, estará conectado al colector contraincendios del buque por medio de una válvula de retención con cierre a rosca, colocada en la conexión, que impida el retorno del agua desde el sistema hacia el colector.
- 10) a) Se dispondrá de una válvula de prueba para comprobar la alarma automática de cada sección de rociadores descargando una cantidad de agua equivalente a la de un rociador en funcionamiento. La válvula de prueba de cada sección estará cerca de la de cierre de la misma sección.
- b) Se proveerán medios para comprobar el funcionamiento automático de la bomba, dado un descenso en la presión del sistema.

- c) En la posición correspondiente a uno de los indicadores mencionados en el párrafo 2) b) habrá interruptores para comprobar la alarma y los indicadores de cada sección de rociadores.
- 11) Para cada sección del sistema se dispondrá de cabezales rociadores de respeto, en el número que la Administración juzgue suficiente.

Regla 76

Sistemas automáticos de alarma y detección de incendios (Método IIIF)

- 1) En los buques para los que se adopte el Método IIIF se instalará un sistema automático de alarma y detección de incendios, de un tipo aprobado, que cumpla con lo estipulado en la presente Regla y quede dispuesto de modo que detecte la presencia de fuego en todos los espacios de alojamiento y los de servicio, exceptuando los que no ofrezcan un peligro considerable de incendio, tales como espacios perdidos y espacios sanitarios.
- 2) a) El sistema deberá poder entrar en acción en cualquier momento sin necesidad de que la tripulación lo ponga en funcionamiento.
- b) Cada sección de detectores contará con los medios necesarios para dar automáticamente una señal de alarma visual y acústica en uno o más indicadores, si un detector entra en acción. Estos indicadores señalarán en qué zona atendida por el sistema se ha declarado el incendio y estarán centralizados en la caseta de gobierno y en cualesquiera otras posiciones que garanticen que toda señal de alarma emitida por el sistema será percibida inmediatamente por la tripulación. Además se tomarán las medidas que aseguren que en la cubierta en que se detecte el incendio suene una señal de alarma. El circuito de alarma y detección estará instalado de forma que indique cualquier avería producida en el sistema.
- 3) Los detectores estarán agrupados en secciones separadas, cada una de las cuales abarcará como máximo 50 de los locales atendidos por el sistema y contendrá un máximo de 100 detectores; estarán también divididos por zonas, de manera que indiquen la cubierta en que se haya declarado un incendio.

4) El sistema entrará en acción ante una anormal temperatura del aire, una concentración anormal de humos u otros factores que denuncien un conato de incendio en cualquiera de los espacios protegidos. Los sistemas sensibles a variaciones en la temperatura del aire no empezarán a actuar a menos de 57 grados celsius y empezarán a actuar a no más de 74 grados celsius cuando los incrementos de temperatura hasta esos niveles no excedan de 1 grado celsius por minuto. En espacios de secado y análogos con temperatura ambiente normalmente alta, la Administración podrá autorizar que la temperatura permisible de funcionamiento aumente en 30 grados celsius por encima de la máxima prevista para la parte superior de esos locales. Los sistemas que funcionen por variación en la concentración de humos entrarán en funcionamiento cuando la intensidad de un haz de luz transmitido disminuya en la proporción que determine la Administración. La Administración podrá aceptar como buenos otros métodos de funcionamiento igualmente eficaces. El sistema de detección no se utilizará más que para detectar incendios.

5) Los detectores podrán estar dispuestos de modo que accionen la alarma mediante la apertura o el cierre de contactos o por otros métodos apropiados. Se les instalará en posiciones elevadas, debidamente protegidas contra golpes y posibles daños. Serán de tipo adecuado para funcionar en un medio ambiente marino. Irán situados en puntos despejados, lejos de baos o de otros elementos que puedan dificultar la llegada de los gases calientes o del humo al elemento sensible del detector. Los detectores que actúan por cierre de contactos serán de tipo hermético y el circuito llevará un monitor capaz de señalar anomalías en todo momento.

6) Se instalará por lo menos un detector en cada uno de los espacios que se considere necesario proteger y no menos de uno por cada 37 metros cuadrados aproximadamente de superficie de cubierta. En los espacios grandes los detectores estarán distribuidos según una configuración regular, de manera que ninguno de ellos diste más de 9 metros de otro ni más de 4,5 metros de un mamparo.

7) El equipo eléctrico que se emplee para hacer funcionar el sistema de alarma y detección de incendios tendrá al menos dos fuentes de energía, una de las cuales lo será de emergencia. Para el suministro de energía habrá alimentadores distintos, destinados exclusivamente a

este fin. Estos alimentadores llegarán hasta un conmutador inversor situado en el puesto de control correspondiente al sistema de detección. Los cables estarán tendidos de modo que no atraviesen cocinas, espacios de máquinas ni otros espacios cerrados que entrañen grave riesgo de incendio, excepto en la medida en que sea necesario proveer de detectores de incendios esos espacios o llegar al cuadro de distribución apropiado.

- 8) a) Junto a cada indicador habrá una lista o un plano que muestre los espacios protegidos y la posición de la zona con respecto a cada sección. Se dispondrá de instrucciones adecuadas para pruebas y operaciones de mantenimiento.
 - b) Se proveerá lo necesario para comprobar el correcto funcionamiento de los detectores y de los indicadores, instalando medios con los que aplicar aire caliente o humo en las posiciones de los detectores.
- 9) Para cada sección de detectores se dispondrá de cabezales de respeto en el número que la Administración juzgue suficiente.

Regla 77

Dispositivos fijos de extinción de incendios en espacios de carga con elevado riesgo de incendio

Los espacios de carga en los que el riesgo de incendio sea elevado estarán protegidos por un sistema fijo de extinción de incendios a base de gas o por otro sistema extintor que a juicio de la Administración ofrezca una protección equivalente.

Regla 78

Bombas contra incendios

- 1) Se proveerán como mínimo dos bombas contra incendios.
- 2) Para el caso en que un incendio producido en un compartimento cualquiera pudiera inutilizar todas las bombas contra incendios, existirá además a bordo otro medio de suministrar agua para combatir

el incendio. En los buques de eslora igual o superior a 75 metros, este otro medio será una bomba fija de emergencia accionada independientemente y capaz de suministrar dos chorros de agua que la Administración juzgue suficientes.

- 3) a) Las bombas contraincendios, aparte de la de emergencia, darán, a fines de extinción y a una presión mínima de 0,25 newtonios por milímetro cuadrado, el caudal de agua correspondiente a una capacidad (Q) que al menos sea la representada en esta fórmula:

$$Q = (0,15 \sqrt{L(B + D)} + 2,25)^2 \text{ metros cúbicos por hora}$$

donde L, B y D se expresan en metros.

Sin embargo, no hará falta que la capacidad total exigida de las bombas contraincendios exceda de 180 metros cúbicos por hora.

- b) Cada una de las bombas contraincendios prescritas, aparte de cualquiera de emergencia que pueda haber, tendrá una capacidad no inferior al 40 por ciento de la capacidad total exigida de dichas bombas en el apartado a) y en todo caso podrá suministrar por lo menos los chorros de agua prescritos en la Regla 80 2) a). Estas bombas contraincendios serán capaces de alimentar los sistemas del colector contraincendios en las condiciones estipuladas. Cuando se instalen más de dos bombas, la capacidad de las bombas adicionales será la que la Administración juzgue satisfactoria.
- 4) a) Las bombas contraincendios serán motorizadas y de accionamiento independiente. Las bombas sanitarias, las de lastre, las de sentina y las de servicios generales podrán ser consideradas como bombas contraincendios siempre que normalmente no sean utilizadas para bombear combustible, y que si se les destina de vez en cuando a trasvasar o elevar combustible líquido, estén dotadas de los dispositivos de cambio apropiados.
- b) Se instalarán válvulas de desahogo para todas las bombas contraincendios, si éstas son capaces de desarrollar una presión que exceda de la prevista para las tuberías, bocas

contra incendios y mangueras. La ubicación y el ajuste de estas válvulas serán tales que impidan que la presión sea excesiva en cualquiera de los sistemas del colector contra incendios.

- c) Las bombas de emergencia contra incendios motorizadas serán bombas autónomas accionadas independientemente, bien sea por su propio motor diesel que, con la fuente de suministro de combustible, vaya instalado en un lugar accesible fuera del compartimiento que contenga las bombas contra incendios principales, bien por un generador autónomo, que podrá ser el generador de emergencia a que se hace referencia en la Regla 55, de suficiente capacidad y situado en un lugar seguro fuera de la cámara de máquinas, preferentemente por encima de la cubierta de trabajo. La bomba de emergencia contra incendios podrá funcionar durante tres horas por lo menos.
- d) Las bombas de emergencia contra incendios, las válvulas de aspiración de agua de mar y las demás válvulas necesarias para dichas bombas se podrán accionar desde fuera de los compartimientos que contengan las bombas principales contra incendios, en un lugar que no corra el riesgo de quedar aislado por un incendio en dichos compartimientos.

Regla 79

Colectores contra incendios

- 1) a) Cuando sea necesaria más de una boca contra incendios para que se pueda disponer del número de chorros que se indican en la Regla 80 2) a), se instalará un colector contra incendios.
- b) Los colectores contra incendios no tendrán más conexiones que las requeridas para combatir incendios, aparte de las necesarias para lavar la cubierta y las cadenas del ancla o para el funcionamiento del eyector de sentina de la caja de cadenas.
- c) En los casos en que los colectores contra incendios no sean de purga automática, se instalarán grifos de purga adecuados cuando haya riesgo de helada.

- 2) a) El diámetro del colector y de las tuberías contra incendios será suficiente para la distribución eficaz del caudal máximo de agua prescrito respecto de dos bombas contra incendios funcionando simultáneamente, o para un caudal de agua de 140 metros cúbicos por hora, si este volumen es menor.
- b) Cuando las dos bombas descarguen simultáneamente, por las lanzas de manguera especificadas en la Regla 80 5), el caudal de agua especificado en el apartado a) del presente párrafo, a través de cualesquiera bocas contra incendios adyacentes, se mantendrá la presión mínima de 0,25 newtonios por milímetro cuadrado en todas las bocas contra incendios.

Regla 80

Bocas contra incendios, mangueras y lanzas

- 1) a) Se proveerán mangueras contra incendios en número igual al de las bocas contra incendios, dispuestas de conformidad con el párrafo 2), más una de respeto. En ese número no se incluyen las mangueras que se exijan en cualquiera de las cámaras de máquinas o de calderas. La Administración podrá aumentar el número de mangueras necesarias, de modo que en todo momento haya disponible y accesible una cantidad suficiente de ellas, habida cuenta del tamaño del buque.
 - b) Las mangueras contra incendios serán de materiales aprobados y tendrán longitud suficiente para que su chorro de agua alcance cualquiera de los puntos que puedan necesitarlo. Tendrán como longitud máxima 20 metros. Cada manguera estará provista de una lanza y de los acoplamientos necesarios. Las mangueras contra incendios, así como los accesorios y herramientas necesarios, se mantendrán listos para uso inmediato y colocados en lugares bien visibles, cerca de las conexiones o bocas contra incendios.
- 2) a) El número y la distribución de las bocas contra incendios serán tales que por lo menos dos chorros de agua no procedentes de la misma boca contra incendios, uno de ellos lanzado

por una manguera de una sola pieza, puedan alcanzar cualquier parte normalmente accesible a la tripulación mientras el buque navega.

- b) Todas las bocas contraincendios prescritas irán provistas de mangueras contraincendios que tengan lanzas de doble efecto, del tipo prescrito en el párrafo 5). Una de esas bocas estará situada cerca de la entrada del espacio que se desee proteger.
- 3) No se emplearán para los colectores y bocas contraincendios materiales que el calor inutilice fácilmente, a no ser que estén convenientemente protegidos. Las tuberías y bocas contraincendios estarán situadas de modo que se les puedan acoplar fácilmente las mangueras. En los buques autorizados para transportar mercancías en cubierta las bocas contraincendios serán siempre, por su emplazamiento, fácilmente accesibles, y en lo posible las tuberías irán instaladas de modo que no haya peligro de que dichas mercancías las dañen. A menos que se disponga de una manguera con su lanza por cada boca contraincendios, todos los acoplamientos y lanzas de manguera serán completamente intercambiables.
- 4) Se instalará un grifo o una válvula por cada manguera contraincendios, de modo que en pleno funcionamiento de las bombas contraincendios, quepa desconectar cualquiera de las mangueras.
- 5) a) Los diámetros normales de lanza serán de 12 milímetros, 16 milímetros y 19 milímetros, o de medidas tan próximas a éstas como resulte posible. Cabrá utilizar diámetros mayores si la Administración juzga oportuno autorizarlos.
- b) En los espacios de alojamiento y de servicio no será necesario que el diámetro de lanza exceda de 12 milímetros.
- c) En los espacios de máquinas y emplazamientos exteriores el diámetro de lanza será tal que dé el mayor caudal posible con dos chorros suministrados por la bomba más pequeña a la presión indicada en la Regla 79 2) b) y no será necesario que ese diámetro exceda de 19 milímetros.

Regla 81

Extintores de incendios

- 1) Los extintores de incendios serán de un tipo aprobado. La capacidad de los extintores portátiles de carga líquida prescritos no excederá de 14 litros ni será inferior a 9 litros. Los extintores de otros tipos serán equivalentes, desde el punto de vista de maniobrabilidad, a los de carga líquida de 14 litros, y no menos eficaces que los de 9 litros. La Administración determinará las equivalencias entre los extintores.
- 2) Se proveerán las cargas de respeto que la Administración juzgue satisfactorias.
- 3) No se permitirán los extintores de incendios que a juicio de la Administración empleen un agente extintor que por sí mismo o en las condiciones de uso que quepa esperar, desprenda gases tóxicos en cantidades peligrosas para el ser humano.
- 4) Los extintores de incendios serán examinados periódicamente y sometidos a las pruebas que la Administración determine.
- 5) Normalmente uno de los extintores portátiles destinados a ser utilizados en un espacio determinado estará situado cerca de la entrada a dicho espacio.

Regla 82

Extintores portátiles en los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio

- 1) En los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio se proveerán por lo menos cinco extintores portátiles de tipo aprobado, que la Administración juzgue satisfactorios.

Regla 83

Dispositivos de extinción de incendios en espacios de máquinas

- 1) a) En los espacios que contengan calderas alimentadas con combustible líquido o instalaciones de combustible líquido se

proveerá uno cualquiera de los sistemas fijos de extinción de incendios que se enumeran a continuación y que la Administración juzgue satisfactorio:

- i) una instalación aspersora de agua a presión;
- ii) una instalación extintora por gas inerte;
- iii) una instalación extintora que utilice vapores procedentes de la vaporización de líquidos de baja toxicidad como por ejemplo, bromoclorodifluorometano (BCF) o bromotri-fluorometano (BFM); o
- iv) una instalación extintora que utilice espuma de alta expansión.

Si las cámaras de máquinas y las de calderas no están completamente separadas entre sí, o si el combustible líquido puede escurrirse desde la cámara de calderas hasta la de máquinas, el conjunto de las cámaras de máquinas y de calderas será considerado como un solo compartimiento.

- b) En cada cámara de calderas habrá por lo menos un equipo extintor portátil de aire/espuma que la Administración juzgue satisfactorio.
- c) En cada frente de quemadores de cada cámara de calderas y en todo espacio en que se halle situada una parte de la instalación de combustible líquido habrá por lo menos dos extintores portátiles de tipo aprobado que descarguen espuma o un producto equivalente. En cada cámara de calderas habrá por lo menos un extintor de espuma de tipo aprobado, de 136 litros como mínimo de capacidad, o un modelo equivalente. Estos extintores estarán dotados de mangueras montadas en carreteles con las que se pueda alcanzar cualquier parte de la cámara de calderas. La Administración podrá atenuar lo prescrito en el presente apartado teniendo en cuenta las dimensiones y la índole del espacio que se desee proteger.
- d) En cada frente de quemadores habrá un recipiente que contenga arena, serrín impregnado de sosa u otro material seco aprobado, en la cantidad que la Administración pueda prescribir. En lugar de ese recipiente podrá haber un extintor portátil aprobado.

- 2) Los espacios que contengan motores de combustión interna, ya se utilicen éstos para la propulsión principal o para otros fines, estarán provistos, siempre que esta maquinaria tenga una potencia total no inferior a 375 kilovatios, de los siguientes dispositivos:
- a) uno de los sistemas contra incendios prescritos en el párrafo 1) a);
 - b) por lo menos un equipo extintor portátil de aire/espuma que la Administración juzgue satisfactorio; y
 - c) en cada uno de estos espacios habrá extintores de espuma de un tipo aprobado, de 45 litros de capacidad como mínimo, o modelos equivalentes, en número suficiente para que la espuma o el producto equivalente puedan alcanzar cualquier parte de los sistemas de combustible y de aceite de lubricación a presión, engranajes y otras partes que presenten riesgo de incendio. Habrá además un número suficiente de extintores portátiles de espuma o de dispositivos equivalentes situados de modo que no sea necesario andar más de 10 metros para llegar a ellos desde cualquier punto del espacio de que se trate, debiendo haber por lo menos dos de estos extintores en cada uno de tales espacios. Para los espacios de menores dimensiones la Administración podrá atenuar esta prescripción.
- 3) Los espacios que contengan turbinas de vapor o máquinas de vapor de cárter cerrado que se utilicen para propulsión principal o para otros fines, con una potencia total no inferior a 375 kilovatios, estarán provistos de :
- a) extintores de espuma de 45 litros de capacidad como mínimo, o modelos equivalentes, en número suficiente para que la espuma o el producto equivalente puedan alcanzar cualquier parte del sistema de lubricación a presión o de las envueltas de componentes de las turbinas lubricados a presión, máquina o engranajes respectivos y otras partes que presenten riesgos de incendio, aunque no se exigirán estos extintores si dichos espacios gozan de una protección por lo menos equivalente a la indicada en el presente apartado, mediante un sistema fijo de extinción de incendios instalado en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 1) a); y

- b) un número suficiente de extintores portátiles de espuma o de dispositivos equivalentes situados de modo que no sea necesario andar más de 10 metros para llegar a ellos desde cualquier punto del espacio de que se trate, debiendo haber por lo menos dos de estos extintores en cada uno de tales espacios, si bien no se exigirán más de los provistos en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 2) c).
- 4) Cuando a juicio de la Administración haya riesgo de incendio en algún espacio de máquinas para el que en los párrafos 1), 2) y 3) no existan disposiciones concretas respecto a dispositivos extintores, en ese espacio o junto a él habrá el número de extintores portátiles de tipo aprobado o de otros medios de extinción que la Administración juzgue satisfactorio.
- 5) Cuando se instalen sistemas fijos de extinción de incendios no estipulados en la presente Parte, estos sistemas habrán de ser satisfactorios a juicio de la Administración.
- 6) En todo espacio de Categoría A para máquinas que cuente con acceso a nivel inferior desde un túnel de eje adyacente se dispondrá, por añadidura a cualquier puerta estanca que pueda haber, de una liviana puerta pantalla de malla cortallamas, de acero, maniobrable por ambos lados y situada en el lado opuesto de dicho espacio.

Regla 84

Conexión internacional a tierra

- 1) Se proveerá al menos una conexión internacional a tierra que cumpla con lo prescrito en el párrafo 2).

2) Las bridas para la conexión internacional a tierra se ajustarán a las dimensiones normalizadas que se especifican en el siguiente cuadro:

Descripción	Dimensiones
Diámetro exterior	178 milímetros
Diámetro interior	64 milímetros
Diámetro de círculo de pernos	132 milímetros
Ranuras en la brida	4 agujeros de 19 milímetros de diámetro, equidistantemente colocados en el círculo de pernos del diámetro citado y prolongados por una ranura hasta la periferia de la brida
Espesor de la brida	14,5 milímetros como mínimo
Pernos y tuercas	4 juegos, 16 milímetros de diámetro y 50 milímetros de longitud

3) Esta conexión será de un material adecuado para una presión de servicio de 1,0 newtonio por milímetro cuadrado.

4) La brida será plana por un lado, y en el otro llevará permanentemente unido un acoplamiento que se adapte a las bombas contraincendios y a las mangueras del buque. La conexión se guardará a bordo con una junta de cualquier material adecuado para una presión de servicio de 1,0 newtonio por milímetro cuadrado y con cuatro pernos de 16 milímetros de diámetro y 50 milímetros de longitud y ocho arandelas.

5) Se dispondrá de los medios necesarios para poder utilizar esa conexión en ambos costados del buque.

Regla 85

Equipos de bombero

- 1) Se llevarán a bordo por lo menos dos equipos de bombero que a juicio de la Administración sean satisfactorios.
- 2) Los equipos de bombero y los juegos de equipo individual se guardarán, listos para utilización inmediata, en sitios fácilmente accesibles, e irán en posiciones ampliamente separadas entre sí.

Regla 86

Plano de lucha contra incendios

Habrà expuesto de modo permanente un plano de lucha contra incendios que la Administración juzgue satisfactorio.

Regla 87

Disponibilidad inmediata de los dispositivos
extintores de incendios

Los dispositivos extintores de incendios se mantendrán en buenas condiciones de funcionamiento y listos para uso inmediato en todo momento.

Regla 88

Aceptación de equipo distinto del especificado

Cada vez que en la presente Parte se especifique un tipo determinado de dispositivo, aparato, agente extintor o instalación, se podrá utilizar cualquier otro tipo de dispositivo, aparato, etc., que la Administración no juzgue menos eficaz.

PARTE B - MEDIDAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS EN LOS BUQUES
DE MENOS DE 55 METROS DE ESLORA

Regla 89

Protección estructural contra incendios

- 1) El casco, las superestructuras, los mamparos estructurales, las cubiertas y las casetas serán de material incombustible. La Administración podrá permitir que sean de material combustible siempre que cumplan con lo prescrito en la presente Regla y con las prescripciones adicionales sobre extinción de incendios que figuran en la Regla 101 3).
- 2) a) En los buques cuyo casco sea de materiales incombustibles, las cubiertas y los mamparos de separación entre los espacios de Categoría A para máquinas y los espacios de alojamiento, los de servicio o los puestos de control, serán de Clase "A-60" cuando el espacio de Categoría A para máquinas no esté provisto de un sistema fijo de extinción de incendios, y de Clase "A-30" cuando esté equipado con tal sistema. Las cubiertas y los mamparos de separación entre otros espacios de máquinas y los espacios de alojamiento, los de servicio y los puestos de control serán de Clase "A-0". Las cubiertas y los mamparos de separación entre los puestos de control y los espacios de alojamiento y de servicio serán de Clase "A" e irán provistos de un aislamiento que la Administración juzgue satisfactorio, aunque ésta podrá permitir que a efectos de separación entre espacios tales como el camarote del patrón y la caseta de gobierno se instalen divisiones de la Clase "B-15".
- b) En los buques cuyo casco sea de materiales combustibles, las cubiertas y los mamparos de separación entre los espacios de máquinas y los espacios de alojamiento, los de servicio o los puestos de control serán de Clase "F" o "B-15". Además, los mamparos límite de los espacios de máquinas impedirán en la medida de lo posible el paso del humo. Las cubiertas y los mamparos de separación entre los puestos de control y los espacios de alojamiento y de servicio serán de Clase "F".

- 3) a) En los buques cuyo casco sea de materiales incombustibles, los mamparos de los pasillos utilizados para los espacios de alojamiento y los de servicio, y para los puestos de control, serán divisiones de Clase "B-15".
b) En los buques cuyo casco sea de materiales combustibles, los mamparos de los pasillos utilizados para los espacios de alojamiento y los de servicio, y para los puestos de control, serán divisiones de Clase "F".
c) Todo mamparo que haya de ajustarse a lo prescrito en los apartados a) o b) se extenderá de cubierta a cubierta, a menos que en ambos lados del mamparo se instale un cielo raso continuo de su misma Clase, en cuyo caso el mamparo podrá terminar en el cielo raso continuo.
- 4) Las escaleras interiores utilizadas para los espacios de alojamiento y los de servicio, o para los puestos de control, serán de acero o de otro material equivalente. Dichas escaleras se hallarán dentro de troncos hechos con divisiones de la Clase "F" en los buques cuyo casco sea de materiales combustibles, y con divisiones de la Clase "B-15" en los buques cuyo casco sea de materiales incombustibles, a condición de que tratándose de escaleras que solamente atraviesen una cubierta bastará con que estén encerradas a un solo nivel.
- 5) Las puertas y otros cierres de aberturas practicadas en los mamparos y las cubiertas a que se hace referencia en los párrafos 2) y 3), las puertas instaladas en los troncos de escalera citados en el párrafo 4) y las puertas acopladas a los guardacalores de máquinas y calderas, ofrecerán una resistencia al fuego equivalente en la medida de lo posible a la de la división en que vayan montadas. Las puertas de los espacios de Categoría A para máquinas serán de cierre automático.
- 6) Los troncos de ascensor que pasen por los espacios de alojamiento y de servicio serán de acero o de otro material equivalente y estarán provistos de dispositivos de cierre que permitan controlar el tiro y el paso del humo.
- 7) a) En los buques cuyo casco sea de materiales combustibles, los mamparos y las cubiertas límite de los espacios en que haya alguna fuente de energía de emergencia y los mamparos y las

cubiertas situados entre cocinas, pañoles de pinturas, pañoles de luces o cualesquiera pañoles que contengan cantidades considerables de materias altamente inflamables, y los espacios de alojamiento y de servicio, o los puestos de control, estarán contruidos con divisiones de Clase "F" o "B-15".

- b) En los buques cuyo casco sea de materiales incombustibles, las cubiertas y los mamparos a que se hace referencia en el apartado a) serán divisiones de Clase "A" e irán provistos de un aislamiento que, considerado el riesgo de incendios, la Administración juzgue satisfactorio, aunque ésta podrá aceptar divisiones de Clase "B-15" entre una cocina y espacios de alojamiento o de servicio y puestos de control, cuando la cocina contenga únicamente hornos eléctricos, calentadores de agua también eléctricos u otros artefactos de caldeo eléctrico.
- c) Los productos altamente inflamables se transportarán en recipientes debidamente cerrados.

8) Cuando los mamparos o las cubiertas que, de acuerdo con los párrafos 2), 3), 5) ó 7), hayan de ser divisiones de Clase "A", "B" o "F", estén perforados para dar paso a cables eléctricos, tuberías, troncos, conductos, etc., se tomarán las medidas necesarias para que no disminuya su resistencia al fuego.

9) Las cámaras de aire que haya detrás de los cielos rasos, empane-lados o revestimientos en los espacios de alojamiento, de servicio y puestos de control estarán divididas por pantallas supresoras de corrientes de aire, bien ajustadas y dispuestas con espaciamiento intermedio de no más de 7 metros.

10) Las ventanas y las lumbreras que den a los espacios de máquinas habrán de satisfacer las siguientes condiciones:

- a) si las lumbreras se pueden abrir, será posible cerrarlas desde el exterior del espacio de que se trate. Las lumbreras provistas de vidriera llevarán tapas exteriores de acero o de otro material equivalente fijadas de manera permanente;

- b) los mamparos límite de los espacios de máquinas no llevarán cristales ni materiales semejantes. Cabrá no obstante utilizar cristal reforzado con alambre en las lumbreras y cristal en las cámaras de control situadas dentro de los espacios de máquinas; y
 - c) en las lumbreras a que se hace referencia en el apartado a) se utilizará cristal reforzado con alambre.
- 11) Los materiales aislantes de los espacios de alojamiento, los de servicio que no sean compartimientos de refrigeración para fines domésticos, los puestos de control y los espacios de máquinas, serán incombustibles. La superficie aislante de los mamparos interiores de los espacios de Categoría A para máquinas será impenetrable al petróleo y a los vapores de petróleo.
- 12) En los compartimientos utilizados para almacenar pescado se protegerá el aislamiento combustible por medio de un revestimiento bien ajustado.

Regla 90

Sistemas de ventilación

- 1) Salvo en el caso prescrito en la Regla 91 2), se proveerán medios para parar los ventiladores y para cerrar las aberturas principales de los sistemas de ventilación desde fuera de los espacios a los que den servicio.
- 2) Se proveerán medios para cerrar desde un lugar seguro los espacios anulares que circunden chimeneas.
- 3) Cabrá autorizar aberturas de ventilación en las puertas de los mamparos de pasillo o debajo de éstas, pero no en las puertas de los troncos de escalera ni debajo de éstas. Dichas aberturas se practicarán únicamente en la mitad inferior de la puerta. Cuando haya una o varias aberturas de este tipo en una puerta, o debajo de ella, su área total no excederá de 0,05 metros cuadrados. Si la abertura ha sido practicada en la puerta, llevará una rejilla de material incombustible.

- 4) Los conductos de ventilación de los espacios de Categoría A para máquinas o los de las cocinas no pasarán normalmente a través de espacios de alojamiento o de servicio ni puestos de control. Cuando la Administración permita colocarlos de ese modo, los conductos serán de acero o de otro material equivalente y estarán dispuestos de manera que preserven la integridad de las divisiones.
- 5) Los conductos de ventilación de los espacios de alojamiento o de servicio o de los puestos de control no pasarán normalmente a través de espacios de Categoría A para máquinas ni de las cocinas. Cuando la Administración permita colocarlos de ese modo, los conductos serán de acero o de otro material equivalente y estarán dispuestos de manera que se preserve la integridad de las divisiones.
- 6) En los pañoles que contengan cantidades considerables de productos muy inflamables se proveerán dispositivos de ventilación que sean independientes de los demás sistemas de ventilación. Se habilitará la ventilación en la parte alta y en la parte baja del espacio. Los orificios de admisión y de salida de los ventiladores irán dotados de parachispas y estarán situados en zonas que no encierren riesgos.
- 7) Los sistemas de ventilación de los espacios de máquinas serán independientes de los provistos para otros espacios.
- 8) En el caso de troncos o conductos que permitan ventilar espacios situados a uno y otro lado de mamparos o cubiertas de Clase "A", se instalarán cierres de mariposa que impidan la propagación de fuego y humo de un compartimiento a otro. Si estos cierres de mariposa son de control manual, deberán ser accionables desde ambos lados del mamparo o de la cubierta. En el caso de troncos o conductos cuya sección transversal libre exceda de 0,02 metros cuadrados, que atraviesen mamparos o cubierta de Clase "A", se instalarán cierres de mariposa automáticos. Los troncos que ventilen compartimientos situados a un solo lado de dichos mamparos habrán de satisfacer lo dispuesto en la Regla 70 2) b).

Regla 91

Instalaciones de calefacción

- 1) Los radiadores eléctricos serán fijos y estarán contruidos de manera que se reduzca al mínimo el peligro de incendio. No se instalarán radiadores de este tipo con elementos descubiertos en tal manera que puedan chamuscar ropas, cortinas o materiales análogos o prenderles fuego.
- 2) No se permitirá utilizar fuegos abiertos como medio de calefacción. Las estufas y otros artefactos calefactores análogos irán firmemente sujetos y llevarán, tanto por debajo como a su alrededor y en el recorrido de sus chimeneas, protección y aislamiento adecuados contra el fuego. Las chimeneas de las estufas que quemen combustible sólido estarán concebidas y dispuestas de modo que sea mínima la posibilidad de que queden obstruidas con los productos de la combustión, y serán fáciles de limpiar. Los registros reguladores del tiro de las chimeneas dejarán, aun estando cerrados, una abertura adecuada. Los espacios en que estén instaladas las estufas irán provistos de ventiladores de sección suficiente para suministrar el aire de combustión necesario en dichas estufas. Estos ventiladores carecerán de medios que permitan cerrarlos e irán situados de modo que no necesiten los cierres indicados en la Regla 20.
- 3) No se permitirán artefactos de gas de llama abierta, exceptuados hornillos de cocina y calentadores de agua. Los espacios que contengan tales hornillos o calentadores tendrán ventilación adecuada para llevar hasta un lugar exento de riesgos los humos y el gas que puedan escapar. Todas las tuberías que conduzcan el gas desde el recipiente que lo contenga hasta el hornillo o el calentador de agua serán de acero o de otro material equivalente. Se instalarán dispositivos automáticos de seguridad que corten el gas si disminuye la presión en el conducto principal de gas o si se apaga la llama en cualquiera de los artefactos.

Regla 92

Cuestiones diversas

- 1) Las superficies descubiertas que haya en espacios de alojamiento y de servicio, puestos de control, pasillos y troncos de escalera,

y las superficies ocultas detrás de mamparos, cielos rasos, empanelados y revestimientos de los espacios de alojamiento, los de servicio y los puestos de control, tendrán características de débil propagación de la llama.

2) Todas las superficies descubiertas de plástico reforzado con fibra de vidrio que haya en espacios de alojamiento y de servicio, puestos de control, espacios de Categoría A para máquinas y otros espacios de máquinas con análogo riesgo de incendio, llevarán como cobertura una capa de resina de tipo aprobado que tenga intrínsecamente propiedades pirorretardantes o irán revestidas con pintura pirorretardante de tipo aprobado o protegidas por materiales incombustibles.

3) Las pinturas, los barnices y otros productos de acabado utilizados en superficies interiores descubiertas serán de una calidad tal que no puedan producir cantidades excesivas de humo o de gases o vapores tóxicos. La Administración se cerciorará de que estos materiales no presentan riesgos inaceptables de incendio.

4) Los revestimientos primarios de cubierta aplicados en espacios de alojamiento y de servicio y puestos de control serán de materiales aprobados que no se inflamen fácilmente ni originen riesgos de toxicidad o explosión a elevadas temperaturas.

5) a) En los espacios de alojamiento y de servicio y en los puestos de control, las tuberías que atraviesen divisiones de Clase "A" o "B" serán de materiales aprobados teniendo en cuenta la temperatura que esas divisiones deban soportar. En los casos en que la Administración autorice la conducción de aceite y líquidos combustibles a través de espacios de alojamiento y de servicio, las tuberías conductoras serán de un material aprobado teniendo en cuenta el riesgo de incendio.

b) En la construcción de imbornales de banda, descargas de aguas sucias y demás oficinas de evacuación próximos a la flotación, y donde la destrucción del material podría crear en caso de incendio un peligro de inundación, no se emplearán materiales que el calor pueda inutilizar rápidamente.

- 6) Todos los recipientes de desperdicios, excepto los que se utilicen en la elaboración de pescado, serán de materiales incombustibles y carecerán de aberturas en los laterales y en el fondo.
- 7) Los motores que accionen las bombas de trasiego de combustible líquido, las de las instalaciones de combustible líquido y otras bombas similares, también para combustible líquido, estarán provistos de mandos a distancia situados fuera de los espacios de que se trate, de modo que se les pueda parar si se produce un incendio en el espacio en que estén emplazados.
- 8) Se instalarán bandejas de goteo en los puntos necesarios para impedir que escape aceite a las sentinas.

Regla 93

Almacenamiento de recipientes de gas
y otros materiales peligrosos

- 1) Las botellas de gases comprimidos, licuados o disueltos irán claramente marcadas por medio de colores de identificación reglamentarios, llevarán una inscripción de identificación, claramente legible, con el nombre y la fórmula química de su contenido, y estarán firmemente sujetas.
- 2) Las botellas que contengan gases inflamables u otros gases peligrosos y las botellas vacías se almacenarán, firmemente sujetas, en cubiertas expuestas, y las válvulas, los reguladores de presión y las tuberías que salgan de las botellas irán protegidos contra posibles daños. Las botellas irán protegidas contra variaciones excesivas de temperatura, la radiación solar directa y la acumulación de nieve. No obstante, la Administración podrá permitir el almacenamiento de estas botellas en compartimientos que satisfagan lo dispuesto en los párrafos 3) a 5).
- 3) Los espacios en que haya líquidos altamente inflamables, tales como pinturas volátiles, parafina, benzol, etc. y, cuando esté permitido, gases licuados, sólo tendrán acceso directo desde las cubiertas expuestas. Los dispositivos de regulación de la presión y las válvulas de seguridad descargarán dentro del compartimiento de que se trate. Si los mamparos límite de tales compartimientos lindan con otros espacios cerrados, serán mamparos herméticos.

- 4) No se permitirán cables ni accesorios eléctricos en el interior de los compartimientos utilizados para almacenar líquidos altamente inflamables o gases licuados, salvo en la medida necesaria para el servicio dentro de tales compartimientos. Cuando se instalen, estos accesorios eléctricos habrán de ser adecuados, a juicio de la Administración, para empleo en atmósfera inflamable. Se hará que toda fuente de calor esté alejada de estos espacios y se colocarán bien a la vista letreros de "Se prohíbe fumar" y "Prohibidas las luces desnudas".
- 5) Para cada tipo de gas comprimido se proveerá almacenamiento por separado. En los compartimientos utilizados para almacenar tales gases no se llevarán otros productos combustibles, ni herramientas u objetos que no pertenezcan a la instalación de distribución del gas. No obstante, la Administración podrá aceptar una aplicación menos rigurosa de esta prescripción considerando las características y el volumen de los gases comprimidos y el uso a que se les destine.

Regla 94

Medios de evacuación

- 1) Habrá escaleras y escalas que den acceso a los espacios de alojamiento y a aquéllos en que normalmente trabaje la tripulación, y salida desde tales espacios, exceptuados los de máquinas, y que estén dispuestas de manera que constituyan medios rápidos de evacuación hacia la cubierta expuesta y desde ésta hacia las embarcaciones de supervivencia. Se observarán especialmente las siguientes disposiciones:
- a) a todos los niveles de los alojamientos, cada espacio o grupo de espacios reducidos tendrá al menos dos medios de evacuación ampliamente separados entre sí, uno de los cuales podrá ser el medio de acceso normal;
 - b) 1) debajo de la cubierta de intemperie el medio principal de evacuación será una escalera y el medio secundario podrá ser un tronco o una escalera; y
 - 11) encima de la cubierta de intemperie, los medios de evacuación serán escaleras o puertas, o ambas cosas combinadas, que den a una cubierta expuesta. Cuando

no sea posible instalar escaleras o puertas, uno de estos medios de evacuación podrá estar constituido por portillas o escotillas de dimensiones adecuadas, protegidas en caso necesario contra la formación de hielo;

- c) excepcionalmente la Administración podrá permitir que sólo haya un medio de evacuación, habida cuenta de la naturaleza y ubicación de los espacios y del número de personas que normalmente puedan estar alojadas o de servicio en los mismos;
 - d) el pasillo o la parte de pasillo desde el cual sólo haya una vía de evacuación no medirá más de 2,5 metros de longitud;
 - e) el ancho y la continuidad de los medios de evacuación responderán a criterios que satisfagan a la Administración; y
 - f) se proveerán dos medios de evacuación desde toda estación radiotelegráfica que no tenga acceso directo a la cubierta expuesta, y ambos medios responderán a criterios que satisfagan a la Administración.
- 2) Cada espacio de Categoría A para máquinas tendrá dos medios de evacuación tan separados entre sí como sea posible. Los medios de evacuación en sentido vertical serán escalas de acero. Cuando las dimensiones de los espacios de máquinas obliguen a ello, cabrá prescindir de uno de los medios de evacuación, en cuyo caso se prestará especial atención a la salida que quede.
- 3) Los ascensores no serán considerados como constitutivos de uno de los medios de evacuación que se prescriben.

Regla 95

Sistemas automáticos de alarma y detección de incendios

Quando, de conformidad con la Regla 89 1), la Administración haya autorizado el empleo de materiales combustibles en la construcción o cuando, de otro modo, en la construcción de espacios de alojamiento o de servicio y de puestos de control se hayan utilizado materiales combustibles en cantidades considerables, se prestará una atención

especial a la instalación de un sistema automático de alarma y detección de incendios en dichos espacios, habida cuenta de sus dimensiones, su disposición y su ubicación con respecto a los puestos de control, y, si procede, las características de propagación de la llama del mobiliario instalado.

Regla 96

Bombas contra incendios

- 1) El número mínimo y el tipo de bombas contra incendios que deberán instalarse serán:
 - a) una bomba motorizada no dependiente de la máquina principal por lo que respecta a fuerza motriz; o
 - b) una bomba motorizada accionada por la máquina principal, a condición de que sea posible desembragar fácilmente los ejes portahélices o de que haya instalada una hélice de paso variable.
- 2) Las bombas sanitarias, las de sentina, las de lastre, las de servicios generales o cualesquiera otras podrán ser utilizadas como bombas contra incendios si satisfacen lo prescrito en el presente Capítulo y su empleo no afecta a la capacidad necesaria para efectuar el achique de sentinas. Las bombas contra incendios irán conectadas de manera que no se les pueda utilizar para bombear combustible ni otros líquidos inflamables.
- 3) Las bombas centrífugas u otras bombas conectadas al colector contra incendios, a cuyo través pueda producirse un retroceso de flujo, estarán provistas de válvulas de retención.
- 4) Los buques en que no haya instalada una bomba de emergencia contra incendios motorizada y que no tengan un sistema fijo de extinción de incendios en los espacios de máquinas, llevarán los medios complementarios de extinción que la Administración juzgue satisfactorios.
- 5) Dado que las haya instaladas, las bombas de emergencia contra incendios motorizadas serán bombas autónomas accionadas independientemente, bien sea por su propio motor que, con la fuente de suministro de combustible, vaya instalado en un lugar accesible fuera del compartimento

que contenga las bombas contraincendios principales, bien por un generador autónomo, que podrá ser un generador de emergencia de suficiente capacidad y situado en un lugar seguro fuera de la cámara de máquinas, preferentemente por encima de la cubierta de trabajo.

6) En todo caso en que haya instalada una bomba de emergencia contraincendios, la bomba en sí, las válvulas de aspiración de agua de mar y las demás válvulas necesarias se podrán accionar desde fuera de los compartimientos que contengan las bombas principales contraincendios, en un lugar que no corra el riesgo de quedar aislado por un incendio en dichos compartimientos.

7) La capacidad total (Q) de las bombas principales contraincendios, motorizadas, será al menos la representada en esta fórmula:

$$Q = (0,15 \sqrt{L(B+D)} + 2,25)^2 \text{ metros cúbicos por hora}$$

donde L, B y D se expresan en metros.

8) Cuando se instalen dos bombas motorizadas de accionamiento independiente, cada una de ellas tendrá una capacidad no inferior al 40 por ciento del caudal prescrito en el párrafo 7).

9) Cuando las bombas principales contraincendios motorizadas estén descargando el caudal de agua prescrito en el párrafo 7) a través del colector contraincendios y de las mangueras y lanzas, la presión mantenida en toda boca contraincendios no será inferior a 0,25 newtonios por milímetro cuadrado.

10) Cuando las bombas de emergencia contraincendios motorizadas estén descargando el caudal máximo de agua por medio del chorro prescrito en la Regla 98 1), la presión mantenida en toda boca contraincendios será la que la Administración juzgue satisfactoria.

Regla 97

Colectores contraincendios

1) Cuando sea necesaria más de una bomba contraincendios para que se pueda disponer del número de chorros que se indican en la Regla 98 1), se instalará un colector contraincendios.

- 2) No se emplearán para los colectores contraincendios materiales que el calor inutilice fácilmente, a no ser que estén convenientemente protegidos.
- 3) Cuando la presión de descarga de las bombas contraincendios pueda exceder la presión de trabajo prevista para los colectores contraincendios, se instalarán válvulas de desahogo.
- 4) Los colectores contraincendios no tendrán otras conexiones que las requeridas para combatir incendios, aparte de las necesarias para lavar la cubierta y las cadenas del ancla o para el funcionamiento del eyector de sentina de la caja de cadenas.
- 5) En los casos en que los colectores contraincendios no sean de purga automática, se instalarán grifos de purga adecuados, si hay riesgo de helada.

Regla 98

Bocas contraincendios, mangueras y lanzas

- 1) Las bocas contraincendios estarán situadas de modo que permitan conectar fácil y rápidamente las mangueras contraincendios y dirigir un chorro por lo menos a cualquiera de las partes del buque normalmente accesibles en el curso de la navegación.
- 2) El chorro prescrito en el párrafo 1) será lanzado por una manguera de una sola pieza.
- 3) Además de cumplir con lo prescrito en el párrafo 1), los espacios de Categoría A para máquinas estarán provistos como mínimo de una boca contraincendios con su manguera y lanza de doble efecto. Esta boca contraincendios estará situada fuera del espacio y cerca de la entrada de éste.
- 4) Para cada boca contraincendios prescrita habrá una manguera. Además se proveerá por lo menos una manguera de respeto.
- 5) La longitud de las mangueras de una pieza no excederá de 20 metros.
- 6) Las mangueras serán de materiales aprobados. Cada una de ellas contará con acoplamientos y una lanza de doble efecto.

- 7) Salvo cuando las mangueras vayan permanentemente unidas al colector contraincendios, todos los acoplamientos y lanzas de manguera serán completamente intercambiables.
- 8) Las lanzas que se exigen en el párrafo 6) serán adecuadas para la capacidad de descarga de las bombas contraincendios instaladas, y en todo caso su diámetro no será de menos de 12 milímetros.

Regla 99

Extintores de incendios

- 1) Los extintores de incendios serán de un tipo aprobado. La capacidad de los extintores portátiles de carga líquida prescritos no excederá de 14 litros ni será inferior a 9 litros. Los extintores de otros tipos serán equivalentes, desde el punto de vista de maniobrabilidad, a los de carga líquida de 14 litros, y no menos eficaces que los de 9 litros. La Administración determinará las equivalencias entre los extintores.
- 2) Se proveerán las cargas de respeto que la Administración juzgue satisfactorias.
- 3) No se permitirán los extintores de incendios que a juicio de la Administración empleen un agente extintor que por sí mismo o en las condiciones de uso que quepa esperar, desprenda gases tóxicos en cantidades peligrosas para el ser humano.
- 4) Los extintores de incendios serán examinados periódicamente y sometidos a las pruebas que la Administración determine.
- 5) Normalmente, uno de los extintores portátiles destinados a ser utilizados en un espacio determinado estará situado cerca de la entrada a dicho espacio.

Regla 100

Extintores portátiles en los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio

- 1) En los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio se proveerán extintores portátiles de tipo aprobado y en número suficiente para garantizar la pronta disponibilidad de un

extintor, por lo menos, de tipo adecuado, que quepa utilizar en cualquier parte de esos espacios. El número total de extintores provistos en ellos no será inferior a tres.

2) Se proveerán las cargas de respeto que la Administración juzgue satisfactorias.

Regla 101

Dispositivos de extinción de incendios
en espacios de máquinas

- 1) a) En los espacios que contengan calderas alimentadas con combustible líquido, instalaciones de combustible líquido o motores de combustión interna con una potencia total no inferior a 375 kilovatios se proveerá uno cualquiera de los sistemas fijos de extinción de incendios que se enumeran a continuación y que la Administración juzgue satisfactorio:
 - i) una instalación aspersora de agua a presión;
 - ii) una instalación extintora por gas inerte;
 - iii) una instalación extintora que utilice vapores procedentes de la vaporización de líquidos de baja toxicidad como, por ejemplo, bromoclorodifluorometano (BCF) o bromotrifluorometano (BTM); o
 - iv) una instalación extintora que utilice espuma de alta expansión.
 - b) Si las cámaras de máquinas y las de calderas no están completamente separadas entre sí, o si el combustible líquido puede escurrirse desde la cámara de calderas hasta la de máquinas, el conjunto de las cámaras de máquinas y de calderas será considerado como un solo compartimiento.
- 2) Las instalaciones enumeradas en el párrafo 1) a) serán controladas desde posiciones fácilmente accesibles, situadas fuera de los espacios allí citados, que no corran el riesgo de quedar aisladas por un incendio declarado en el espacio protegido. Se tomarán las medidas que garanticen el suministro de la energía y el agua necesarios para el funcionamiento del sistema si se produce un incendio en el espacio protegido.

- 3) Los buques contruidos principal o totalmente de madera o de plástico reforzado con fibra de vidrio y equipados con calderas de combustible líquido o con motores de combustión interna, que en la zona del espacio de máquinas tengan cubierta hecha de esos materiales, irán provistos de uno de los sistemas de extinción indicados en el párrafo 1).
- 4) En todos los espacios de Categoría A para máquinas se proveerán por lo menos dos extintores portátiles de un tipo apropiado para extinguir incendios de combustible líquido. Cuando dichos espacios contengan máquinas de potencia igual o superior a 250 kilovatios, los extintores provistos serán por lo menos tres. Uno de ellos estará situado cerca de la entrada del espacio.
- 5) Los buques cuyos espacios de máquinas no estén protegidos por un sistema fijo de extinción de incendios llevarán por lo menos un extintor de espuma de 45 litros de capacidad o un dispositivo equivalente, apropiado para combatir incendios de combustible líquido. Cuando por las dimensiones del espacio de máquinas no quepa satisfacer esta disposición, la Administración podrá aceptar que se aumente el número de extintores portátiles.

Regla 102

Equipos de bombero

El número y el emplazamiento de los equipos de bombero serán los que la Administración juzgue satisfactorios.

Regla 103

Plano de lucha contra incendios

Habrà expuesto de modo permanente un plano de lucha contra incendios que la Administración juzgue satisfactorio. En los buques pequeños la Administración podrá no exigir el cumplimiento de esta prescripción.

Regla 104

Disponibilidad inmediata de los dispositivos
extintores de incendios

Los dispositivos extintores de incendios se mantendrán en buenas condiciones de funcionamiento y listos para uso inmediato en todo momento.

Regla 105

Aceptación de equipo distinto del especificado

Cada vez que en la presente Parte se especifique un tipo determinado de dispositivo, aparato, agente extintor o instalación, se podrá utilizar cualquier otro tipo de dispositivo, aparato, etc., que la Administración no juzgue menos eficaz.

CAPITULO VI - PROTECCION DE LA TRIPULACION

Regla 106

Medidas generales de protección

- 1) Se proyectará un sistema de cabos salvavidas que sea eficaz para todas las necesidades y se proveerán todos los cables, cabos, grilletes, cáncamos y cornamusas necesarios.
- 2) Las aberturas de cubierta que lleven brazolas o falcas de menos de 600 milímetros de altura irán provistas de protectores tales como barandillas o redes articuladas o amovibles. La Administración podrá permitir que no se aplique esta prescripción a pequeñas aberturas tales como escotillones para el pescado.
- 3) Las lumbreras y otras aberturas semejantes llevarán instaladas barras protectoras con espaciamiento de no más de 350 milímetros. La Administración podrá permitir que no se aplique esta prescripción a pequeñas aberturas.
- 4) Las superficies de las cubiertas estarán proyectadas o acondicionadas con miras a aminorar las posibilidades de que resbale el personal. Especialmente se darán superficies antirresbaladizas a las cubiertas de zonas de trabajo tales como las de espacios de máquinas, cocinas, puestos de maquinillas y puntos de manipulación del pescado, así como a las situadas al pie y al extremo superior de las escalas y frente a las puertas.

Regla 107

Aberturas de cubierta

- 1) Las tapas de escotilla abisagradas, los registros y otras aberturas estarán protegidos contra el riesgo de que se cierren accidentalmente. Especialmente las tapas pesadas de las escotillas de evacuación llevarán contrapesos y estarán construidas de modo que sea posible abrirlas desde ambos lados.

- 2) Las escotillas de acceso no medirán menos de 600 milímetros por 600 milímetros o de 600 milímetros de diámetro.
- 3) Cuando sea posible, junto a las aberturas de evacuación se instalarán asideros que queden por encima del nivel de la cubierta.

Regla 108

Amuradas, barandillas y otros dispositivos protectores

- 1) Se instalarán amuradas o barandillas eficaces en todas las partes expuestas de la cubierta de trabajo y en los techos de las superestructuras cuando éstos sirvan como plataformas de trabajo. La altura mínima de las amuradas o barandillas sobre cubierta será de 1 metro. No obstante, si esa altura constituye un estorbo para las faenas normales del buque, la Administración podrá autorizar una altura menor.
- 2) La distancia vertical mínima que medie entre la máxima flotación de servicio y el punto más bajo del galón de las amuradas, o el borde de la cubierta de trabajo si hay barandillas instaladas será tal que asegure la protección adecuada de la tripulación contra el agua embarcada en cubierta, habida cuenta de los estados de la mar y de las condiciones meteorológicas en que el buque pueda tener que faenar, las zonas de operaciones, el tipo de buque y su método de pesca, y la Administración habrá de juzgarla satisfactoria.
- 3) El espacio libre que medie entre la barra inferior de las barandillas y la cubierta no excederá de 230 milímetros. Las otras barras no estarán separadas entre sí más de 380 milímetros, y la distancia entre candeleros no excederá de 1,5 metros. En los buques con trancañiles redondeados los apoyos de las barandillas irán en la parte plana de la cubierta. Las barandillas carecerán de salientes, bordes y esquinas afilados y tendrán resistencia suficiente.
- 4) Se dispondrán medios que la Administración juzgue satisfactorios, tales como barandillas, andariveles, pasillos o corredores bajo cubierta, para proteger a la tripulación en sus desplazamientos entre los alojamientos, espacios de máquinas y demás lugares de trabajo. Se instalarán los necesarios pasamanos de mal tiempo en el exterior de todas las casetas y guardacalores para que la tripulación pueda pasar y trabajar con seguridad.

5) Los buques de arrastre por popa irán provistos de medios adecuados de protección, tales como portas, compuertas o redes en la parte alta de la rampa de popa, a la misma altura que las amuradas o las barandillas contiguas. Cuando dichos medios no estén en posición, se colocará una cadena u otro elemento protector a través de la rampa.

Regla 109

Escaleras y escalas

Se proveerán, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio para garantizar la seguridad de la tripulación, escaleras y escalas de tamaño y resistencia adecuados, con barandillas y peldaños antirresbaladizos.

CAPITULO VII - DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

Regla 110

Número y tipos de embarcaciones de supervivencia
y botes de rescate

- 1) Todo buque llevará como mínimo dos embarcaciones de supervivencia.
- 2) El número, la capacidad y el tipo de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate de los buques de eslora igual o superior a 75 metros se ajustarán a lo siguiente:
 - a) se proveerán embarcaciones de supervivencia cuya capacidad conjunta baste para dar cabida a cada banda del buque al número total de personas, como mínimo, que haya a bordo. La Administración determinará el número de balsas salvavidas de zafa hidrostática que deban llevarse. De todos modos habrá por lo menos suficientes balsas de zafa hidrostática para dar cabida al 50 por ciento como mínimo de las personas que haya a bordo. Sin embargo, cuando el buque cumpla, en cuanto a compartimentado y a criterios de estabilidad después de avería y de una mayor protección estructural contra incendios, con prescripciones que complementen lo estipulado en la Regla 40 y en el Capítulo V, la Administración, si estima que una reducción en el número de embarcaciones de supervivencia y en la capacidad de éstas no afectará a la seguridad, podrá permitir tal reducción, a condición de que la capacidad conjunta de las embarcaciones de supervivencia situadas a cada banda del buque baste para dar cabida al 50 por ciento como mínimo de las personas que haya a bordo. Además se proveerán balsas salvavidas de zafa hidrostática para dar cabida al 50 por ciento como mínimo del número total de personas que haya a bordo;
 - b) por lo menos una de las embarcaciones de supervivencia a que se hace referencia en el apartado a) será de propulsión a motor;

- c) se proveerá un bote de rescate a motor, a menos que el buque lleve una adecuada embarcación de supervivencia que cumpla con lo prescrito para un bote de rescate;
 - d) cuando el número total de personas que haya a bordo sea igual o superior a 100, dos por lo menos de las embarcaciones de supervivencia a que se hace referencia en el apartado a) serán de propulsión a motor, situadas una a cada banda del buque; y
 - e) cuando el número total de personas que haya a bordo sea igual o superior a 200, dos por lo menos de las embarcaciones de supervivencia a que se hace referencia en el apartado a) serán botes salvavidas rígidos de propulsión a motor, situados uno a cada banda del buque.
- 3) Los buques de eslora inferior a 75 metros pero igual o superior a 45 metros llevarán:
- a) embarcaciones de supervivencia cuya capacidad conjunta baste para dar cabida a cada banda del buque al número total de personas, como mínimo, que haya a bordo; entre estas embarcaciones figurarán balsas salvavidas de zafa hidrostática cuya capacidad conjunta baste para dar cabida al 50 por ciento del número total de personas, como mínimo, que haya a bordo;
 - b) un bote de rescate, a menos que el buque lleve una adecuada embarcación de supervivencia que cumpla con lo prescrito para un bote de rescate; y
 - c) una embarcación de supervivencia de propulsión a motor a cada banda del buque, cuando el número total de personas que haya a bordo sea igual o superior a 100.
- 4) Los buques de eslora inferior a 45 metros llevarán:
- a) embarcaciones de supervivencia de suficiente capacidad conjunta para dar cabida al 200 por ciento del número total de personas, como mínimo, que haya a bordo. De estas embarcaciones de supervivencia, las suficientes para dar cabida al número total de personas, como mínimo, que haya a bordo, serán de un tipo que permita ser arriado desde una u otra banda del buque. No obstante la Administración podrá permitir una

reducción en la capacidad o el número de embarcaciones de supervivencia prescritas si considera que la naturaleza y las circunstancias del viaje y las condiciones meteorológicas no afectarán adversamente la seguridad del buque y de la tripulación. Se proveerán, sin embargo, suficientes embarcaciones de supervivencia para dar cabida al 100 por cien de las personas como mínimo que haya a bordo; y

- b) un bote de rescate, salvo cuando la Administración considere que el tamaño del buque y su maniobrabilidad, la disponibilidad de medios cercanos de búsqueda y salvamento y de sistemas de avisos meteorológicos, el hecho de que el buque opere en zonas no expuestas a mal tiempo o las características propias de la estación en que se realizan las operaciones, hacen innecesaria la provisión de tal bote.

5) Cuando la distancia que haya desde la cubierta de botes hasta la flotación del buque en su condición de calado mínimo de servicio exceda de 4,5 metros, las embarcaciones de supervivencia, exceptuadas las balsas salvavidas de zafa hidrostática, tendrán que poder ser arriadas con pescante con su carga completa de personas o dispondrán de medios equivalentes de embarco aprobados.

Regla 111

Marcado de embarcaciones de supervivencia

- 1) Las dimensiones del bote salvavidas y el número de personas que esté autorizado a llevar se marcarán en el mismo con caracteres claros e indelebles. El nombre del buque al que pertenezca el bote salvavidas y el puerto de matrícula de dicho buque se marcarán con pintura en ambas amuras del bote.
- 2) En las balsas salvavidas inflables y en sus fundas o envueltas se marcarán el número de personas, el número de serie y el nombre del fabricante.
- 3) En cada balsa salvavidas rígida irán marcados el nombre del buque en que vaya la balsa y el puerto de matrícula de dicho buque, así como el número de personas que la balsa esté autorizada a llevar.

4) En ninguna embarcación de supervivencia se marcará un número de personas mayor que el que permitan obtener los procedimientos especificados en las Reglas 112 y 113.

Regla 112

Construcción y capacidad de los botes salvavidas

- 1) Los botes salvavidas estarán contruidos de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, y su forma y sus proporciones serán tales que les den francobordo y estabilidad adecuados en mala mar cuando lleven su carga completa de personas y equipo, y cumplirán con lo dispuesto en las Secciones 1 y 2 del Apéndice 2, según proceda. Los botes salvavidas, con su carga completa de personas y equipo y hallándose inundados y en comunicación con la mar, tendrán que poder quedar a flote con una estabilidad positiva.
- 2) La capacidad cúbica de un bote salvavidas rígido vendrá determinada por la regla que se da en la Sección 3 del Apéndice 2 o por cualquier otro método que ofrezca por lo menos el mismo grado de precisión. La capacidad de un bote salvavidas de popa cuadra será calculada del mismo modo que si el bote fuera de popa afilada.
- 3) El número de personas que un bote salvavidas rígido estará autorizado a llevar será:
 - a) igual al mayor número entero que resulte de dividir la capacidad del bote, expresada en metros cúbicos, por un factor:
 - i) de 0,283 en el caso de botes de eslora igual o superior a 7,30 metros;
 - ii) de 0,396 en el caso de botes de 4,90 metros de eslora;
 - iii) de entre 0,283 y 0,396, obtenido por interpolación lineal, en el caso de botes de eslora superior a 4,90 metros, pero inferior a 7,30 metros; y
 - b) en ningún caso excederá del número de personas adultas que, con su chaleco salvavidas puesto, puedan ir normalmente sentadas sin dificultar en forma alguna el manejo de los remos o del equipo propulsor de que se trate.

- 4) El número de personas que un bote salvavidas inflado estará autorizado a llevar será igual al menor de los dos números siguientes:
- a) el mayor número entero que resulte de dividir por 0,12 el volumen de los tubos de flotabilidad principales, medido en metros cúbicos y reducido en 0,40 metros cúbicos, que para este fin no incluirá las bancadas ni el tubo de cruzifa, si lo hubiere; o
 - b) el mayor número entero que resulte de dividir por 0,32 el área del piso, medida en metros cuadrados, que para este fin podrá incluir las bancadas y el tubo de cruzifa, si lo hubiere.

El número así obtenido no excederá en ningún caso del número de personas adultas que, con su chaleco salvavidas puesto, puedan ir normalmente sentadas sin dificultar en forma alguna el manejo de los remos o del equipo propulsor de que se trate. No se aprobará ningún bote salvavidas inflado cuya capacidad de transporte esté limitada a menos de 10 personas.

Regla 113

Construcción y capacidad de las balsas salvavidas

- 1) La construcción de balsas salvavidas inflables cumplirá con lo dispuesto en la Sección 4.2 del Apéndice 2.
- 2) El número de personas que una balsa salvavidas inflable estará autorizada a llevar será el menor de los dos números siguientes:
 - a) el mayor número entero que resulte de dividir por 0,096 el volumen, medido en metros cúbicos, de los tubos de flotabilidad principales (que para este fin no incluirán los arcos ni la bancada o bancadas, si las hubiere) cuando estén inflados; o
 - b) el mayor número entero que resulte de dividir por 0,372 el área del piso, medida en metros cuadrados (que para este fin podrá incluir la bancada o las bancadas, si las hubiere) de la balsa salvavidas una vez inflada.

Sin embargo, no se aprobará ninguna balsa salvavidas cuya capacidad de transporte esté limitada a menos de seis personas o exceda de 25.

- 3) Las balsas salvavidas rígidas cumplirán con lo dispuesto en la Sección 4.1 del Apéndice 2 y
 - a) estarán construidas de manera que si se les lanza al agua desde su posición de estiba no sufran daños ni ellas ni su equipo; y
 - b) constituirán un medio eficaz y estable en todo momento, sea cual fuere la cara sobre la que estén flotando.
- 4) El número de personas para dar cabida al cual se juzgará que una balsa salvavidas rígida es apropiada será el menor de los dos números siguientes:
 - a) el mayor número entero que resulte de dividir por 0,096 el volumen, medido en metros cúbicos, de las cajas de aire o del material flotante; o
 - b) el mayor número entero que resulte de dividir por 0,372 el área, medida en metros cuadrados, del piso de la balsa salvavidas.

Regla 114

Construcción y marcado de los botes de rescate

- 1) Los botes de rescate, si no son botes salvavidas construidos de conformidad con lo dispuesto en las Secciones 1 y 2 del Apéndice 2, según proceda, se construirán con arreglo a lo dispuesto en la Sección 5 de dicho Apéndice.
- 2) La forma y las proporciones de los botes de rescate serán tales que les den francobordo y estabilidad adecuados en mala mar cuando lleven su carga completa de personas y equipo, y hallándose inundados y en comunicación con la mar tendrán que poder quedar a flote con una estabilidad positiva.
- 3) La eslora de los botes de rescate y el número de personas que éstos estén autorizados a llevar serán determinados por la Administración. No obstante, esa eslora será por lo menos de 3,8 metros, salvo cuando a causa del tamaño del buque o por otras razones se estime que no es razonable o posible llevar tales botes, en cuyo caso la Administración podrá aceptar botes de eslora menor aunque nunca inferior a 3,3 metros.

4) Los botes de rescate rígidos llevarán marcados con caracteres claros e indelebles sus dimensiones y el número de personas que estén autorizados a llevar. El nombre del buque al que pertenezca el bote y el puerto de matrícula de dicho buque se marcarán con pintura en ambas amuras del bote.

5) Los botes de rescate inflables llevarán marcados el número total de personas que estén autorizados a llevar, la fecha de fabricación, la marca o el nombre del fabricante, el número de serie del bote y el nombre y el puerto de matrícula del buque al cual pertenezcan.

Regla 115

Equipo de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate

- 1) Los botes salvavidas llevarán el equipo que se indica en las Secciones 6.1 a 6.4 inclusive del Apéndice 2, según proceda.
- 2) Las balsas salvavidas llevarán el equipo especificado en la Sección 6.5 del Apéndice 2, según proceda.
- 3) Los botes de rescate llevarán el equipo especificado en las Secciones 6.6 y 6.7 del Apéndice 2 a menos que queden incluidos en el número de embarcaciones de supervivencia del buque de conformidad con la Regla 110, en cuyo caso llevarán instalado el equipo especificado en las Secciones 6.1 a 6.4, inclusive, de dicho Apéndice, según proceda.

Regla 116

Disponibilidad y estiba de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate

- 1) Las embarcaciones de supervivencia deberán:
 - a)
 - i) estar inmediatamente disponibles en caso de emergencia;
 - ii) poder ser arriadas sin riesgos y con rapidez, incluso cuando el buque esté en condiciones adversas de asiento y con una escora de 15 grados; y
 - iii) poder ser recuperadas rápidamente, si además se ajustan a las prescripciones aplicables a los botes de rescate;

- b) ir estibadas de modo que:
- i) no impidan la concentración de personas en la cubierta botes;
 - ii) no se vea impedido su manejo inmediato;
 - iii) se pueda efectuar el embarco rápida y ordenadamente; y
 - iv) no se dificulte la utilización de ninguna otra de las embarcaciones de supervivencia.

2) Las embarcaciones de supervivencia y el equipo de arriado se mantendrán en buenas condiciones de servicio, de modo que estén disponibles para empleo inmediato antes de que el buque salga de puerto y en todo momento mientras esté en la mar.

- 3) a) Las embarcaciones de supervivencia irán estibadas de conformidad con lo dispuesto en la Sección 7 del Apéndice 2, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.
- b) Para la sujeción de cada bote salvavidas habrá un juego de pescantes o un dispositivo aprobado de arriado.
- c) Las embarcaciones de supervivencia irán colocadas lo más cerca posible de los espacios de alojamiento y servicio, estibadas en emplazamientos desde los cuales puedan ser arriadas sin riesgos, teniéndose muy en cuenta la distancia que debe separarlas de las hélices y de las partes muy salientes del casco, con objeto de garantizar que, dentro de lo posible, puedan ser arriadas por la parte vertical del costado del buque. Si van colocadas a proa se les estibará en la parte posterior del mamparo de colisión en un emplazamiento protegido, y a este respecto la Administración considerará especialmente la resistencia de los pescantes.
- d) El método de arriado y recuperación de los botes de rescate será aprobado teniendo en cuenta el peso del bote con inclusión de su equipo y del 50 por ciento del número de personas que esté autorizado a llevar, la construcción y las dimensiones del mismo y el puesto de estiba que ocupe con respecto a la flotación del buque estando éste en su condición de calado

mínimo de servicio. En todo caso, cada bote de rescate que vaya estibado a una altura de más de 4,5 metros por encima de la flotación del buque estando éste en su condición de calado mínimo de servicio, irá provisto de dispositivos aprobados de arriado y recuperación.

- e) Los pescantes responderán a un diseño aprobado que cumpla con las prescripciones de la Sección 7 del Apéndice 2.
- f)
 - i) Las balsas salvavidas irán estibadas de manera que estén fácilmente disponibles en caso de emergencia y que puedan soltarse y flotar libremente, inflarse y apartarse del buque si éste se hunde. Sin embargo, no será necesario que las balsas salvavidas arriables con pescante sean de zafa hidrostática.
 - ii) Las trincas, si se utilizan, irán provistas de un sistema automático de destrinca (hidrostático) de un tipo aprobado.

Regla 117

Embarco en las embarcaciones de supervivencia

Para efectuar el embarco en las embarcaciones de supervivencia se proveerán medios adecuados, que la siguiente enumeración recoge:

- a) por lo menos una escala, u otro medio aprobado, a cada banda del buque, que permita llegar a las embarcaciones de supervivencia cuando éstas estén a flote, salvo en los casos en que la Administración estime que la distancia desde el punto de embarco hasta la embarcación de supervivencia puesta a flote es tal que no se necesita dicha escala;
- b) medios para iluminar tanto los emplazamientos de estiba de las embarcaciones de supervivencia y sus dispositivos de arriado durante la preparación y la realización de esta operación, como la zona de agua en la cual vayan a ser puestas a flote, hasta que haya terminado el arriado, con la energía eléctrica correspondiente suministrada por la fuente de emergencia que exige la Regla 56;

- c) medios para avisar a todas las personas que se encuentren a bordo de que el buque está a punto de ser abandonado; y
- d) medios para evitar toda descarga de agua en las embarcaciones de supervivencia.

Regla 118

Chalecos salvavidas

- 1) Para cada una de las personas que se encuentren a bordo, se llevará el correspondiente chaleco salvavidas de tipo aprobado, ajustado a las prescripciones de la Sección 8.1 del Apéndice 2. Todo chaleco irá debidamente marcado, de modo que muestre que ha sido aprobado.
- 2) Los chalecos salvavidas irán emplazados de modo que sea fácil llegar a ellos y el emplazamiento estará claramente indicado.

Regla 119

Aros salvavidas

- 1) Se proveerá, como mínimo, el número siguiente de aros salvavidas:
 - a) en buques de eslora igual o superior a 75 metros, 8 aros salvavidas;
 - b) en buques de eslora igual o superior a 45 metros, pero inferior a 75 metros, 6 aros salvavidas;
 - c) en buques de eslora inferior a 45 metros, 4 aros salvavidas.

Los aros salvavidas se ajustarán a las prescripciones de la Sección 8.2 del Apéndice 2.

- 2) Por lo menos la mitad de los aros salvavidas a que se hace referencia en el párrafo 1) irán provistos de luces de encendido automático, las cuales se encontrarán cerca de los aros a que pertenezcan, junto con los medios de sujeción necesarios.
- 3) Las luces de encendido automático exigidas en el párrafo 2) serán tales que el agua no las pueda apagar. Podrán permanecer encendidas durante 45 minutos por lo menos y tendrán una intensidad lumínica de por lo menos 2 candelas en todas las direcciones del hemisferio superior.

- 4) En los buques de eslora igual o superior a 45 metros, al menos 2 de los aros provistos de luces de encendido automático, de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2), llevarán también una eficiente señal fumígena de funcionamiento automático, capaz de producir humo de un color muy visible durante por lo menos 15 minutos, y, si ello es factible, se les podrá soltar rápidamente desde la caseta de gobierno.
- 5) A cada banda del buque habrá por lo menos un aro salvavidas amarrado con una rabiza flotante que mida como mínimo 27,5 metros de longitud. Estos aros salvavidas no llevarán luces de encendido automático.
- 6) Todos los aros salvavidas estarán emplazados de modo que las personas a bordo puedan alcanzarlos fácilmente, se les podrá soltar siempre con rapidez y carecerán de elementos de fijación permanente.

Regla 120

Aparatos lanzacabos

- 1) Todo buque llevará un aparato lanzacabos de tipo aprobado.
- 2) El aparato será capaz de lanzar un cabo a una distancia no inferior a 230 metros con precisión aceptable y llevará como mínimo cuatro cohetes y cuatro cabos.
- 3) Los cohetes, con los medios necesarios para su encendido, se guardarán en una caja hermética.

Regla 121

Señales de socorro

- 1) Todo buque irá provisto, en condiciones que la Administración juzgue satisfactorias, de medios para hacer eficazmente señales de socorro tanto de día como de noche, incluidas, como mínimo, 12 señales con paracaídas capaces de producir una luz roja brillante a gran altitud.
- 2) Las señales de socorro serán de un tipo aprobado. Irán situadas de modo que sean fácilmente accesibles y su posición quedará claramente indicada.

Regla 122

Equipo radioeléctrico portátil

Se llevará un transmisor/receptor radioeléctrico portátil y una radiobaliza de localización de siniestros (EPIRB), de tipo aprobado en ambos casos, emplazados de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, con miras a hacerlos fácilmente accesibles, y su posición se indicará claramente.

Regla 123

Instalaciones radiotelegráficas y proyectores
en los botes salvavidas a motor

- 1) Cuando el número total de personas a bordo de un buque sea igual o superior a 200, cuando menos en uno de los botes salvavidas a motor se montará una instalación radiotelegráfica que cumpla con las disposiciones de la Regla 137 y con las pertinentes del Apéndice 2.
- 2) En cada bote salvavidas a motor que pueda haber se instalará un proyector que cumpla con las disposiciones pertinentes del Apéndice 2.

Regla 124

Cintas reflectantes para dispositivos de salvamento

Todas las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate, chalecos salvavidas y aros salvavidas llevarán cintas reflectantes de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.

CAPITULO VIII - CONSIGNAS PARA CASOS DE EMERGENCIA
Y LLAMADAS Y EJERCICIOS PERIODICOS

Regla 125

Cuadro de obligaciones y consignas en caso de abandono del buque

- 1) A reserva de lo estipulado en el párrafo 2), antes de que el buque salga de puerto se confeccionará un Cuadro de obligaciones en el que constará la siguiente información:
 - a) los cometidos de los diversos miembros de la tripulación en caso de emergencia, por lo que respecta a:
 - i) el cierre de cualesquiera puertas estancas, válvulas y mecanismos de cierre de los imbornales, vertedores que den al mar, portillos, y puertas contraincendios;
 - ii) la colocación de equipo en las embarcaciones de supervivencia (incluido el aparato radioeléctrico portátil para las mismas);
 - iii) el arriado de las embarcaciones de supervivencia;
 - iv) la preparación general de otros dispositivos de salvamento;
 - v) la composición de las cuadrillas de lucha contra incendios; y
 - vi) los cometidos especiales asignados en relación con el manejo del equipo e instalaciones contraincendios;
 - b) las señales para llamar a los tripulantes a sus respectivos puestos de embarcaciones de supervivencia y de equipo contra incendios y las características de estas señales, comprendida la de alarma para llamar a la tripulación a los puestos de reunión, que consistirá en una serie de siete o más pitadas cortas seguidas de una pitada larga de pito o sirena.
- 2) En buques de eslora inferior a 45 metros la Administración podrá permitir que no se aplique lo dispuesto en el párrafo 1), si estima que, dado el reducido número de tripulantes, no se necesita un Cuadro de obligaciones.

3) La lista de señales de alarma se fijará en la caseta de gobierno y en los alcjamientos de la tripulación. Se colocarán copias del Cuadro de obligaciones en diversas partes del buque y especialmente en los alojamientos de la tripulación.

4) Las señales de alarma especificadas en el Cuadro de obligaciones se darán con el pito o la sirena. Los buques de eslora igual o superior a 45 metros llevarán instalado un sistema eléctrico de alarma que pueda ser accionado desde la caseta de gobierno.

Regla 126

Llamadas y ejercicios periódicos

1) Se efectuará una llamada a la tripulación para realizar ejercicios de abandono del buque y de lucha contra incendios, a intervalos no superiores a un mes; no obstante, estas llamadas se efectuarán dentro de las 24 horas siguientes a la salida de puerto si más del 25 por ciento de los tripulantes ha sido reemplazado desde la última llamada.

2) Con ocasión de la realización de estas llamadas, el equipo de salvamento y de lucha contra incendios y el restante equipo de seguridad serán objeto de un examen para comprobar si están completos y en buenas condiciones de servicio.

3) Se anotarán en el Diario de navegación que prescriba la Administración las fechas en que se efectúen las llamadas y, si no se efectúa ninguna dentro del intervalo prescrito o sólo se efectúa una parcial, se hará constar este hecho en el Diario indicando las razones que lo motivaron y, en el caso de una llamada parcial, el alcance de ésta. El informe correspondiente a la inspección del equipo de salvamento figurará en el Diario de navegación, junto con una referencia a los botes utilizados.

4) Si los buques van provistos de botes salvavidas, en ejercicios sucesivos se zallarán distintos botes. Dentro de lo posible los botes salvavidas serán arriados por lo menos una vez cada cuatro meses, en cuyas ocasiones se comprobará la seguridad funcional de todos los aparatos y sistemas y la integridad de estanqueidad de los botes, así como el funcionamiento de los dispositivos de suelta.

5) Las llamadas se organizarán de modo que los tripulantes comprendan a fondo los cometidos que les corresponden y se adiestren en el desempeño de éstos, y sean igualmente instruidos en cuanto al manejo y la utilización de las balsas salvavidas si se llevan a bordo.

Regla 127

Adiestramiento para casos de emergencia

1) La Administración tomará las medidas que considere necesarias para asegurar el adiestramiento de la tripulación que permita a ésta desempeñar sus obligaciones en caso de emergencia. Tal adiestramiento comprenderá, según proceda:

- a) por lo que respecta a señales:
 - i) comprensión de las señales precisas que indique el Cuadro de obligaciones;
 - ii) conocimiento de la señal de alarma y medidas que procederá tomar al oírla;
- b) por lo que respecta a botes salvavidas y a botes de rescate:
 - i) preparación, zallado (con el conocimiento de los medios necesarios para mantener el bote junto al buque mientras la tripulación embarca), arriado hasta el agua y manera de alejar el bote del buque;
 - ii) boga y gobierno del bote cuando éste se halle a flote;
 - iii) conocimiento de las voces de mando habitualmente utilizadas en el manejo de botes;
 - iv) conocimiento del equipo transportado y del modo de utilizarlo;
 - v) conocimiento del funcionamiento del motor, si lo hay;
- c) por lo que respecta a balsas salvavidas:
 - i) métodos de arriado e inflado de las balsas salvavidas y precauciones que deben tomarse antes de arriarlas, durante esa operación y después;

- ii) embarco en las balsas salvavidas, tanto si se arrían con pescante como si se inflan cuando están a flote, y embarco en las balsas salvavidas rígidas;
 - iii) volteo de una balsa que se halle en posición invertida;
 - iv) manejo del ancla flotante;
 - v) conocimiento del equipo transportado y del modo de utilizarlo;
 - vi) comprensión de las razones por las cuales hay que completar el inflado de los tubos de flotabilidad e inflar la base que forma el piso;
 - vii) comprensión de las instrucciones dadas a fines de supervivencia en una balsa salvavidas;
- d) por lo que respecta a la supervivencia en el agua:
- i) peligros de la hipotermia y modo de disminuir sus efectos;
 - ii) utilización de chalecos salvavidas y de otras prendas flotantes; y
- e) por lo que respecta a la lucha contra incendios:
- i) empleo de mangueras contraincendios con distintas lanzas;
 - ii) empleo de extintores;
 - iii) conocimiento del emplazamiento de las puertas contraincendios;
 - iv) empleo de los aparatos respiratorios.
- 2) La Administración examinará la posible necesidad de facilitar información o adiestramiento, o ambas cosas, en cuanto a operaciones de izado de personas desde buques o desde embarcaciones de supervivencia, por medio de helicópteros.

CAPITULO IX - RADIOTELEGRAFIA Y RADIOTELEFONIA

PARTE A - AMBITO DE APLICACION Y DEFINICIONES

Regla 128

Ambito de aplicación

- 1) Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente Capítulo es aplicable a los buques nuevos y existentes. No obstante, la Administración podrá diferir la aplicación de lo prescrito a los buques existentes durante un periodo que no exceda de seis años a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.
- 2) Ninguna disposición del presente Capítulo impedirá que un buque o una embarcación de supervivencia en peligro emplee todos los medios de que disponga para lograr que se le preste atención, señalar su posición y obtener ayuda.

Regla 129

Expresiones y definiciones

- 1) A los efectos del presente Capítulo, las expresiones dadas a continuación tendrán el significado que aquí se les asigna:
 - a) por "Reglamento de Radiocomunicaciones" se entenderá el Reglamento de Radiocomunicaciones anejo o que se considere anejo al Convenio internacional de telecomunicaciones que esté en vigor;
 - b) por "autoalarma radiotelegráfico" se entenderá un aparato receptor de alarma aprobado que responda automáticamente a la señal de alarma radiotelegráfica;
 - c) por "autoalarma radiotelefónico" se entenderá un aparato receptor de alarma aprobado que responda automáticamente a la señal de alarma radiotelefónica;
 - d) por "oficial radiotelegrafista" se entenderá la persona que tenga por lo menos un Certificado general de operador de radiocomunicaciones para el servicio móvil marítimo o un

Certificado de operador radiotelegrafista de primera o segunda clase, ajustados al Reglamento de Radiocomunicaciones y que desempeñe su cometido en la estación radiotelegráfica de un buque equipado con tal estación en cumplimiento de las Reglas 130 ó 131.

- e) por "radiooperador" se entenderá la persona que tenga un Certificado especial de operador radiotelegrafista ajustado al Reglamento de Radiocomunicaciones;
 - f) por "operador radiotelefonista" se entenderá la persona que tenga un Certificado apropiado, ajustado al Reglamento de Radiocomunicaciones;
 - g) por "instalación nueva" se entenderá una instalación totalmente montada a bordo de un buque en la fecha de entrada en vigor del Convenio o posteriormente;
 - h) por "instalación existente" se entenderá toda instalación que no sea una instalación nueva;
 - i) por "milla" se entenderá una longitud igual a 1.852 metros.
- 2) Las expresiones "estación radiotelefónica", "instalación radiotelefónica" y "servicio de escucha radiotelefónica" se entenderán referidas a la radiotelefonía en ondas hectométricas, a menos que expresamente se indique otra cosa.
- 3) Todas las demás expresiones utilizadas en el presente Capítulo que estén también definidas en el Reglamento de Radiocomunicaciones tendrán el significado que en dicho Reglamento se les da.

Regla 130

Estación radiotelegráfica

Los buques de eslora igual o superior a 75 metros irán equipados con una estación radiotelegráfica que cumpla con las disposiciones de las Reglas 136 y 137, a menos que la Regla 132 los exima de la obligación de llevarla.

Regla 131

Estación radiotelefónica

- 1) A reserva de lo prescrito en el párrafo 2), todo buque irá provisto de una estación radiotelefónica que cumpla con las disposiciones de las Reglas 142 y 143, a menos que la Regla 132 los exima de la obligación de llevarla.
- 2) En circunstancias especiales la Administración podrá exigir o permitir que, en lugar de la estación que satisfaga lo prescrito en el párrafo 1), los buques vayan provistos de una de las estaciones radioeléctricas siguientes:
 - a) los buques de eslora inferior a 75 metros, una estación radiotelegráfica que cumpla con las Reglas 136 y 137;
 - b) los buques de cualquier tamaño que mientras estén en la mar permanezcan dentro del alcance de las estaciones costeras de ondas métricas, una estación radiotelefónica de ondas métricas que cumpla con la Regla 144.

En el examen de esas circunstancias especiales la Administración tendrá en cuenta las condiciones respecto de la seguridad en el mar, con inclusión de la distancia máxima a que el buque se aleje de la costa, el tiempo que haya de estar en la mar, la ausencia de riesgos generales de navegación que se puedan prever y la aptitud del buque para participar eficazmente en el sistema de socorro marítimo.

Regla 132

Exenciones

- 1) En circunstancias excepcionales la Administración podrá conceder a determinados buques exenciones de carácter total, parcial o condicional, respecto de lo dispuesto en la Regla 130 o en la 131.
- 2) Las Administraciones remitirán a la Organización, lo antes posible a partir del 1 de enero de cada año, un informe que indique todas las exenciones concedidas en virtud del párrafo 1) durante el año civil precedente y las razones de las mismas.

PARTE B - SERVICIOS DE ESCUCHA

Regla 133

Servicios de escucha radiotelegráfica

- 1) Todo buque que de conformidad con la Regla 130 o con la 131 2) a) vaya provisto de una estación radiotelegráfica llevará como mínimo, mientras esté en la mar, un oficial radiotelegrafista o un radiooperador, y si no está equipado con un autoalarma radiotelegráfica, dichos oficial o radiooperador mantendrán, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 3), un servicio de escucha continua en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía, empleando auriculares o altavoz.
- 2) a) En todo buque que vaya provisto de una estación radiotelegráfica de conformidad con la Regla 130 y de un autoalarma radiotelegráfica mientras esté en la mar, un oficial radiotelegrafista mantendrá, empleando auriculares o altavoz y a reserva de lo dispuesto en el párrafo 3), un servicio de escucha en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía durante un total de ocho horas diarias como mínimo.
b) En todo buque de eslora inferior a 75 metros que vaya provisto de una estación radiotelegráfica de conformidad con la Regla 131 2) a) y de un autoalarma radiotelegráfica mientras esté en la mar, un oficial radiotelegrafista o un radiooperador mantendrán, empleando auriculares o altavoz y a reserva de lo dispuesto en el párrafo 3), un servicio de escucha en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía durante los periodos que determine la Administración.
- 3) a) Durante el periodo en que, en cumplimiento de lo dispuesto en la presente Regla, un oficial radiotelegrafista o un radiooperador deban escuchar en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía, ese oficial u operador podrá interrumpir la escucha mientras esté comunicando en otras frecuencias o, en el caso del oficial radiotelegrafista, cuando esté ejecutando otras tareas esenciales relacionadas con el servicio radioeléctrico,

pero solamente si es imposible realizar esa escucha por medio de auriculares de dos líneas o de un altavoz. El servicio de escucha será desempeñado siempre por un oficial radiotelegrafista o un radiooperador que empleen auriculares o altavoz durante los periodos de silencio determinados por el Reglamento de Radiocomunicaciones. La expresión "tareas esenciales relacionadas con el servicio radioeléctrico", del oficial radiotelegrafista, comprende reparaciones urgentes de:

- 1) equipo de radiocomunicaciones utilizado para fines de seguridad;
 - ii) equipo de radionavegación, por orden del patrón.
- b) Además, en buques distintos de los de pesca con varios oficiales radiotelegrafistas a bordo, en casos excepcionales, es decir, cuando resulte imposible realizar la escucha por medio de auriculares de dos líneas o de un altavoz, el oficial radiotelegrafista podrá interrumpir la escucha por orden del patrón a fin de efectuar operaciones de mantenimiento necesarias para evitar averías inminentes en:
- 1) el equipo de radiocomunicaciones utilizado para fines de seguridad;
 - ii) el equipo de radionavegación; y
 - iii) otros aparatos electrónicos de navegación, y las reparaciones necesarias;
- a condición de que:
- iv) a juicio de la Administración, el oficial radiotelegrafista esté debidamente capacitado para desempeñar estas funciones;
 - v) haya instalado un selector de recepción que satisfaga las prescripciones del Reglamento de Radiocomunicaciones; y
 - vi) el servicio de escucha esté desempeñado siempre por un oficial radiotelegrafista que emplee auriculares o altavoz durante los periodos de silencio determinados por el Reglamento de Radiocomunicaciones.

- 4) Todos los buques provistos de autoalarma radiotelegráfico tendrán éste en funcionamiento mientras se hallen en la mar siempre que no estén efectuando una escucha de conformidad con los párrafos 2) ó 3) y, a ser posible, durante la realización de operaciones de radiogoniometría.
- 5) Los periodos de escucha previstos en la presente Regla, incluidos los determinados por la Administración, habrán de ser mantenidos preferentemente durante los prescritos por el Reglamento de Radiocomunicaciones para el servicio radiotelegráfico.

Regla 134

Servicios de escucha radiotelefónica

- 1) a) En todo buque equipado únicamente con una estación radiotelefónica de conformidad con la Regla 131 se mantendrá a fines de seguridad, mientras esté en la mar, un servicio de escucha continua en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía, en el lugar de a bordo desde el cual se gobierne normalmente el buque, mediante un receptor de escucha en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía y empleando un altavoz, un altavoz con filtro o un autoalarma radiotelefónico.
- b) Los buques a que se hace referencia en el apartado a) contarán con operadores radiotelefonistas (que podrán ser cualesquiera miembros de la tripulación) provistos de un Certificado de radiotelefonía apropiado y asignados como a continuación se indica:
 - i) buques de eslora igual o superior a 45 metros, dos operadores como mínimo; y
 - ii) buques de eslora inferior a 45 metros, un operador como mínimo.

En los buques que lleven un operador radiotelefonista dedicado exclusivamente a las tareas relacionadas con la radiotelefonía no hará falta un segundo operador.

2) En todo buque que de conformidad con la Regla 130 o con la 131 2) a) vaya provisto de una estación radiotelegráfica se mantendrá, mientras esté en la mar, una escucha continua en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía, en el lugar que la Administración determine, mediante un receptor de escucha que opere en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía y empleando un altavoz, un altavoz con filtro y un autoalarma radiotelefónica.

Regla 135

Servicios de escucha radiotelefónica en ondas métricas

1) En todo buque equipado con una estación radiotelefónica de ondas métricas de conformidad con la Regla 131 2) b) se mantendrá, mientras esté en la mar, un servicio de escucha en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía de ondas métricas, salvo cuando dicha estación radiotelefónica de ondas métricas esté comunicando en una frecuencia de trabajo.

2) En todo buque equipado con una estación radiotelefónica de ondas métricas que una Parte exija para promover la seguridad de la navegación en aguas próximas a sus costas, se mantendrá una escucha en la caseta de gobierno durante los periodos y en los canales que pueda prescribir dicha Parte.

PARTE C - PRESCRIPCIONES TECNICAS

Regla 136

Estaciones radiotelegráficas

1) La estación radiotelegráfica estará situada de modo que no haya interferencia alguna originada por ruidos exteriores, sean éstos mecánicos o de otra índole, perjudicial para la recepción de las señales radioeléctricas. Irá emplazada en el punto más alto que se le pueda asignar en el buque, con miras a garantizar el mayor grado posible de seguridad.

- 2) La cabina radiotelegráfica tendrá amplitud suficiente y ventilación adecuada para el buen funcionamiento de la estación radiotelegráfica y no se hará uso de ella con ningún fin que pueda entorpecer la utilización de la estación radiotelegráfica.
- 3) El dormitorio de uno, al menos, de los oficiales radiotelegrafistas, estará situado lo más cerca posible de la cabina radiotelegráfica.
- 4) Entre la cabina radiotelegráfica y la caseta de gobierno y, si lo hay, cualquier otro lugar desde el que se gobierne el buque, habrá un eficiente sistema de llamada y comunicación oral, en ambos sentidos, que será independiente de la red principal de comunicaciones del buque.
- 5) La estación radiotelegráfica estará montada en una posición tal que quede protegida contra los efectos perjudiciales del agua y de las temperaturas extremas. Será de fácil acceso, tanto para utilización inmediata en caso de peligro como para la realización de reparaciones.
- 6) Se instalará un reloj de funcionamiento seguro cuya esfera mida 125 milímetros de diámetro como mínimo, provisto de segundero concéntrico y graduado de modo que indique los periodos de silencio prescritos por el Reglamento de Radiocomunicaciones para el servicio radioteleográfico. Irá firmemente montado en la cabina radiotelegráfica, en una posición tal que el oficial radiotelegrafista o el radiooperador puedan ver toda la esfera con facilidad y precisión desde su puesto de trabajo radioteleográfico y desde el puesto de prueba del receptor del autoalarma radioteleográfico.
- 7) La cabina radiotelegráfica contará con una luz de emergencia de funcionamiento seguro constituida por una lámpara eléctrica permanentemente dispuesta para iluminar de modo satisfactorio tanto los mandos de funcionamiento de la estación radiotelegráfica como el reloj prescrito en el párrafo 6). Esta lámpara, si está alimentada por la fuente de energía de reserva, funcionará controlada por conmutadores bidireccionales colocados cerca de la entrada principal de la cabina radiotelegráfica y en el puesto de trabajo radioteleográfico, a menos que por la disposición de la cabina radiotelegráfica no esté ello justificado. Dichos conmutadores llevarán las indicaciones escritas que muestren claramente su finalidad.

- 8) En la cabina radiotelegráfica se guardará una lámpara eléctrica de inspección alimentada por la fuente de energía de reserva y provista de un cable flexible de longitud adecuada, o bien una linterna eléctrica de mano.
- 9) La estación radiotelegráfica estará provista de los manuales de servicio, piezas de respeto, herramientas y equipo de pruebas que se precisen para mantener la estación radiotelegráfica en buenas condiciones de funcionamiento mientras el buque esté en la mar. En el equipo de pruebas figurará al menos un multímetro portátil que pueda medir con exactitud voltajes en corrientes alterna y continua, así como los valores de resistencia que puedan aparecer al realizar operaciones de mantenimiento en la estación.
- 10) Si hay una cabina radiotelegráfica de emergencia habilitada aparte, se le aplicarán las prescripciones establecidas en los párrafos 4), 5), 6), 7) y 8).

Regla 137

Instalaciones radiotelegráficas

- 1) A menos que en la presente Regla se disponga expresamente otra cosa:
 - a) salvo en buques que estén equipados con una instalación radiotelegráfica de reserva de ondas hectométricas, la instalación radiotelegráfica estará eléctricamente separada y será eléctricamente independiente de la instalación radiotelefónica citada en la Regla 142;
 - b) la instalación comprenderá un transmisor, un receptor y una fuente de energía eléctrica principal;
 - c) se proveerá e instalará una antena principal, la cual, de hallarse suspendida entre soportes expuestos a vibrar, irá debidamente protegida contra las roturas;
 - d) se llevará una antena de respeto completamente armada, que pueda quedar instalada inmediatamente; y
 - e) en todo caso habrá a bordo hilo de antena y aisladores suficientes para montar una antena adecuada.

- 2) a) El transmisor podrá quedar conectado y sintonizado rápidamente con la antena principal y, si ha sido montada, con la de respeto.
b) El receptor podrá quedar conectado rápidamente a cualquier antena con la que deba ser utilizado.
- 3) El transmisor será capaz de transmitir en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía, empleando una clase de emisión asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones a dicha frecuencia. Además, el transmisor tendrá capacidad para transmitir por lo menos en dos frecuencias de trabajo, en las bandas autorizadas entre 405 kilohertzios y 535 kilohertzios, utilizando las clases de emisión asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones a estas frecuencias.
- 4) Si el Reglamento de Radiocomunicaciones prescribe una emisión modulada, el transmisor tendrá una profundidad de modulación del 70 por ciento como mínimo, y una frecuencia de modulación de entre 450 hertzios y 1.350 hertzios.
- 5) Cuando esté conectado a la antena principal, el transmisor tendrá en 500 kilohertzios el alcance normal mínimo que se especifica en el presente párrafo y será capaz de transmitir señales claramente perceptibles de buque a buque durante el día y en condiciones y circunstancias normales con los alcances seguidamente especificados:
 - a) 150 millas en los buques de eslora igual o superior a 75 metros;
 - b) 100 millas en los buques de eslora inferior a 75 metros, pero igual o superior a 45 metros; y
 - c) 50 millas en los buques de eslora inferior a 45 metros.(Normalmente se recibirán señales claramente perceptibles si el valor eficaz de la intensidad de campo en el receptor es de 50 microvoltios por metro como mínimo).
- 6) a) El receptor será capaz de recibir en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía y en las clases de emisión asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones a dicha frecuencia.
b) Además, el receptor permitirá recibir en las frecuencias y en las clases de emisión utilizadas para la transmisión de señales horarias, mensajes meteorológicos y otras comunicaciones relacionadas con la seguridad de la navegación que la Administración pueda considerar necesarias.

- 7) El receptor tendrá sensibilidad suficiente para producir señales en los auriculares o por medio de un altavoz aun cuando la tensión de entrada en el receptor no sea más que de 50 microvoltios.
- 8) Mientras el buque esté en la mar se dispondrá en todo momento de un suministro de energía eléctrica suficiente para hacer funcionar la instalación con el alcance normal señalado en el párrafo 5) y para cargar todas las baterías de acumuladores que forman parte de la estación radiotelegráfica. En el caso de buques nuevos, el voltaje de alimentación de la instalación se mantendrá dentro de un más/menos 10 por ciento del valor nominal. En el caso de buques existentes se le mantendrá lo más cerca posible del valor nominal y, si es factible, dentro de un más/menos 10 por ciento de este valor.
- 9) Cuando se haya montado una instalación radiotelegráfica de reserva de ondas hectométricas o una instalación radiotelegráfica como instalación principal de conformidad con lo dispuesto en la Regla 131 2) a), se proveerá una fuente de energía de reserva que cumpla con lo dispuesto en los párrafos 9), 10), 11) y 12) de la Regla 143 y tenga capacidad suficiente para hacer funcionar el transmisor y el receptor durante seis horas seguidas por lo menos.
- 10) Mientras el buque esté en la mar, las baterías de acumuladores se cargarán todos los días hasta su tope máximo normal.
- 11) Se tomarán todas las medidas convenientes para eliminar en lo posible las causas de interferencias radioeléctricas derivadas de aparatos eléctricos y de otro tipo instalados a bordo, y para suprimir dichas interferencias. Si es necesario se tomarán medidas que garanticen que las antenas conectadas a receptores de radiodifusión no entorpecerán con interferencias el buen funcionamiento de la instalación radiotelegráfica. Se tendrá especialmente en cuenta esta prescripción en el proyecto de buques nuevos.
- 12) Para transmitir la señal de alarma radiotelegráfica habrá, además de los medios de manipulación manual, un dispositivo de manipulación automática capaz de accionar el transmisor. Este dispositivo podrá quedar desconectado en cualquier momento para hacer inmediatamente posible la manipulación manual del transmisor. Si es eléctrico, deberá poder funcionar con alimentación de la fuente de energía de reserva.

13) Todos los elementos del equipo que forme parte de la estación radiotelegráfica serán de funcionamiento seguro y estarán contruidos de modo que resulten fácilmente accesibles a fines de mantenimiento.

Regla 138

Autoalarmas radiotelegráficas

1) Todo autoalarma radiotelegráfico cumplirá como mínimo con las siguientes prescripciones:

- a) dado que no haya interferencias de ninguna clase, habrá de poder ser accionado, sin ajuste manual, por cualquier señal de alarma radiotelegráfica transmitida, en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía, por cualquier transmisor de estación costera, de socorro de buque, pesquero o no, o de embarcación de supervivencia, que funcione de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones, siempre que la intensidad de la señal en la entrada del receptor sea superior a 100 microvoltios e inferior a 1 voltio;
- b) dado que no haya interferencia de ninguna clase, habrá de poder ser accionado bien por tres, bien por cuatro rayas consecutivas, cuando la duración de éstas varíe entre 3,5 segundos y el valor más aproximado posible a 6 segundos, y cuando la duración de los intervalos oscile entre 1,5 segundos y el valor más pequeño posible, preferiblemente no superior a 10 milésimas de segundo;
- c) no podrá ser accionado por parásitos atmosféricos ni por ninguna señal que no sea la de alarma radiotelegráfica, siempre que las señales recibidas no constituyan de hecho una señal comprendida entre los límites de tolerancia indicados en el apartado b);
- d) la selectividad del autoalarma radiotelegráfico será tal que proporcione una sensibilidad prácticamente uniforme en una banda que abarque no menos de 4 kilohertzios ni más de 8 kilohertzios a cada lado de la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía y que fuera de esta banda proporcione una sensibilidad que disminuya tan rápidamente como permitan las mejores normas técnicas;

- e) si es posible, el autoalarma radiotelegráfico deberá ajustarse automáticamente en presencia de parásitos atmosféricos o de otras señales interferentes, de manera que en un lapso razonablemente corto se acerque al estado en que pueda distinguir con facilidad máxima la señal de alarma radiotelegráfica;
 - f) cuando lo accione una señal de alarma radiotelegráfica, o si falla, el autoalarma radiotelegráfico hará que suene una señal de aviso continuo en la cabina radiotelegráfica, el dormitorio del oficial radiotelegrafista o del radiooperador y la caseta de gobierno. Si es posible, el aviso se producirá también en caso de que falle un elemento cualquiera del sistema receptor de alarma. Para cortar la señal de aviso habrá un solo interruptor instalado en la cabina radiotelegráfica;
 - g) a fines de comprobación periódica del autoalarma radiotelegráfico, éste contará con un generador presintonizado a la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía y con un dispositivo de manipulación que permita producir una señal de alarma radiotelegráfica con la intensidad mínima indicada en el apartado a). Habrá también medios para conectar auriculares que hagan posible escuchar las señales recibidas por el autoalarma radiotelegráfico; y
 - h) éste podrá soportar vibraciones, humedad y cambios de temperatura equivalentes a los registrados en las duras condiciones que se dan a bordo de los buques en la mar, y seguir funcionando en ellas.
- 2) Antes de aprobar un nuevo tipo de autoalarma radiotelegráfico, la Administración se cerciorará, mediante pruebas prácticas realizadas en condiciones de funcionamiento equivalentes a las dadas en la realidad, de que el aparato satisface lo prescrito en el párrafo 1).
- 3) En los buques provistos de autoalarma radiotelegráfico, un oficial radiotelegrafista o un radiooperador comprobarán el buen funcionamiento de este aparato cada 24 horas, como mínimo, mientras se esté en la mar. Si no funciona bien, el oficial radiotelegrafista o el radiooperador darán cuenta del hecho al patrón o al oficial que esté de guardia.

- 4) Un oficial radiotelegrafista o un radiooperador comprobarán periódicamente el buen funcionamiento del receptor de autoalarma radiotelegráfico, provisto éste de su antena normal, escuchando las señales y comparándolas con otras similares recibidas en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía por medio de la instalación principal.
- 5) En la medida de lo posible el autoalarma radiotelegráfico no deberá influir, cuando esté conectado a una antena, en la precisión de un radiogoniómetro.

Regla 139

Radiogoniómetros

- 1) a) El radiogoniómetro que prescribe la Regla 153 será eficiente y podrá recibir señales con mínimo ruido de receptor y obtener marcaciones que permitan determinar la demora y la dirección verdaderas.
- b) Podrá recibir señales en las frecuencias utilizadas en radiotelegrafía asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones a fines de socorro y de radiogoniometría, y a radiofaros marítimos.
- c) Dado que no haya interferencias, el radiogoniómetro tendrá sensibilidad suficiente para permitir la obtención de marcaciones exactas aun con una señal cuya intensidad de campo no exceda de 50 microvoltios por metro.
- d) Dentro de lo factible, el radiogoniómetro estará situado de modo que la interferencia con que los ruidos mecánicos o de otra índole dificulten la determinación eficiente de las marcaciones sea la menor posible.
- e) Dentro de lo factible, el sistema de antenas del radiogoniómetro estará instalado de modo que la proximidad de otras antenas, plumas de carga, drizas metálicas u otros objetos metálicos de gran tamaño entorpezcan lo menos posible la determinación eficiente de las marcaciones.

- f) Habrá un eficiente sistema de llamada y comunicación oral, en ambos sentidos, entre el radiogoniómetro y la caseta de gobierno.
 - g) Todos los radiogoniómetros deberán estar calibrados, desde que se les instale a bordo, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio. Se verificará la calibración mediante marcaciones de comprobación o efectuando una nueva calibración siempre que la posición de cualquiera de las antenas o estructuras de cubierta experimente cambios que puedan influir sensiblemente en la exactitud del radiogoniómetro. Las características de la calibración serán comprobadas a intervalos de un año o de duración lo más aproximada posible a un año. Se llevará un registro de las calibraciones y de todas las comprobaciones de su exactitud.
- 2) a) El radiogoniómetro y el equipo de radio de recalada en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía permitirán obtener marcaciones radiogoniométricas en dicha frecuencia sin ambigüedad de sentido y dentro de un arco de 30 grados por ambas bandas de la proa. Este equipo se instalará y se probará de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.
- b) Se tomarán todas las medidas que razonablemente quepa adoptar para garantizar la capacidad de recalada. Cuando por dificultades técnicas no se pueda conseguir esa capacidad, la Administración podrá eximir a buques determinados de esta prescripción.

Regla 140

Instalación radiotelegráfica para botes salvavidas a motor

- 1) La instalación radiotelegráfica prescrita en la Regla 123 comprenderá un transmisor, un receptor y una fuente de energía. Estará concebida de modo que en caso de emergencia pueda ser utilizada por una persona no capacitada especialmente.
- 2) El transmisor tendrá capacidad para transmitir en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía, empleando una clase de emisión asignada por el Reglamento de Radiocomunicaciones a dicha frecuencia.

Tendrá también capacidad para transmitir en la frecuencia y en la clase de emisión asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones a las embarcaciones de supervivencia, para uso en las bandas comprendidas entre 4.000 kilohertzios y 27.500 kilohertzios.

3) Si el Reglamento de Radiocomunicaciones prescribe una emisión modulada, el transmisor tendrá una profundidad de modulación del 70 por ciento como mínimo y una frecuencia de modulación de entre 450 hertzios y 1.350 hertzios.

4) Además de manipulador para transmisiones manuales, el transmisor tendrá un dispositivo de manipulación automática para la transmisión de las señales radiotelegráficas de alarma y de socorro.

5) En la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía el transmisor tendrá un alcance normal mínimo, según se especifica en la Regla 137 5), de 25 millas utilizando la antena fija.

6) El receptor será capaz de recibir en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelegrafía, y en las clases de emisión asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones a dicha frecuencia.

7) La fuente de energía estará constituida por una batería de acumuladores de capacidad suficiente para alimentar el transmisor durante cuatro horas seguidas en condiciones normales de servicio. Si la batería es de un tipo tal que necesite ser cargada, se dispondrá de los medios que permitan cargarla con la red eléctrica del buque. Los habrá además para cargarla después de que el bote salvavidas haya sido puesto a flote.

8) Cuando la instalación radiotelegráfica y el proyector que prescribe la Regla 123 hayan de recibir energía de la misma batería, ésta tendrá capacidad suficiente para suministrar la carga adicional del proyector.

9) Se proveerá una antena de tipo fijo con medios que le den soporte a la mayor altura posible. Además, si esto es factible, habrá una antena sostenida por una cometa o un globo.

10) Mientras el buque esté en la mar, semanalmente un oficial radiotelegrafista probará el transmisor utilizando una antena artificial adecuada y cargará completamente la batería si ésta es de un tipo que así lo necesita.

Regla 141

Aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia y radiobalizas de localización de siniestros (EPIRB)

La Administración establecerá los criterios técnicos, las operaciones de mantenimiento y las pruebas aplicables al transmisor/receptor portátil y a las radiobalizas de localización de siniestros (EPIRB) prescritos en la Regla 122.

Regla 142

Estaciones radiotelefónicas

- 1) La estación radiotelefónica irá situada en la parte superior del buque de manera que en la mayor medida posible esté protegida contra todo ruido que pueda impedir la debida recepción de mensajes y señales.
- 2) Habrá una comunicación eficiente entre la estación radiotelefónica y la caseta de gobierno.
- 3) Se instalará un reloj de funcionamiento seguro cuya esfera mida 125 milímetros de diámetro como mínimo, graduado de modo que indique los periodos de silencio prescritos por el Reglamento de Radiocomunicaciones para el servicio radiotelefónico. Irá firmemente montado en una posición tal que el operador pueda ver toda la esfera con facilidad y precisión.
- 4) Habrá un cuadro de instrucciones, colocado de forma que sea perfectamente visible desde el puesto de trabajo, que resuma claramente el procedimiento radiotelefónico de socorro.
- 5) Se proveerá una luz de emergencia de funcionamiento seguro, independiente de la red de alumbrado normal de la estación radiotelefónica y permanentemente dispuesta para iluminar de modo adecuado los mandos de funcionamiento de la estación radiotelefónica, el reloj y el cuadro de instrucciones.
- 6) Cuando la fuente de energía esté constituida por una o varias baterías, la estación radiotelefónica estará provista de medios que permitan apreciar su estado de carga.

Regla 143

Instalaciones radiotelefónicas

- 1) La instalación radiotelefónica comprenderá equipo de transmisión y recepción, así como fuentes de energía adecuadas (todo ello llamado en la presente Regla el transmisor, el receptor, el receptor de escucha en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía y la fuente de energía, respectivamente).
- 2) El transmisor será capaz de transmitir en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía y por lo menos en otra frecuencia, en las bandas comprendidas entre 1.605 kilohertzios y 2.850 kilohertzios, empleando las clases de emisión asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones a dichas frecuencias. En funcionamiento normal, una emisión de doble banda lateral o de banda lateral única con onda portadora completa (es decir, A3H) tendrá una profundidad de modulación de por lo menos un 70 por ciento a la intensidad de cresta. La modulación de una emisión de banda lateral única con portadora reducida o suprimida (A3A, A3J) será tal que la emisión indeseable no exceda de los niveles prescritos en el Reglamento de Radiocomunicaciones.
- 3) a) En los buques de eslora igual o superior a 45 metros el transmisor tendrá un alcance normal mínimo de 150 millas y será capaz de transmitir en dicho alcance señales claramente perceptibles de buque a buque, durante el día y en condiciones y circunstancias normales. (Normalmente se recibirán señales claramente perceptibles si el valor eficaz de la intensidad de campo producida en el receptor por la onda portadora no modulada es de, por lo menos, 25 microvoltios por metro para las emisiones de las clases A3 y A3H).
- b) En los buques de eslora inferior a 45 metros el transmisor suministrará a la antena una potencia de 15 vatios como mínimo para emisiones de clase A3 o de 60 vatios para emisiones de clase A3H. En todo caso tendrá un alcance normal de por lo menos 75 millas.

4) El transmisor llevará un dispositivo de generación automática de la señal de alarma radiotelefónica, proyectada de manera que no pueda ser accionado por error. Este dispositivo podrá ser desconectado en cualquier momento para permitir la transmisión inmediata de un mensaje de socorro. Se proveerán los medios necesarios para comprobar periódicamente el buen funcionamiento de dicho dispositivo en frecuencias distintas de las de socorro utilizada en radiotelefonía, empleando una antena artificial adecuada.

5) El dispositivo que se exige en el párrafo 4) cumplirá con las siguientes prescripciones:

- a) la tolerancia en la frecuencia de cada tono será de más/menos 1,5 por ciento;
- b) la tolerancia en la duración de cada tono será de más/menos 50 milésimas de segundo;
- c) el intervalo entre tonos sucesivos no excederá de 50 milésimas de segundo; y
- d) la relación entre la amplitud del tono más fuerte y la del más débil estará comprendida entre 1 y 1,2.

6) El receptor prescrito en el párrafo 1) será capaz de recibir en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía y por lo menos en otra frecuencia disponible para las estaciones radiotelefónicas marítimas en las bandas comprendidas entre 1.605 kilohertzios y 2.850 kilohertzios, empleando las clases de emisión asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones a dichas frecuencias. Además, el receptor permitirá recibir en aquellas otras frecuencias que, utilizando las clases de emisión asignadas por el Reglamento de Radiocomunicaciones, se emplean para la transmisión por radiotelefonía de mensajes meteorológicos y de las demás comunicaciones relativas a la seguridad de la navegación que la Administración pueda considerar necesarias. El receptor tendrá sensibilidad suficiente para producir señales por medio de un altavoz con tensión de entrada en el receptor de no más de 50 microvoltios.

7) El receptor de escucha en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía estará presintonizado a esta frecuencia. Llevará un filtro o un dispositivo para silenciar el altavoz en ausencia de una

señal de alarma radiotelefónica. Este dispositivo silenciador será fácil de conectar y desconectar y podrá ser utilizado cuando, en opinión del patrón, las condiciones sean tales que el mantenimiento de la escucha con el altavoz abierto pudiera restar seguridad a la navegación del buque.

8) Para poder pasar rápidamente de la transmisión a la recepción en el caso de que se emplee conmutación manual, el mando del dispositivo conmutador estará situado, a ser posible, en el micrófono o en el microteléfono.

9) a) Mientras el buque esté en la mar, en todo momento habrá disponible una fuente principal de energía suficiente para hacer funcionar la instalación con el alcance normal prescrito en el párrafo 3).

b) Se proveerá una fuente de energía de reserva:

i) en la parte superior de los buques de eslora igual o superior a 45 metros; y

ii) a la altura máxima que se le pueda asignar en los buques de eslora inferior a 45 metros,

la cual tendrá en todas las circunstancias capacidad suficiente para hacer funcionar el transmisor y el receptor durante seis horas seguidas por lo menos en condiciones normales de servicio.

c) Si la fuente de energía de reserva alimenta a varias de las instalaciones radioeléctricas mencionadas en el párrafo 10), su capacidad habrá de ser suficiente para hacer funcionar el transmisor y el receptor de dichas instalaciones continua y simultáneamente durante seis horas como mínimo, a menos que un mecanismo conmutador haga posible el funcionamiento selectivo de las instalaciones radioeléctricas.

d) La fuente de energía de reserva podrá utilizarse también como fuente de energía principal a condición de que el modo en que se monte la instalación y el uso que de ésta se haga sean tales que en todo momento, mientras el buque esté en la mar, se cumplan estas prescripciones.

- e) Para la instalación radiotelefónica no se exigirá fuente de energía si hay montada una instalación radiotelegráfica de ondas hectométricas de reserva provista de fuente de energía de reserva.
- 10) La fuente de energía de reserva sólo se utilizará para alimentar:
- a) la instalación radiotelefónica;
 - b) la instalación radiotelegráfica o la instalación radiotelegráfica de reserva, incluidos el autoalarma radiotelegráfico y el dispositivo de manipulación que prescribe la Regla 137 12) para transmitir las señales de alarma radiotelegráficas, si dicho dispositivo es eléctrico;
 - c) la instalación de ondas métricas;
 - d) la luz de emergencia prescrita en la Regla 142 5); y
 - e) el dispositivo prescrito en el párrafo 4) para generar la señal de alarma radiotelefónica.
- 11) No obstante lo dispuesto en el párrafo 10), la Administración podrá autorizar el uso de la fuente de energía de reserva para alimentar un radiogoniómetro, si lo hay, y diversos circuitos de emergencia de baja potencia totalmente situados en la parte superior del buque, como el del alumbrado de emergencia del puesto de embarco en las embarcaciones de supervivencia, a condición de que estas cargas adicionales puedan ser desconectadas fácilmente y de que la fuente de energía tenga capacidad suficiente para suministrarlas.
- 12) Mientras el buque esté en la mar, todas las baterías instaladas se mantendrán cargadas de modo que se satisfaga lo prescrito en el párrafo 9), y en todo caso será posible dejarlas plenamente cargadas en un plazo de 16 horas.
- 13) Se proveerá y se instalará una antena que, si se halla suspendida entre soportes expuestos a vibrar, irá debidamente protegida contra las roturas. Además se llevará una antena de respeto completamente armada que pueda quedar instalada inmediatamente o, de no ser esto posible, hilo de antena y aisladores suficientes para montar una antena de respeto. Se proveerán también las herramientas necesarias para montar dicha antena.

Regla 144

Estaciones radiotelefónicas de ondas métricas

- 1) Cuando se provea una estación radiotelefónica de ondas métricas, ésta será una instalación permanente situada en la parte superior del buque y contará con una instalación radiotelefónica de ondas métricas que cumpla con las disposiciones de la presente Regla y comprenda un transmisor y un receptor, una fuente de energía capaz de hacer funcionar éstos a su potencia nominal y una antena adecuada para emitir y recibir eficazmente señales en todas las frecuencias que se utilicen.
- 2) La instalación de ondas métricas cumplirá con las prescripciones establecidas en el Reglamento de Radiocomunicaciones para el equipo utilizado en el servicio radiotelefónico móvil marítimo de ondas métricas y será capaz de funcionar en los canales especificados por el Reglamento de Radiocomunicaciones y tal como pueda prescribir la Administración interesada.
- 3) La potencia de la onda portadora del transmisor será por lo menos de 10 vatios y se le podrá reducir a 1 vatio. Dentro de lo posible la antena irá situada de modo que desde la posición que ocupe haya visibilidad sin obstáculos para todo el horizonte.
- 4) El mando de control de los canales de ondas métricas destinados a la seguridad de la navegación estará en la caseta de gobierno y al alcance de la mano desde el puesto de derrota, y si fuere necesario se dispondrán también los medios que hagan posibles las radiocomunicaciones desde los alerones de la caseta de gobierno.
- 5) Cuando la estación radiotelefónica esté montada como instalación principal de conformidad con lo dispuesto en la Regla 131 2) b), se proveerá una fuente de energía de reserva que cumpla con lo dispuesto en los párrafos 9), 10), 11) y 12) de la Regla 143 y tenga capacidad suficiente para hacer funcionar el transmisor y el receptor durante seis horas seguidas por lo menos.

Regla 145

Autoalarmas radiotelefónicas

- 1) El autoalarma radiotelefónico cumplirá como mínimo con las siguientes prescripciones:
 - a) las frecuencias de respuesta máxima de los circuitos sintonizados y de otros dispositivos de selección de tonos estarán sometidas a una tolerancia de más/menos 1,5 por ciento en cada caso, y la respuesta no será inferior al 50 por ciento de la respuesta máxima para las frecuencias que no se aparten más del 3 por ciento de la frecuencia en que se obtenga dicha respuesta;
 - b) en ausencia de ruidos e interferencias, el equipo de recepción automática podrá funcionar accionado por la señal de alarma en un lapso de no menos de 4 y no más de 6 segundos;
 - c) el equipo de recepción automática responderá a la señal de alarma en condiciones de interferencia intermitente causada por ruidos atmosféricos y señales potentes que no sean la de alarma, preferiblemente sin necesidad de ningún ajuste manual y durante todo periodo de escucha que se mantenga con el equipo;
 - d) el equipo de recepción automática no podrá ser accionado por ruidos atmosféricos ni por señales potentes que no sean la de alarma;
 - e) el equipo de recepción automática conservará su efectividad más allá del alcance al cual la transmisión oral resulte satisfactoria;
 - f) el equipo de recepción automática podrá soportar vibraciones, humedad, cambios de temperatura y variaciones del voltaje de alimentación equivalentes a los registrados en las duras condiciones que se dan a bordo de los buques en la mar, y seguir funcionando en ellas;
 - g) en la medida de lo posible, el equipo de recepción automática dará aviso de los fallos que le impidan funcionar normalmente durante las horas de escucha.

2) Antes de aprobar un nuevo tipo de autoalarma radiotelefónica la Administración interesada se cerciorará, mediante pruebas prácticas realizadas en condiciones de funcionamiento equivalentes a las dadas en la realidad, de que el aparato satisface lo prescrito en el párrafo 1).

PARTE D - REGISTROS RADIOELECTRICOS

Regla 145

Registros radioeléctricos

- 1) El registro radioeléctrico (diario del servicio radioeléctrico) que exige el Reglamento de Radiocomunicaciones para los buques equipados con una estación radiotelegráfica instalada de conformidad con la Regla 130 o con la Regla 131 2) a) se guardará en la cabina radiotelegráfica mientras se esté en la mar. Todo oficial radiotelegrafista o radiooperador anotará en dicho registro su nombre, las horas en que empieza y termina su escucha y todos los incidentes relacionados con el servicio radioeléctrico que ocurran durante su escucha y parezcan tener importancia para la seguridad de la vida humana en el mar. Además se consignarán en el registro:
- a) los pormenores prescritos por el Reglamento de Radiocomunicaciones;
 - b) detalles de las operaciones de mantenimiento de las baterías, incluida su carga, en la forma que prescriba la Administración;
 - c) declaración diaria de que se ha dado cumplimiento a lo dispuesto en la Regla 137 10);
 - d) en los buques equipados con autoalarma radiotelegráfica, los detalles de las pruebas efectuadas de conformidad con la Regla 138 3);
 - e) detalles de las operaciones de mantenimiento de las baterías, incluida su carga (si procede), de conformidad con la Regla 140 10), así como de las pruebas que allí se prescriben respecto de los transmisores instalados en los botes salvavidas a motor;

- f) detalles de las operaciones de mantenimiento y de los ensayos del aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia y las radiobalizas de localización de siniestros (EPIRB), prescritos por la Administración de conformidad con lo dispuesto en la Regla 141; y
 - g) la hora en que se interrumpa el servicio de escucha de conformidad con lo dispuesto en la Regla 133 3), así como el motivo de ello, y la hora en que se reanuda la escucha.
- 2) El registro radioeléctrico que exige el Reglamento de Radiocomunicaciones para los buques equipados con una estación radio-telefónica de conformidad con la Regla 131 se guardará en el lugar en que se efectúe la escucha. Todo operador debidamente capacitado y todo miembro de la tripulación que efectúe una escucha de acuerdo con la Regla 134 anotará en el registro radioeléctrico, además de su nombre, los pormenores de todos los incidentes relacionados con el servicio radioeléctrico que ocurran durante su escucha y parezcan tener importancia para la seguridad de la vida humana en el mar. Además se consignarán en el registro:
- a) los pormenores prescritos por el Reglamento de Radiocomunicaciones;
 - b) la hora en que empieza la escucha al salir el buque de puerto y la hora en que termina al llegar el buque a puerto;
 - c) la hora en que por cualquier motivo se interrumpa la escucha, así como dicho motivo y la hora en que se reanude la escucha;
 - d) detalles de las operaciones de mantenimiento de las baterías (si las hubiere), incluida su carga, de conformidad con la Regla 143 12); y
 - e) detalles de las operaciones de mantenimiento y de los ensayos del aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia y las radiobalizas de localización de siniestros (EPIRB), prescritos por la Administración de conformidad con la Regla 141.

- 3) El registro radioeléctrico que se exige para los buques equipados con una estación radiotelefónica de ondas métricas de conformidad con la Regla 131 2) b) se guardará en el lugar en que se efectúe la escucha. Todo operador debidamente capacitado y todo miembro de la tripulación que efectúe una escucha anotará detalladamente en el registro radioeléctrico todas las comunicaciones relacionadas con situaciones de peligro. Además, se consignarán en el registro los pormenores que la Administración pueda exigir.
- 4) Los registros radioeléctricos estarán siempre a disposición de los oficiales facultados por la Administración para inspeccionarlos.

CAPITULO X - APARATOS NAUTICOS DE A BORDO

Regla 147

Exenciones

La Administración podrá eximir a cualquier buque del cumplimiento de cualquiera de las prescripciones del presente Capítulo cuando considere que la naturaleza del viaje o la proximidad del buque a tierra no justifican la aplicación de tales prescripciones.

Regla 148

Compases

- 1) Los buques de eslora igual o superior a 45 metros irán provistos de:
 - a) un compás magnético magistral montado en una bitácora adecuada y situado en el eje longitudinal del buque de un modo que la Administración juzgue satisfactorio;
 - b) un segundo compás magnético montado en una bitácora adecuada e instalado, para que el timonel pueda gobernar sirviéndose de él, junto al puesto de gobierno principal. No obstante, cuando para este fin se ofrezca una imagen proyectada o reflejada del compás magistral prescrito en el apartado a), el segundo compás magnético se instalará en un lugar que la Administración juzgue satisfactorio.

- 2) Los buques de eslora inferior a 45 metros irán provistos de:
 - a) un compás magnético magistral montado en una bitácora adecuada y situado en el eje longitudinal del buque, que ofrezca junto al puesto de gobierno principal una imagen proyectada o reflejada con la que el timonel pueda gobernar. La instalación habrá de ser satisfactoria a juicio de la Administración;
 - b) un segundo compás magnético montado en una bitácora, en el puesto de gobierno principal, cuando se carezca de la imagen proyectada o reflejada del compás magistral con la que el timonel pueda gobernar.

3) Se instalará un girocompás que la Administración juzgue satisfactorio:

- a) en los buques de eslora igual o superior a 75 metros; y
- b) en los buques de eslora inferior a 75 metros destinados a faenar en latitudes en que la componente horizontal de la intensidad total del magnetismo terrestre sea insuficiente para proporcionar la necesaria fuerza directriz al compás magnético.

El girocompás prescrito en el apartado a) o en el b) irá situado de manera que el timonel pueda leerlo desde el puesto de gobierno principal, directamente o por medio de un repetidor, y estará dotado de uno o varios repetidores para tomar marcaciones, que la Administración juzgue satisfactorios.

4) Cuando se instale un girocompás que el timonel pueda leer desde el puesto de gobierno principal directamente o por medio de un repetidor, se podrá prescindir del segundo compás magnético a que se hace referencia en los párrafos 1) b) y 2) b), a condición de que el timonel disponga de una imagen proyectada o reflejada del compás magnético magistral con la que gobernar.

5) Se instalarán los medios necesarios para tomar marcaciones de día y de noche con el compás.

6) Los compases magnéticos estarán debidamente compensados y a bordo habrá una tablilla o curva de desvíos residuales.

7) Cuando se instale un compás magnético transmisor con su repetidor se le proveerá de una fuente de energía eléctrica de emergencia que la Administración juzgue satisfactoria.

8) Se proveerán los medios de iluminación y atenuadores de luz necesarios para leer la rosa en todo momento. Si esa iluminación la da la fuente principal de energía del buque, habrá que disponer de iluminación de emergencia.

9) Cuando sólo se lleve un compás magnético habrá a bordo un mortero completo de respeto que sea intercambiable con el de dicho compás.

10) Se instalará un tubo acústico u otro medio de comunicación adecuado que la Administración juzgue satisfactorio, entre el puesto del compás magistral y el puesto normal de gobierno del buque o el puesto de gobierno de emergencia, si lo hay.

Regla 149

Equipo sondador

- 1) Los buques de eslora igual o superior a 45 metros irán provistos de un ecosonda que la Administración juzgue satisfactorio.
- 2) Los buques de eslora inferior a 45 metros irán provistos de medios que la Administración juzgue satisfactorios para determinar la profundidad del agua bajo el buque.

Regla 150

Aparato de radar náutico

- 1) Los buques de eslora igual o superior a 45 metros irán provistos de un aparato de radar náutico que la Administración juzgue satisfactorio.
- 2) En los buques de eslora inferior a 45 metros dotados de aparato de radar la instalación habrá de ser satisfactoria a juicio de la Administración.

Regla 151

Instrumentos y publicaciones náuticos

Con arreglo a criterios que la Administración juzgue satisfactorios se llevarán a bordo instrumentos náuticos apropiados y, todo ello debidamente actualizado, cartas náuticas, derroteros, libros de faros, avisos a los navegantes, tablas de mareas y cualquier otra publicación náutica necesaria para el viaje proyectado.

Regla 152

Lámparas de señales

- 1) Los buques irán provistos de una lámpara de señales diurnas cuyo funcionamiento no dependa exclusivamente de la fuente de energía principal. En todo caso se contará con una batería portátil para el suministro de energía eléctrica.
- 2) Los buques de eslora igual o superior a 45 metros irán provistos de un juego completo de banderas y gallardetes que permitan enviar mensajes utilizando el Código Internacional de Señales que haya en vigor.
- 3) Todos los buques llevarán el Código Internacional de Señales que haya en vigor.

Regla 153

Radiogoniómetros

Los buques de eslora igual o superior a 75 metros irán provistos de radiogoniómetros que cumplan con lo dispuesto en la Regla 139.

Regla 154

Indicador de velocidad y distancia

Los buques de eslora igual o superior a 75 metros irán provistos de un instrumento apropiado para medir la velocidad y la distancia recorrida en el agua.

APENDICE I - CERTIFICADOS

1. Modelo de Certificado de seguridad para buques pesqueros

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA BUQUE PESQUERO

(Sello oficial)

(Nacionalidad)

expedido en virtud de las disposiciones del

CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD
DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de matrícula	Eslora (L)*

Buque nuevo/existente**

Fecha del contrato de construcción o de transformación importante

Fecha en que, en el caso previsto en la Regla 2 1) c) del Anexo del Convenio fue colocada la quilla o comenzó la construcción, o en que comenzó la transformación importante

Fecha de entrega o de terminación de la transformación importante

El Gobierno
El abajo firmante

de (nombre del país) certifica
(nombre) certifica

I. Que el buque arriba mencionado ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 6 del Anexo del citado Convenio, y que dicho reconocimiento ha revelado que el estado del casco, de las máquinas y del equipo, según lo definido en la expresada Regla, es satisfactorio en todos los sentidos, y que el buque cumple con las prescripciones aplicables del Anexo del Convenio.

* Eslora (L), según ésta queda definida en la Regla 2 5) del Anexo del Convenio.

** Táchese según proceda.

II. Que el calado máximo de servicio admisible correspondiente a cada una de las condiciones operacionales de este buque está indicado en el cuadernillo de estabilidad aprobado con fecha de 19...

III. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que los dispositivos de salvamento bastan para un total, que no podrá ser excedido, de personas; dichos dispositivos son:

- ... embarcaciones de supervivencia con capacidad para acomodar a personas (con inclusión de embarcaciones de supervivencia de propulsión a motor, balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de arriado y balsas salvavidas de zafa hidrostática con capacidad para acomodar a personas);
- ... botes de rescate comprendidos/no comprendidos* en el total de embarcaciones de supervivencia que se acaba de indicar;
- ... aros salvavidas;
- ... chalecos salvavidas.

IV. Que la estación radiotelegráfica/radiotelefónica del buque está dotada del personal siguiente:

	Prescripciones de las Reglas	Disposiciones tomadas a bordo
Número de operadores		
Horas de escucha		

El presente Certificado es válido hasta el a reserva de que se efectúen los reconocimientos periódicos previstos en la Regla 6 del Anexo del Convenio y los siguientes reconocimientos intermedios prescritos en la Regla 6 1) c)

.....
 El presente Certificado viene/no viene* modificado por un Certificado de exención.

Expedido en a de de 19.....

.....
 (Firma del funcionario, que debidamente autorizado, expide el Certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

* Táchese según proceda

La validez del presente Certificado ha sido prorrogada hasta el de conformidad con lo dispuesto en la Regla 11 del Anexo del Convenio.

Lugar

Firmado

Fecha

(Firma del funcionario debidamente autorizado)

(Reverso del Certificado de seguridad)

Reconocimiento de estructura y máquinas (Regla 6 l) b) i) ó 6 l) c))	Reconocimiento del equipo (Regla 6 l) b) ii) ó 6 l) c))	Reconocimiento de instalaciones radioeléctricas y del radiogoniómetro (Regla 6 l) b) iii))
Reconocimiento } periódico* Fecha... } intermedio Lugar... Firmado..... (Firma del funcionario debidamente autorizado)	Reconocimiento } periódico* Fecha... } intermedio Lugar... Firmado..... (Firma del funcionario debidamente autorizado)	Reconocimiento } periódico* Fecha... } intermedio Lugar... Firmado..... (Firma del funcionario debidamente autorizado)
Reconocimiento } periódico* Fecha... } intermedio Lugar... Firmado..... (Firma del funcionario debidamente autorizado)	Reconocimiento } periódico* Fecha... } intermedio Lugar... Firmado..... (Firma del funcionario debidamente autorizado)	Reconocimiento } periódico* Fecha... } intermedio Lugar... Firmado..... (Firma del funcionario debidamente autorizado)
Reconocimiento } periódico* Fecha... } intermedio Lugar... Firmado..... (Firma del funcionario debidamente autorizado)	Reconocimiento } periódico* Fecha... } intermedio Lugar... Firmado..... (Firma del funcionario debidamente autorizado)	Reconocimiento } periódico* Fecha... } intermedio Lugar... Firmado..... (Firma del funcionario debidamente autorizado)
Reconocimiento } periódico* Fecha... } intermedio Lugar... Firmado..... (Firma del funcionario debidamente autorizado)	Reconocimiento } periódico* Fecha... } intermedio Lugar... Firmado..... (Firma del funcionario debidamente autorizado)	Reconocimiento } periódico* Fecha... } intermedio Lugar... Firmado..... (Firma del funcionario debidamente autorizado)

* Téchese según proceda

2. Modelo de Certificado de exención

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EXENCION PARA BUQUE PESQUERO

(Sello oficial)

(Nacionalidad)

expedido en virtud de las disposiciones del

CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD
DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de matrícula	Eslora (L)*

El Gobierno
El abajo firmante

de (nombre del país) certifica
(nombre) certifica

Que, por aplicación de lo dispuesto en la Regla del Anexo del citado Convenio, el buque arriba mencionado queda exento de las prescripciones de** del Convenio.

Indíquense aquí)
las condiciones,)
si las hay, en)
que se otorga el)
Certificado de)
exención.)

El presente Certificado de exención es válido hasta el

Expedido en
(lugar)

a de de 19..

.....
(Firma del funcionario que,
debidamente autorizado, expide
el Certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

* Eslora (L), según ésta queda definida en la Regla 2 5) del Anexo del Convenio.

** Háganse las oportunas referencias a las Reglas y a los párrafos precisos de que se trate.

La validez del presente Certificado de exención ha sido prorrogada hasta el de conformidad con lo dispuesto en la Regla 11 del Anexo del Convenio

Lugar

Firmado

Fecha

.....

(Firma del funcionario debidamente autorizado)

APENDICE 2 - ESPECIFICACIONES DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

1. Construcción de botes salvavidas

1.1 Botes salvavidas rígidos

1.1.1 Los botes salvavidas tendrán los costados rígidos y sólo llevarán dispositivos de flotabilidad interiores. La Administración podrá aprobar botes salvavidas con capota rígida a condición de que ésta pueda abrirse fácilmente tanto desde el interior como desde el exterior y no impida el embarco y el desembarco rápidos ni el arriado y el manejo del bote.

1.1.2 Los botes salvavidas tendrán como mínimo 7,3 metros de eslora, excepto cuando, debido al tamaño del buque o por otros motivos, la Administración considere que no es razonable o posible llevar botes de esas dimensiones. En todo caso, ningún bote salvavidas tendrá menos de 4,9 metros de eslora.

1.1.3 No se aprobará ningún bote salvavidas cuya masa, con carga completa de personas y equipo, exceda de 20.300 kilogramos, o cuya capacidad, calculada de conformidad con lo estipulado en la Regla 112 3) sea superior a 150 personas.

1.1.4 Los botes salvavidas autorizados para llevar más de 60 personas serán botes a motor que cumplan con las prescripciones de la Sección 2.1 del presente Apéndice.

1.1.5 Los botes salvavidas serán lo bastante sólidos como para que se les pueda arriar sin riesgos hasta el agua con su carga completa de personas y equipo y no sufran ninguna deformación permanente aun sometidos a una sobrecarga del 25 por ciento.

1.1.6 Los botes salvavidas tendrán un arrufo medio igual, por lo menos, al 4 por ciento de su eslora. El arrufo será de forma aproximadamente parabólica.

1.1.7 Los botes salvavidas tendrán flotabilidad propia o llevarán cajas de aire estancas u otro material flotante equivalente, resistente a la corrosión y que los hidrocarburos y derivados de éstos no afecten, suficientes para mantener a flote

el bote salvavidas con su equipo, aunque esté inundado en comunicación con la mar. Se proveerá asimismo un volumen adicional de cajas de aire estancas o de otro material flotante equivalente resistente a la corrosión y que los hidrocarburos y derivados de éstos no afecten, al menos igual a un décimo de la capacidad cúbica del bote salvavidas. La Administración podrá permitir que las cajas de aire estancas vayan llenas de un material flotante resistente a la corrosión y que los hidrocarburos y derivados de éstos no afecten.

1.1.8 Las bancadas transversales y laterales irán en el bote salvavidas al nivel más bajo posible.

1.1.9 El coeficiente de bloque de la capacidad cúbica, determinado de conformidad con la Sección 3 del presente Apéndice, de los botes salvavidas, salvo los construidos con tablas de madera, será por lo menos igual a 0,64, aunque podrá ser inferior a 0,64 si a juicio de la Administración son adecuadas la altura metacéntrica y el francobordo del bote con su carga completa de personas y equipo.

1.1.10 Se instalarán los dispositivos necesarios para emplazar correctamente y sujetar en posición de funcionamiento la antena prevista con el equipo radioeléctrico portátil a que se hace referencia en la Regla 122.

1.2 Botes salvavidas inflados

1.2.1 La flotabilidad del bote salvavidas será la que le den por lo menos dos tubos inflados superpuestos, a cada banda del bote.

1.2.2 Estos tubos de flotabilidad serán de material aprobado.

1.2.3 a) El diámetro de los tubos de flotabilidad será como mínimo de:

- i) 350 milímetros, los de los botes salvavidas con certificado para llevar como máximo 15 personas; y
- ii) 400 milímetros, los de botes salvavidas con certificado para llevar más de 15 personas.

- b) Cuando los tubos de flotabilidad sean de diámetros diferentes entre sí, el de mayor diámetro será el inferior.

1.2.4 La flotabilidad del bote salvavidas estará concebida de modo que la división en diversos compartimientos garantice que el bote, con su carga completa de personas y equipo, aun con una pérdida del 50 por ciento de la flotabilidad en una parte cualquiera o en varias partes de los tubos de flotabilidad conservará su estabilidad y mantendrá en medida suficiente su forma para proporcionar el espacio necesario al total de personas que le corresponda llevar. Cada compartimiento se podrá inflar por separado.

1.2.5 Los botes salvavidas estarán contruidos de modo que conserven su forma y rigidez en todas las condiciones operacionales y de carga.

1.2.6 Los botes salvavidas estarán fabricados de modo que, puestos a flote, sean capaces de resistir 30 días la exposición a la intemperie sea cual fuere el estado de la mar, y que tengan un margen de duración suficiente para garantizar que su rendimiento no sufrirá menoscabo por el hecho de que vayan estibados en una cubierta expuesta durante los periodos que medien entre inspecciones normales.

1.2.7 El piso de los botes salvavidas será impermeable y constituirá una eficaz plataforma de trabajo de consistencia suficiente para resistir todos los esfuerzos a que pueda ser sometido en todas las condiciones operacionales, incluida la de arriado del bote con su carga completa de personas y equipo.

1.2.8 La estabilidad del bote salvavidas, con su carga completa de personas y equipo, será adecuada y positiva.

1.2.9 La relación eslora/manga no excederá de 2,2, a menos que la Administración estime que una variación de esa relación no reducirá la navegabilidad del bote.

1.2.10 Los botes serán lo bastante sólidos como para que se les pueda arriar sin riesgos hasta el agua con su carga completa de personas y equipo. Tendrán resistencia suficiente para soportar una prueba de sobrecarga del 25 por ciento sin sufrir distorsión significativa ni deformación permanente.

1.2.11 Los materiales que se utilicen para la construcción de los botes serán inatacables por los hidrocarburos y derivados de éstos, y muy resistentes a los rayos ultravioleta. El bote podrá operar en la gama de las temperaturas comprendidas entre más 66 grados celsius y menos 30 grados celsius.

1.2.12 Las bancadas de los remeros y las de asiento irán en el bote al nivel más bajo posible. Se montará un número suficiente de bolsas antivuelco en emplazamientos apropiados, a menos que la Administración considere que la estabilidad y la navegabilidad del bote salvavidas son suficientes sin tales bolsas.

1.2.13 Se proveerá una capota adecuada para proteger a los ocupantes de la exposición a la intemperie. Dicha capota y el tubo flotador superior serán de un color muy visible.

1.2.14 Se proveerá un número adecuado de parches de refuerzo en los puntos de traba de accesorios y de sujeción del equipo.

1.2.15 Se colocarán bandas antiabrasivas debajo del fondo del bote y a lo largo del tubo flotador inferior.

1.2.16 Se dispondrán los medios necesarios para emplazar correctamente y sujetar en posición de funcionamiento la antena provista con el equipo radioeléctrico portátil a que se hace referencia en la Regla 122.

2. Botes salvavidas a motor

Las disposiciones de la presente Sección complementan las de la Sección 1 del presente Apéndice.

2.1 Botes salvavidas rígidos a motor

2.1.1 Los botes salvavidas a motor irán equipados con un motor de encendido por compresión, que será mantenido de modo que esté listo para utilización en todo momento y al cual se le podrá poner

en marcha rápidamente en cualquier circunstancia; se llevará combustible suficiente para un mínimo de 24 horas de funcionamiento continuo a la velocidad especificada en el párrafo 2.1.3 de la presente Sección.

2.1.2 El motor y sus accesorios irán en una envuelta que asegure su funcionamiento en condiciones meteorológicas desfavorables y el capó del motor será piroresistente. El motor tendrá mecanismo de ciar.

2.1.3 La velocidad avante del bote salvavidas a motor en aguas tranquilas con la carga completa de personas y equipo será de por lo menos 6 nudos.

2.1.4 Se proveerán los medios adecuados para proteger de la hélice a las personas que se encuentren en el agua.

2.1.5 El volumen de los dispositivos de flotabilidad interiores prescrito en el párrafo 1.1.7 del presente Apéndice para botes salvavidas a motor será incrementado, si este incremento es preciso, en la medida en que el volumen de los dispositivos de flotabilidad interiores necesarios para sostener el motor y sus accesorios y, si los hay, el proyector, la instalación radiotelegráfica y los accesorios de ambos, exceda del volumen de los dispositivos de flotabilidad interiores prescritos, a razón de 0,0283 metros cúbicos por persona, para sostener a las personas que además cabría admitir si se suprimiesen el motor y sus accesorios y, si los hay, el proyector, la instalación radiotelegráfica y los accesorios de ambos.

2.1.6 La instalación radioeléctrica prescrita en la Regla 137 estará montada en una cabina que sea lo bastante grande como para que en ella quepan el equipo y la persona que lo utilice. La disposición será tal que la eficacia de funcionamiento del transmisor y del receptor no disminuya mientras el motor esté en marcha, ya esté siendo cargada una batería o no. La batería de la instalación radioeléctrica no se utilizará para alimentar ningún dispositivo de puesta en marcha o sistema de encendido del motor. El motor del bote salvavidas tendrá una dinamo que permita cargar la batería de radio y realizar otros servicios.

2.1.7 El proyector prescrito en la Regla 123 estará constituido por una lámpara, un reflector eficiente y una fuente de energía que permita iluminar eficazmente un objeto de color claro de unos 18 metros de ancho a una distancia de 180 metros durante un periodo total de 6 horas, y será capaz de funcionar como mínimo durante 3 horas seguidas.

2.2 Botes salvavidas inflados de propulsión a motor

2.2.1 Todo bote salvavidas inflado de propulsión a motor llevará montado permanentemente un motor de encendido por compresión. Este motor será mantenido de modo que esté listo para utilización en todo momento y podrá ser puesto en marcha rápidamente en cualquier circunstancia; se llevará combustible suficiente para un mínimo de 24 horas de funcionamiento continuo a la velocidad especificada en el párrafo 2.2.3 de la presente Sección.

2.2.2 El motor y sus accesorios serán de una construcción tal que asegure el funcionamiento en condiciones meteorológicas desfavorables. Tendrá mecanismo de ciar. Se proveerán los medios adecuados para proteger de la hélice a las personas que se encuentren en el agua.

2.2.3 La velocidad avante del bote salvavidas a motor en aguas tranquilas con la carga completa de personas y equipo será de por lo menos 6 nudos.

2.2.4 La reserva de flotabilidad se incrementará por encima de la prescrita en el párrafo 1.2.4 del presente Apéndice en la medida necesaria para sostener el motor y sus accesorios.

3. Capacidad de los botes salvavidas rígidos

3.1 Se podrá estimar que la capacidad de un bote salvavidas, en metros cúbicos, calculada con la Regla de Stirling, resultará de aplicar la fórmula siguiente:

$$\frac{L_1}{12} (4A + 2B + 4C)$$

en la que L_1 es la eslora del bote, en metros, medida en la cara interior del forro, de madera o de metal, desde la roda hasta el codaste; cuando el bote sea de popa cuadra se medirá la eslora

hasta la cara interior del espejo; y A, B y C designan las áreas de cada una de las tres secciones transversales que queden respectivamente en el cuarto proel, en la parte central y en el cuarto popel de la eslora del bote y que corresponden a los tres puntos dados por la división de L_1 en cuatro partes iguales. (Las áreas correspondientes a los dos extremos del bote se consideran despreciables.)

Las áreas A, B y C se considerarán como dadas en metros cuadrados por la aplicación sucesiva de la fórmula siguiente a cada una de las tres secciones:

$$\frac{h}{12} (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

en la que h es el puntal, en metros, medido en la cara interior del forro, de madera o de metal, desde la quilla hasta el nivel de la regala o, en ciertos casos, hasta un nivel inferior, según se determina seguidamente; y a , b , c , d y e designan las mangas del bote medidas en metros en los puntos superior e inferior del puntal y en los tres puntos dados por la división de h en cuatro partes iguales (siendo a y e las mangas tomadas en los extremos del bote y c la manga tomada en el punto medio de h).

3.2 Si el arrufo de la regala, medido en dos puntos que respectivamente marquen en la eslora un cuarto de ésta desde proa y un cuarto desde popa, excede del 1 por ciento de la eslora, se considerará que el puntal utilizado para calcular el área de las secciones transversales A o C es el puntal en crujía aumentado en un 1 por ciento de la eslora.

3.3 Si el puntal del bote excede en crujía del 45 por ciento de la manga, se considerará que el puntal utilizado para calcular el área de la sección transversal B, la del centro, es igual al 45 por ciento de la manga, y el puntal utilizado para calcular las áreas de las secciones transversales A y C, correspondientes a los cuartos proel y popel, se determinará aumentando esa última magnitud en una fracción igual al 1 por ciento de la eslora del bote salvavidas, pero no se admitirá en ningún caso que el puntal utilizado para este cálculo exceda del puntal real en cada uno de esos puntos.

3.4 Si el puntal del bote salvavidas es de más de 1,22 metros, el número de personas que resulte de la aplicación del presente Apéndice tal como se especifica en la Regla 112 será reducido en proporción a la relación existente entre 1,22 metros y el puntal real, en tanto el bote no haya sido sometido con éxito a pruebas, flotando con ese número de personas a bordo, todas ellas con chaleco salvavidas de un tipo aprobado.

3.5 Mediante fórmulas adecuadas la Administración fijará el límite oportuno al número de personas que puedan llevar los botes de extremos afilados y los de extremos romos.

3.6 La Administración podrá asignar a un bote salvavidas de tablas de madera una capacidad igual al valor que resulte de multiplicar por 0,6 el producto de la eslora por la manga por el puntal, si resulta evidente que esta fórmula no da una capacidad mayor que la determinada por el método anterior. En tal caso las dimensiones se tomarán del modo siguiente:

Eslora: Desde la intersección de la cara exterior del forro de madera con la roda hasta la intersección de esa cara con el codaste o, en el caso de un bote de popa cuadra, hasta la intersección con la cara exterior del espejo.

Manga: En la cara exterior del forro de madera, donde sea mayor la anchura.

Puntal: En la cara interior del forro de madera, en crujía, desde la quilla hasta el nivel de la regala, pero no se admitirá en ningún caso que el puntal utilizado para calcular la capacidad cúbica exceda del 45 por ciento de la manga.

En todo caso el armador tendrá derecho a exigir que la capacidad cúbica del bote salvavidas sea determinada con arreglo a una medición exacta.

3.7 La capacidad cúbica de un bote salvavidas a motor se determinará restando de la capacidad bruta un volumen igual al ocupado por el motor y sus accesorios más el correspondiente a la instalación radiotelegráfica y al proyector con sus accesorios, si el bote lleva este equipo.

4. Balsas salvavidas

4.1 Balsas salvavidas rígidas

4.1.1 Toda balsa salvavidas estará construida de tal manera que sus cajas de aire o el material flotante vayan lo más cerca posible de los costados.

4.1.2 La superficie de cubierta estará situada en la parte de la balsa que ofrezca protección a sus ocupantes. Las características de la cubierta serán tales que impidan, dentro de lo posible, la entrada de agua y permitan mantener de modo efectivo a los ocupantes fuera del agua.

4.1.3 La balsa salvavidas irá provista de una capota o medio equivalente, de color muy visible, que pueda proteger a sus ocupantes contra la exposición a la intemperie, sea cual fuere la cara sobre la cual esté flotando.

4.1.4 La masa total de una balsa salvavidas con su equipo no excederá de 180 kilogramos. No obstante podrá excederse esa masa total si es posible lanzar la balsa desde una u otra banda del buque o si hay provistos medios a ambas bandas para ponerla a flote mecánicamente.

4.1.5 La balsa llevará sujeta una boza y un cabo salvavidas bien afirmado de trecho en trecho, que forme una guirnalda alrededor de su perímetro exterior. También tendrá una guirnalda fijada alrededor de su perímetro interior.

4.1.6 En cada una de sus aberturas la balsa salvavidas irá provista de medios que permitan subir a ella desde el agua.

4.1.7 La balsa estará construida de modo que sea inatacable por los hidrocarburos y los derivados de éstos.

4.1.8 Habrá una luz flotante alimentada por batería, sujeta a la balsa mediante una guía.

4.1.9 La balsa irá provista de dispositivos que permitan remolcarla con facilidad.

4.1.10 La balsa irá estibada de modo que quede flotando libremente si el buque se hunde.

4.1.11 Se dispondrán los medios necesarios para emplazar correctamente y sujetar en posición de funcionamiento la antena provista con el equipo radioeléctrico portátil a que se hace referencia en la Regla 122.

4.1.12 Toda balsa salvavidas destinada a ser utilizada con un dispositivo de arriado estará construida expresamente para ello y tendrá la resistencia necesaria para que se le pueda arriar sin riesgos hasta el agua con su carga completa de personas y equipo.

4.2 Balsas salvavidas inflables

4.2.1 Toda balsa salvavidas estará construida de tal manera que, completamente inflada y flotando con su capota armada, mantenga su estabilidad en mala mar.

4.2.2 La balsa salvavidas estará construida de tal manera que si se le lanza al agua desde una altura de 18 metros, no sufran daños ni ella ni su equipo. Si la balsa salvavidas ha de ir estibada en el buque a una altura de más de 18 metros por encima del nivel del agua, será de un tipo que haya sido sometido con éxito a una prueba de caída desde una altura por lo menos igual a la de estiba.

4.2.3 La balsa salvavidas irá provista de una capota que quede automáticamente armada una vez inflada aquélla. La capota servirá para proteger a los ocupantes de la balsa de la exposición a la intemperie, y llevará los medios precisos para recoger agua de lluvia. En lo alto de la capota habrá una lámpara cuya luminosidad provenga de una célula activada por agua de mar y en el interior de la balsa habrá instalada una lámpara semejante. La capota de la balsa salvavidas será de un color muy visible.

4.2.4 La balsa irá provista de una boza y de un cabo salvavidas bien afirmado de trecho en trecho, que forme una guirnalda alrededor de su perímetro exterior. También tendrá una guirnalda fijada alrededor de su perímetro interior.

4.2.5 La balsa podrá ser volteada sin dificultad por una sola persona si se infla en posición invertida.

4.2.6 En cada una de sus aberturas, la balsa salvavidas irá provista de medios que permitan subir a ella desde el agua.

4.2.7 La balsa salvavidas irá metida en una funda u otra clase de envuelta, cuya fabricación le permita resistir las condiciones de intenso desgaste que impone el mar. La balsa salvavidas metida en su funda u otra clase de envuelta tendrá flotabilidad propia.

4.2.8 La flotabilidad de la balsa estará concebida de modo que mediante la división en un número par de compartimientos separados, la mitad de los cuales tendrá capacidad para sostener a flote el número de personas que la balsa esté autorizada a llevar, o gracias a otros medios igualmente eficaces, se garantice que quedará un margen razonable de flotabilidad si la balsa sufre una avería o parte de ella no llega a inflarse.

4.2.9 La masa total de la balsa salvavidas con su funda o envuelta y su equipo no excederá de 180 kilogramos.

4.2.10 El piso de la balsa salvavidas será impermeable y se prestará a quedar suficientemente aislado contra el frío.

4.2.11 La balsa salvavidas se inflará con un gas que no sea perjudicial para sus ocupantes y el inflado se efectuará automáticamente, ya sea tirando de un cabo o por cualquier otro método igualmente sencillo y eficaz. Se proveerán medios que permitan mantener la presión de aire utilizando la bomba o el fuelle que para completar el inflado prescribe el párrafo 6.5.7 del presente Apéndice.

4.2.12 La balsa salvavidas será de material y construcción aprobados y estará fabricada de modo que, puesta a flote, sea capaz de resistir 30 días la exposición a la intemperie, cualquiera que sea el estado de la mar.

4.2.13 Los materiales que se utilicen para la construcción de las balsas salvavidas serán inatacables por los hidrocarburos y los derivados de éstos. La balsa salvavidas podrá operar en la gama de las temperaturas comprendidas entre más 66 grados celsius y menos 30 grados celsius.

4.2.14 La balsa salvavidas irá provista de dispositivos que permitan remolcarla con facilidad.

4.2.15 Se dispondrán los medios necesarios para emplazar y sujetar en posición de funcionamiento la antena provista con el equipo radioeléctrico portátil a que se hace referencia en la Regla 122.

4.2.16 Toda balsa salvavidas destinada a ser utilizada con un dispositivo de arriado estará construida expresamente para ello y tendrá la resistencia necesaria para que se le pueda arriar sin riesgos hasta el agua con su carga completa de personas y equipo.

5. Botes de rescate

5.1 Botes de rescate rígidos

5.1.1 Los botes de rescate rígidos serán descubiertos y de costados rígidos. La Administración podrá aprobar botes de rescate con capota rígida a condición de que ésta se pueda abrir fácilmente tanto desde el interior como desde el exterior y que no entorpezca las funciones de salvamento del bote ni el embarco y el desembarco rápidos o el arriado, el manejo y la recuperación del bote de rescate.

5.1.2 Las bancadas transversales y laterales irán en el bote de rescate al nivel más bajo posible y el fondo irá cubierto con palmejares.

5.1.3 El bote llevará dispositivos interiores de flotabilidad emplazados de modo que se garantice la estabilidad del bote con su carga total en condiciones meteorológicas desfavorables.

5.1.4 Se instalarán dispositivos interiores de flotabilidad consistentes en cajas de aire o en material flotante que sea inatacable por los hidrocarburos y los derivados de éstos, y que no ejerza ningún efecto desfavorable sobre el bote de rescate.

5.1.5 El volumen total de los dispositivos interiores de flotabilidad será cuando menos igual a la suma de:

- a) el volumen necesario para sostener el bote de rescate a flote con su equipo completo cuando el bote esté inundado en comunicación con la mar, de modo que no quede sumergido el galón de la amurada en el centro del bote; y

- b) el volumen equivalente al 7,5 por ciento de la capacidad cúbica del bote de rescate, que se determinará tal como se prescribe para los botes salvavidas en la Regla 112.

5.1.6 Si el bote lleva motor, se proveerán los medios adecuados para proteger de la hélice a las personas que se encuentren en el agua.

5.1.7 Los botes de rescate a motor irán equipados con un motor de encendido por compresión el cual se mantendrá de modo que esté listo para utilización en todo momento y será susceptible de ser puesto en marcha rápidamente en cualquier circunstancia. La velocidad avante del bote de rescate a motor en aguas tranquilas con la carga completa de personas será de por lo menos 6 nudos.

5.2 Botes de rescate inflables

5.2.1 El bote de rescate estará fabricado de modo que, puesto a flote, sea capaz de resistir 30 días la exposición a la intemperie, cualquiera que sea el estado de la mar.

5.2.2 El bote de rescate podrá operar en la gama de las temperaturas comprendidas entre más 66 grados celsius y menos 30 grados celsius.

5.2.3 Los materiales, componentes y accesorios que se utilicen en la construcción de los botes de rescate serán de tipo aprobado y resistentes a los efectos de la humedad, la acción biológica y los hidrocarburos y derivados de éstos, así como hiperresistentes a los rayos ultravioleta, y tendrán un margen de duración suficiente para garantizar que su rendimiento no sufrirá menoscabo por el hecho de que el bote vaya estibado en una cubierta expuesta durante los periodos que medien entre inspecciones normales, sin más mantenimiento que el que la tripulación del buque pueda desarrollar.

5.2.4 Una vez inflados, los compartimientos de flotabilidad que forman el contorno del bote de rescate deberán proveer un volumen mínimo de 0,17 metros cúbicos por cada persona que el bote esté autorizado a llevar de acuerdo con su certificado. El diámetro del compartimiento de flotabilidad principal de los botes que sólo lleven un tubo de flotabilidad será de 400 milímetros por lo menos.

5.2.5 Proveerá la flotabilidad un número adecuado de compartimientos separados, dispuestos de manera que si uno de ellos se desinfla esto no menoscabe la eficacia funcional del bote de rescate.

5.2.6 Cada compartimiento de flotabilidad estará provisto de una válvula de retención para el inflado manual y medios para desinflarlo. Asimismo habrá instalada una válvula de seguridad, a menos que la Administración estime que es innecesaria.

5.2.7 En los botes que lleven más de un tubo, el volumen de cada tubo no excederá del 60 por ciento del volumen total.

5.2.8 Si el bote de rescate es de propulsión a remo irá provisto de escalameras y bancadas. Las bancadas estarán instaladas al nivel más bajo posible.

5.2.9 El piso del bote de rescate será impermeable y constituirá una eficaz plataforma de trabajo.

5.2.10 Por debajo del fondo y en otros sitios vulnerables de la parte exterior del bote de rescate se colocarán bandas antiabrasivas que la Administración juzgue satisfactorias.

5.2.11 Si el bote de rescate lleva espejo de popa, éste irá a una distancia del extremo popel que no exceda del 25 por ciento de la eslora total.

5.2.12 A menos que el bote de rescate tenga arrufo suficiente, se le proveerá de una capota de proa que cubra al menos el 15 por ciento de su eslora total.

5.2.13 La parte superior del bote de rescate o la capota de proa serán de un color muy visible.

5.2.14 Se proveerán parches de refuerzo adecuados para sujetar las bozas de proa y de popa y los cabos salvavidas dispuestos en forma de guirnalda en los perímetros interior y exterior del bote de rescate.

5.2.15 Si se instala un motor se proveerán los medios adecuados para proteger de la hélice a las personas que se encuentren en el agua.

5.2.16 El bote de rescate estará completamente inflado en todo momento, a menos que se disponga de medios aprobados para inflarlo rápidamente y protegerlo de todo daño mientras esté desinflado.

5.2.17 El bote de rescate podrá ser volteado sin dificultad si está flotando en posición invertida.

6. Equipo de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate

El equipo, exceptuado cualquier bichero, que se mantendrá listo para abrir el bote del costado del buque, irá sujeto en el interior de la embarcación o del bote. Los dispositivos de sujeción estarán dispuestos de modo que se garantice la estiba del equipo sin riesgos y se evite todo lo que pueda entorpecer el embarco y el manejo rápidos durante la operación de arriado. Los componentes pequeños del equipo se guardarán en una bolsa o en un recipiente sujetos en la embarcación o el bote o en una taquilla que tenga marcas bien visibles. En las balsas salvavidas rígidas el equipo irá estibado de modo que sea fácilmente accesible, cualquiera que sea la cara sobre la cual esté flotando la balsa. Todos los componentes del equipo serán tan pequeños y livianos como resulte posible.

6.1 Equipo de los botes salvavidas rígidos

6.1.1 Un juego de remos flotantes por bancada de un solo remero, dos remos flotantes de respeto y una espadilla flotante; un juego y medio de horquillas o toletes sujetos al bote con una piola o una cadena.

6.1.2 Un bichero.

6.1.3 Dos espiches por cada orificio de desagüe, sujetos al bote con piolas o cadenas (no se exigirán espiches si el bote tiene instaladas válvulas de desagüe automáticas).

6.1.4 Un achicador y dos baldes de material aprobado.

6.1.5 Un timón ya montado en el bote y una caña de timón.

6.1.6 Uno o varios palos con estayes de cable galvanizado y velas de color anaranjado.

- 6.1.7 Un cabo salvavidas sujeto de trecho en trecho, que forme una guirnalda alrededor del perímetro exterior del bote; para el caso de vuelco del bote, medios aprobados que permitan agarrarse a él, medios que pueden ser quillas de panteque, continuas o aligeradas formando asideros, en conjunción con cabos para asirse amarrados de regala a regala pasando por debajo de la quilla, u otros dispositivos aprobados.
- 6.1.8 Dos hachuelas colocadas una a cada extremo del bote.
- 6.1.9 Un farol con combustible suficiente para 12 horas.
- 6.1.10 Un recipiente estanco con dos cajas de fósforos que el viento no extinga fácilmente.
- 6.1.11 Un compás de funcionamiento seguro montado en un cubichete, luminiscente y con medios adecuados de iluminación.
- 6.1.12 Un ancla flotante de tamaño aprobado con un cabo de resistencia y longitud adecuadas.
- 6.1.13 Dos bozas de longitud y resistencia adecuadas, una amarrada al extremo de proa con gaza y cazonete de modo que sea fácil largarla y la otra firmemente sujeta a la roda y lista para ser utilizada.
- 6.1.14 Un recipiente con 4,5 litros de aceite vegetal, de pescado o animal, que permita extender fácilmente el aceite sobre el agua y susceptible de quedar sujeto al ancla flotante.
- 6.1.15 Cuatro señales de socorro con paracaídas de tipo aprobado, capaces de dar una luz roja brillante a gran altitud, y seis bengalas de mano para señales de socorro, de un tipo aprobado, capaces de dar una luz roja brillante.
- 6.1.16 Dos señales fumígenas flotantes de un tipo aprobado (para uso diurno), capaces de generar una masa de humo de color anaranjado.
- 6.1.17 Un botiquín de primeros auxilios aprobado, en un estuche estanco.
- 6.1.18 Una linterna eléctrica estanca adecuada para hacer señales Morse, un juego de pilas de respeto y una bombilla de recambio, todo ello en un estuche estanco.

- 6.1.19 Un espejo de señales diurnas de tipo aprobado.
- 6.1.20 Una navaja de bolsillo, que lleve abrelatas, sujeta al bote salvavidas con una piola.
- 6.1.21 Dos guías flotantes ligeras.
- 6.1.22 Una bomba de funcionamiento manual, de tipo aprobado.
- 6.1.23 Un silbato o medio equivalente para dar señales acústicas.
- 6.1.24 Un reflector radar aprobado.
- 6.1.25 Un juego de aparejos de pesca.
- 6.1.26 Una capota o toldo de tipo aprobado, de color muy visible, que sirva para proteger a los ocupantes del bote de la exposición a la intemperie.
- 6.1.27 Un ejemplar de una tabla adecuada de señales de salvamento.
- 6.1.28 Instrucciones acerca de cómo sobrevivir en el bote.
- 6.1.29 Medios adecuados para que una persona pueda subir al bote desde el agua.
- 6.1.30 Una ración de alimentos, que dé como mínimo 8.000 kilojulios, para cada una de las personas que el bote esté autorizado a llevar; las raciones irán en receptáculos herméticos metidos en un envase estanco.
- 6.1.31 Receptáculos estancos con 3 litros de agua dulce para cada persona que el bote salvavidas esté autorizado a llevar, o envases estancos con 2 litros de agua dulce para cada persona y un aparato desalinizador aprobado capaz de suministrar 1 litro de agua dulce por persona; un acetre inoxidable con su piola; un vaso graduado inoxidable para beber.

6.2 Equipo de los botes salvavidas rígidos a motor

- 6.2.1 Todo el equipo especificado en la Sección 6.1 del presente Apéndice, si bien los botes salvavidas a motor no han de llevar necesariamente palos ni velas, ni más de la mitad del juego de remos; no obstante llevarán dos bicheros.

6.2.2 Equipo portátil extintor de incendios, de un tipo aprobado, capaz de descargar espuma u otra sustancia adecuada para apagar incendios debidos a la inflamación de hidrocarburos.

6.2.3 El equipo a que se hace referencia en la Regla 123, si procede.

6.3 Equipo de los botes salvavidas inflados

6.3.1 Un juego de remos flotantes por bancada de un solo remero, dos remos flotantes de respeto y una espadilla flotante; un juego de escalameras y una escalamera para la espadilla, sujetas firmemente al bote.

6.3.2 Un bichero de punta redonda.

6.3.3 Dos espiches por cada orificio de desagüe, sujetos al bote con piolas (no se exigirán espiches si el bote tiene instaladas válvulas de desagüe automáticas).

6.3.4 Una esponja, un achicador y dos baldes de material aprobado.

6.3.5 Un cabo salvavidas sujeto de trecho en trecho, que forme una guirnalda alrededor del perímetro exterior del tubo superior y, también sujeto de trecho en trecho, otro cabo salvavidas que forme otra guirnalda alrededor del perímetro interior de dicho tubo superior, en conjunción con cabos para asirse amarrados de regala a regala pasando por debajo de la quilla, u otros dispositivos aprobados.

6.3.6 Un farol con combustible suficiente para 12 horas.

6.3.7 Un recipiente estanco con dos cajas de fósforos que el viento no extinga fácilmente.

6.3.8 Un compás de funcionamiento seguro montado en un cubichete, luminiscente y con medios adecuados de iluminación.

6.3.9 Un ancla flotante de tamaño aprobado con un cabo de resistencia y longitud adecuadas.

6.3.10 Dos bozas de longitud y resistencia adecuadas, una amarrada al extremo de proa con gaza y cazonete de modo que sea fácil largarla y la otra firmemente sujeta a la roda y lista para ser utilizada.

- 6.3.11 Un recipiente con 4,5 litros de aceite vegetal, de pescado o animal, que permita extender fácilmente el aceite sobre el agua, y susceptible de quedar sujeto al ancla flotante.
- 6.3.12 Cuatro señales de socorro con paracaídas de tipo aprobado, capaces de dar una luz roja brillante a gran altitud, y seis bengalas de mano para señales de socorro, de un tipo aprobado, que den una luz roja brillante.
- 6.3.13 Dos señales fumígenas flotantes de un tipo aprobado (para uso diurno), capaces de generar una masa de humo de color anaranjado.
- 6.3.14 Un botiquín de primeros auxilios aprobado, en un estuche estanco.
- 6.3.15 Una linterna eléctrica estanca adecuada para hacer señales Morse, un juego de pilas de respeto y una bombilla de recambio, todo ello en un estuche estanco.
- 6.3.16 Un espejo de señales diurnas de tipo aprobado.
- 6.3.17 Una navaja de muelle sujeta al bote con una piola.
- 6.3.18 Dos guías flotantes ligeras.
- 6.3.19 Un silbato o medio equivalente para dar señales acústicas.
- 6.3.20 Un reflector radar aprobado.
- 6.3.21 Un juego de aparejos de pesca.
- 6.3.22 Una capota o toldo de tipo aprobado, de color muy visible, que sirva para proteger a los ocupantes del bote de la exposición a la intemperie.
- 6.3.23 Un ejemplar de una tabla adecuada de señales de salvamento.
- 6.3.24 Instrucciones acerca de cómo sobrevivir en el bote.
- 6.3.25 Un estuche aprobado con lo necesario para reparar pinchazos en los compartimientos de flotabilidad.
- 6.3.26 Una bomba o un fuelle para completar el inflado.
- 6.3.27 Un manómetro para controlar la presión de inflado.
- 6.3.28 Medios adecuados para que una persona pueda subir al bote desde el agua.

6.3.29 Dispositivos que permitan remolcar el bote con facilidad.

6.3.30 Una ración de alimentos, que dé como mínimo 8.000 kilojulios, para cada una de las personas que el bote esté autorizado a llevar; las raciones irán en receptáculos herméticos metidos en un envase estanco.

6.3.31 Receptáculos estancos con 3 litros de agua dulce para cada persona que el bote esté autorizado a llevar, o envases estancos con 2 litros de agua dulce para cada persona y un aparato desalinizador aprobado capaz de suministrar 1 litro de agua dulce por persona; un acetre inoxidable con su piola; un vaso graduado inoxidable para beber.

6.3.32 Tres abrelatas de seguridad.

6.4 Equipo de los botes salvavidas inflados de propulsión a motor

6.4.1 Todo el equipo especificado en la Sección 6.3 del presente Apéndice.

6.4.2 Equipo portátil extintor de incendios, de un tipo aprobado, capaz de descargar espuma u otra sustancia adecuada para apagar incendios debidos a la inflamación de hidrocarburos.

6.4.3 El equipo a que se hace referencia en la Regla 123, si procede.

6.5 Equipo de las balsas salvavidas

6.5.1 Dos zaguales.

6.5.2 Un pequeño aro flotante sujeto a un cabo flotante de por lo menos 30 metros de longitud.

6.5.3 Si se trata de balsas salvavidas autorizadas para llevar 12 personas como máximo: una navaja de muelle y un achicador; si se trata de balsas autorizadas para llevar 13 personas o más: dos navajas de muelle y dos achicadores.

6.5.4 Dos esponjas.

6.5.5 Dos anclas flotantes, una de ellas permanentemente sujeta a la balsa y la otra de respeto, con un cabo.

- 6.5.6 Un estuche con lo necesario para reparar pinchazos en los compartimientos de flotabilidad, a menos que la balsa cumpla con lo prescrito en la Sección 4.1 del presente Apéndice.
- 6.5.7 Una bomba o un fuelle para completar el inflado, a menos que la balsa cumpla con lo prescrito en la Sección 4.1 del presente Apéndice.
- 6.5.8 Tres abrelatas de seguridad.
- 6.5.9 Un botiquín de primeros auxilios aprobado, en un estuche estanco.
- 6.5.10 Una linterna eléctrica estanca adecuada para hacer señales Morse, un juego de pilas de respeto y una bombilla de recambio, todo ello en un estuche estanco.
- 6.5.11 Un espejo de señales diurnas de tipo aprobado y un silbato para dar señales.
- 6.5.12 Dos señales de socorro con paracaídas de tipo aprobado, capaces de dar una luz roja brillante a gran altitud.
- 6.5.13 Seis bengalas de mano para señales de socorro, de un tipo aprobado, capaces de dar una luz roja brillante.
- 6.5.14 Un juego de aparejos de pesca.
- 6.5.15 Una ración de alimentos, que dé como mínimo 8.000 kilojulios, para cada una de las personas que la balsa esté autorizada a llevar; las raciones irán en receptáculos herméticos.
- 6.5.16 Receptáculos estancos con 1,5 litros de agua dulce para cada persona que la balsa esté autorizada a llevar; de esa cantidad, medio litro por persona podrá ser sustituido por un aparato desalinizador capaz de suministrar un volumen equivalente de agua potable; un vaso graduado inoxidable para beber.
- 6.5.17 Seis pastillas contra el mareo o medicamento equivalente aprobado, para cada una de las personas que la balsa esté autorizada a llevar.
- 6.5.18 Instrucciones acerca de cómo sobrevivir en la balsa.
- 6.5.19 Un ejemplar de una tabla adecuada de señales de salvamento.

6.6 Equipo de los botes de rescate rígidos

6.6.1 Un juego de remos flotantes por bancada de un solo remero y un remo flotante de respeto, pero nunca menos de tres remos en total; un juego de toletes u horquillas sujetos al bote con una piola o una cadena.

6.6.2 Un bichero.

6.6.3 Dos espiches por cada orificio de desagüe, sujetos al bote con piolas o cadenas (no se exigirán espiches si el bote tiene instaladas válvulas de desagüe automáticas).

6.6.4 Un achicador y un balde.

6.6.5 Un timón ya montado en el bote y una caña de timón.

6.6.6 Un cabo salvavidas sujeto de trecho en trecho, que forme una guirnalda alrededor del perímetro exterior del bote. Para el caso de vuelco del bote, medios que permitan agarrarse a él, medios que pueden ser quillas de pantoque, continuas o aligeradas formando asideros.

6.6.7 Una boza de longitud y resistencia adecuadas, amarrada al extremo de proa con gaza y cazonete de modo que sea fácil largarla.

6.6.8 Una linterna eléctrica estanca adecuada para hacer señales Morse, un juego de pilas de respeto y una bombilla de recambio, todo ello en un estuche estanco.

6.6.9 Una hachuela.

6.6.10 Dos pequeños aros flotantes, cada uno de ellos sujeto a un liviano cabo flotante de por lo menos 30 metros de longitud.

6.6.11 Un ancla flotante de tamaño aprobado con un cabo de resistencia y longitud adecuadas.

6.6.12 Un silbato o medio equivalente para dar señales acústicas.

6.6.13 Una navaja de bolsillo.

6.6.14 Un proyector aprobado, a menos que la Administración considere que la lámpara de señales diurnas prescrita en la Regla 152 es transportable y adecuada para tal finalidad.

6.7. Equipo de los botes de rescate inflables

- 6.7.1 Un mínimo de cuatro remos, o zaguales, flotantes.
- 6.7.2 De ser necesario, un espiche sujeto al bote con una piola.
- 6.7.3 Un achicador y dos esponjas.
- 6.7.4 Un cabo salvavidas sujeto de trecho en trecho, que forme una guirnalda alrededor del perímetro exterior del bote, y también sujeto de trecho en trecho, otro cabo salvavidas que forme otra guirnalda alrededor del perímetro interior.
- 6.7.5 Una horquilla o estrobo para encapillar la espadilla en el espejo de popa, cuando lo haya.
- 6.7.6 Dos bozas de longitud y mena adecuadas.
- 6.7.7 Dos pequeños aros flotantes sujetos, cada uno de ellos sujeto a un liviano cabo flotante de por lo menos 30 metros de longitud.
- 6.7.8 Un ancla flotante de tamaño aprobado con un cabo de resistencia y longitud adecuadas.
- 6.7.9 Una linterna eléctrica estanca adecuada para hacer señales Morse, un juego de pilas de respeto y una bombilla de recambio, todo ello en un estuche estanco.
- 6.7.10 Una navaja de muelle.
- 6.7.11 Un silbato o medio equivalente para dar señales acústicas.
- 6.7.12 Un estuche adecuado con lo necesario para reparar pinchazos.
- 6.7.13 Una bomba o fuelle para completar el inflado.
- 6.7.14 Un proyector aprobado, a menos que la Administración considere que la lámpara de señales diurnas prescrita en la Regla 152 es transportable y adecuada para tal finalidad.

6.8 Exenciones relativas a equipo para embarcaciones de supervivencia

En el caso de buques dedicados a viajes que por su duración y por las condiciones en que se realicen, a juicio de la Administración hagan innecesarios ciertos componentes del equipo para

embarcaciones de supervivencia especificados en la Sección 6 del presente Apéndice, la Administración podrá permitir que se prescinda de lo siguiente:

- a) en botes salvavidas rígidos, de los componentes a que se hace referencia en los párrafos 6, 19, 20, 24, 29 y 30 de la Sección 6.1;
- b) en botes salvavidas inflados, de los componentes a que se hace referencia en los párrafos 16, 20, 29 y 30 de la Sección 6.3;
- c) en balsas salvavidas, de algunos de los componentes de la Sección 6.5.

7. Prescripciones relativas a la estiba de las embarcaciones de supervivencia y a los pescantes necesarios para éstas

7.1 Salvo cuando se apruebe otro dispositivo de arriado, los pescantes serán:

- a) del tipo basculante o de gravedad para maniobrar botes salvavidas cuya masa no exceda de 2.300 kilogramos cuando vayan a ser zallados;
- b) del tipo de gravedad para maniobrar botes salvavidas cuya masa exceda de 2.300 kilogramos cuando vayan a ser zallados.

7.2 Los pescantes, tiras, motones y demás accesorios serán de resistencia suficiente para que los botes puedan ser zallados por dos tripulantes encargados de ponerlos a flote y luego arriados sin riesgos llevando su carga completa de personas y equipo, aunque el buque tenga una escora de 15 grados a cualquiera de ambas bandas y un asiento de 10 grados.

7.3 Cuando haya instalados dispositivos mecanizados para recuperar las embarcaciones de supervivencia, también se proveerá un mecanismo eficiente de funcionamiento manual. Si la retracción de los pescantes se efectúa por medio de tiras accionadas mecánicamente, se instalarán dispositivos de seguridad que corten automáticamente el paso de energía antes de que los pescantes choquen contra los topes, para evitar así esfuerzos excesivos a las tiras metálicas y a los pescantes.

7.4 Para maniobrar los botes salvavidas, así como las balsas salvavidas de arriado por medio de pescantes, se utilizarán tiras de cable juntamente con chigres de un tipo aprobado. En el caso de botes de rescate, la Administración podrá autorizar el empleo de tiras de abacá o de otro material aprobado, con o sin chigres, cuando la distancia desde la cubierta hasta la flotación del buque en la condición de carga mínima de servicio no exceda de 4,5 metros y, en otros casos, cuando estime que las tiras de abacá o de otro material aprobado son adecuadas.

7.5 Se proveerán deslizaderas u otros medios adecuados para facilitar el arriado de los botes salvavidas venciendo una escora de 15 grados.

7.6 Se proveerán medios para acercar los botes salvavidas o las balsas salvavidas de arriado por medio de pescantes al costado del buque y mantenerlos en esa posición de modo que se pueda embarcar en ellos sin riesgos.

7.7 Se fijarán al menos dos cabos salvavidas al nervio tendido entre las cabezas de los pescantes. Las tiras y los cabos salvavidas tendrán la longitud suficiente para llegar al agua con el buque en su condición de carga mínima de servicio y escorado 15 grados a una u otra banda. Los motones inferiores irán provistos de un anillo o eslabón adecuados para la sujeción en los ganchos de suspensión, a menos que se instale un mecanismo de desenganche de tipo aprobado.

7.8 Los botes salvavidas que vayan sujetos a pescantes tendrán las tiras listas para ser utilizadas, y se dispondrán los medios necesarios para que los botes se suelten con rapidez, aunque no forzosamente a la vez, de las dos tiras. Los puntos de enganche de los botes a las tiras estarán por encima de la regala, a una altura que garantice la estabilidad cuando los botes sean arriados.

8. Condiciones que deben reunir los chalecos y aros salvavidas

8.1 Chalecos salvavidas

8.1.1 Los materiales de que estén hechos y su confección serán de buena calidad.

8.1.2 Estarán concebidos de modo que, dentro de lo posible, se elimine todo riesgo de que el usuario se los ponga incorrectamente, aunque podrán llevarse vueltos del revés.

8.1.3 Podrán elevar la cara de una persona exhausta o desvanecida y mantenerla separada del agua, con el cuerpo inclinado hacia atrás con respecto a su posición vertical.

8.1.4 Podrán hacer girar el cuerpo en el agua desde cualquier posición hasta dejarlo en una posición segura que lo haga flotar inclinado hacia atrás con respecto a su posición vertical.

8.1.5 Serán inatacables por los hidrocarburos y los derivados de éstos.

8.1.6 Serán de color muy visible.

8.1.7 Irán provistos de un silbato de tipo aprobado, firmemente sujeto al chaleco por un cordón.

8.1.8 La flotabilidad del chaleco prescrita para obtener el rendimiento arriba indicado no sufrirá reducción superior al 5 por ciento al cabo de 24 horas de inmersión en agua dulce.

8.1.9 Los chalecos salvavidas que para flotar hayan de ser inflados:

- a) tendrán dos compartimientos inflables separados;
- b) podrán ser inflados indistintamente con medios mecánicos o con la boca; y
- c) cumplirán con lo estipulado en los párrafos 8.1.1 a 8.1.8 del presente Apéndice, aunque sólo tengan inflada una de las dos cámaras de aire.

8.1.10 Los chalecos salvavidas serán sometidos a pruebas que la Administración juzgue satisfactorias.

8.2 Aros salvavidas

8.2.1 Serán de corcho macizo o de cualquier otro material equivalente.

8.2.2 Serán capaces de sostener en agua dulce durante 24 horas un peso mínimo de 14,5 kilogramos, para imponer el cual se emplearán pesas de hierro.

8.2.3 Serán inatacables por los hidrocarburos y los derivados de éstos.

8.2.4 Serán de un color muy visible.

8.2.5 Llevarán marcados con mayúsculas el nombre del buque que los lleve y el puerto de matrícula o las letras y números del registro de pesca de dicho buque.

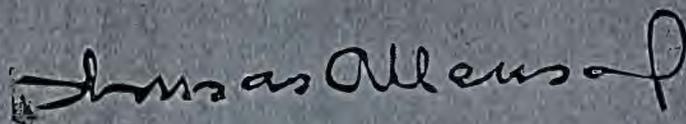
8.2.6 Los aros salvavidas hechos de plástico o de otros compuestos sintéticos serán capaces de conservar sus propiedades de flotabilidad o durabilidad en contacto con el agua de mar o con derivados de hidrocarburos, o al sufrir las variaciones de temperatura y los cambios climáticos típicos de los viajes por alta mar.

8.2.7 Cada aro salvavidas irá provisto de un cabo de buena calidad que no haga cocas, sujeto sólidamente al aro en cuatro puntos equidistantes para formar senos que sirvan de asideros.

8.2.8 La masa del aro salvavidas no excederá de 6,15 kilogramos al salir de fábrica. Los aros salvavidas provistos de luces de encendido automático y de señales fumígenas de funcionamiento automático tendrán una masa de 4 kilogramos como mínimo.

8.2.9 Quedan prohibidos los aros salvavidas rellenos de anea, virutas de corcho o corcho granulado o de cualquier otro material granulado suelto, o aquéllos cuya flotabilidad dependa de compartimientos de aire que hayan de inflarse.

Copia auténtica certificada del Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, fechado en Torremolinos el 2 de abril de 1977, el original del cual ha sido depositado ante el Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.



Por el Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental:

Londres, 28. 5. 80

**MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES**

MEMORÁNDUM (DSL) N° DSL00325/2020

A : DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS

De : DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA, LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS

Asunto : Solicitud de perfeccionamiento interno del "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las Disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977"

Referencia : MEMORÁNDUM DGT0380/2016

1. Mucho se agradecerá a esa Dirección General tenga a bien disponer el inicio del proceso de perfeccionamiento interno del "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las Disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977", acuerdo internacional de carácter multilateral adoptado en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, el 11 de octubre de 2012.

I. ANTECEDENTES

2. El 2 de abril de 1977, en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI), se adoptó el "Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros" ("Convenio de Torremolinos"), el cual buscó llenar un vacío existente en la regulación internacional sobre la seguridad de los buques pesqueros. Posteriormente, tras observar que el Convenio difícilmente entraría en vigor, el 2 de abril de 1993 se adoptó el "Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977" ("Protocolo de Torremolinos"), el cual "actualiza, enmienda e integra el Convenio original".[1] Debido a que el Protocolo de Torremolinos tampoco entró en vigor, la OMI impulsó la adopción de un nuevo acuerdo que regule efectivamente la seguridad de los buques pesqueros a nivel internacional.

3. El 11 de octubre de 2012, se adoptó el "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la Implantación de las Disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977" ("Acuerdo de Ciudad del Cabo"), en Ciudad del Cabo, Sudáfrica. De acuerdo a lo señalado en su artículo 1, las "[p]artes en este Acuerdo harán efectivas" determinadas disposiciones del mismo Acuerdo, del Protocolo de 1993 y del Convenio de 1977.

4. Conforme a lo establecido en su artículo 3, el Acuerdo de Ciudad del Cabo estuvo abierto a la firma en la sede de la OMI, Londres, desde el 11 de febrero de 2013 hasta el 10 de febrero de 2014. A partir del 11 de febrero de 2014 se encuentra abierto a la adhesión.

5. El Acuerdo de Ciudad del Cabo entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que por lo menos 22 Estados que en total tengan como mínimo 3600 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 mts. que operen en alta mar hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él.

II. DESCRIPCIÓN DEL TRATADO

6. El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 constituye un acuerdo multilateral que tiene naturaleza jurídica de un tratado (Memorándum N° DGT0380/2016), de conformidad con el artículo 2, numeral 1, literal a, de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, de la cual el Perú es Estado Parte.

7. Asimismo, el Acuerdo de Ciudad del Cabo constituye un esfuerzo impulsado por la OMI a fin de implantar determinadas disposiciones del Convenio de Torremolinos de 1977 y su Protocolo de 1993, instrumentos que no entraron en vigor.

8. Conforme a lo señalado en su Tercer y Cuarto Considerandos, el Acuerdo de Ciudad del Cabo busca establecer "las normas prácticas más elevadas para la seguridad de los buques pesqueros que puedan ser implantadas por todos los Estados interesados". Igualmente, este instrumento internacional hará efectivas disposiciones relativas a la construcción y equipamiento de los buques pesqueros, la inspección y reconocimiento de los referidos buques, la expedición, validez y duración de los certificados internacionales de seguridad del buque pesquero, entre otras.

III. DECISIÓN DE LA COMISIÓN CONSULTIVA TÉCNICA MULTISECTORIAL SOBRE ASUNTOS DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

9. El 20 de febrero de 2015, en la sesión del pleno de la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre asuntos de la Organización Marítima Internacional ("COMI"), la cual es presidida por el Ministerio de Relaciones Exteriores, se conformó un grupo de trabajo encargado de impulsar el inicio del proceso de perfeccionamiento interno del Acuerdo de Ciudad del Cabo.[2] Posteriormente, en la sesión del pleno del 17 de diciembre de 2015, se informó que el Ministerio de la Producción (PRODUCE), el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) y la Autoridad Portuaria Nacional (APN) otorgaron su conformidad preliminar sobre dicho Acuerdo. Con fecha 16 de mayo de 2016, se solicitaron las opiniones técnico-legales y la conformidad expresa de las referidas entidades, así como la del Ministerio del Ambiente (MINAM).

10. Debido a que no se obtuvieron oportunamente las opiniones de todos los sectores involucrados, el 18 de julio de 2019 la COMI acordó que era necesario actualizar las opiniones de los sectores en conjunto con un nuevo pronunciamiento de la COMI, habida cuenta del tiempo transcurrido. Por ello, con el objeto de coadyuvar en la actualización y emisión de las opiniones, se creó un grupo de trabajo encargado de analizar los principales aspectos del Acuerdo de Ciudad del Cabo y, si corresponde, recomendar al pleno someter a votación el perfeccionamiento interno.

11. El 12 de septiembre de 2019, tras el informe del grupo de trabajo, el pleno recomendó el pronto inicio del perfeccionamiento interno del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012. Tras volver a solicitar las opiniones de los sectores, estas fueron remitidas en setiembre (MINCETUR y DICAPI), octubre (MINAM y APN) y noviembre (PRODUCE) de 2019.

IV. OPINIÓN DE LOS SECTORES COMPETENTES

12. El 12 de setiembre de 2019, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), mediante Oficio N° 2507/3, emitió opinión técnico-legal favorable y recomendó promover la adhesión del Perú al Acuerdo de Ciudad del Cabo.

13. El 23 de octubre de 2019, la Autoridad Portuaria Nacional (APN), mediante Oficio N° 1105-2019-APN-GG, ratificó su opinión emitida mediante Oficio N° 184-2016-APN/PD-UAJ, en la cual expresó su opinión técnico-legal favorable para la adhesión del Perú al Acuerdo. En ese sentido, la APN concluyó que no se requiere modificar la normativa portuaria vigente, y que, en todo caso, la adhesión del Perú contribuirá a implantar estándares de seguridad de la vida humana a bordo de las naves pesqueras y durante la recepción/despacho de buques pesqueros en los puertos del Perú.

14. El 15 de noviembre de 2019, el Ministerio de la Producción (PRODUCE), mediante Oficio N° 529-2019-PRODUCE/DVPA, ratificó su opinión técnico-legal favorable expresada en el Oficio N° 440-2016-PRODUCE/DVPA y en el Oficio N° 474-2016-PRODUCE/DGP, de fechas 30 de junio y 12 de julio de 2016, respectivamente, toda vez que las disposiciones del Acuerdo de Ciudad del Cabo guardan coherencia con la legislación interna y no existe necesidad de modificar normas con rango de ley a fin de viabilizar su ejecución.

15. Por su parte, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), mediante Oficio N° 170-2019-MINCETUR/VMCE, del 29 de agosto de 2019, ratificó su opinión emitida el 24 de junio del 2016, mediante Oficio N° 156-2016-MINCETUR/VMCE, en la que expresó que, por no enmarcarse dentro de sus competencias, no le corresponde a ese sector emitir opinión técnico-legal sobre el Acuerdo de Ciudad del Cabo. En la misma línea, el Ministerio del Ambiente (MINAM), mediante Oficio N° 01039-2019-MINAM/SG, del 15 de octubre de 2019, ratificó la opinión emitida mediante Oficio N° 828-2016-MINAM-VMGA/DGCA, del 2 de agosto de 2016, mediante la cual comunicó que ese sector no es competente para emitir opinión técnico-legal.

V. OPINIÓN DE LA OFICINA GENERAL DE ASUNTOS LEGALES

16. La Oficina General de Asuntos Legales (LEG), mediante Memorandum N° LEG00388/2020, de fecha 23 de abril de 2020, emitió su opinión sobre el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012. Al respecto, la Oficina General de Asuntos Legales señaló que el Acuerdo de Ciudad del Cabo puede ser suscrito por el presidente

de la República o el Ministro de Relaciones Exteriores, según lo dispuesto en el artículo 7 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969. Agregó que, alternativamente, podrá ser suscrito por otro funcionario con los plenos poderes correspondientes a tenor del artículo 7 de la citada Convención de Viena y el artículo 2 del Decreto Supremo N° 031-2007-RE.

17. Asimismo, la Oficina General de Asuntos Legales (LEG) señaló que, para que el Perú pueda manifestar su consentimiento en obligarse por el Acuerdo de Ciudad del Cabo, se requiere depositar el correspondiente instrumento de adhesión con el Secretario General de la OMI, conforme a lo establecido en el artículo 13.1 del texto del Protocolo de Torremolinos de 1993.

VI. OPINIÓN DE LA DIRECCIÓN DE ASUNTOS MARÍTIMOS

18. Mediante la aplicación del Acuerdo de Ciudad del Cabo se harán efectivas determinadas disposiciones del Convenio de Torremolinos de 1977 y su Protocolo de 1993, instrumentos que no entraron en vigor, a fin de proteger y potenciar a las embarcaciones pesqueras y a sus tripulaciones.

19. Al respecto, la Dirección de Asuntos Marítimos de esta Dirección General considera que el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 ayudará a consolidar la imagen del Perú como un Estado comprometido con los objetivos de la OMI y con voluntad política para contribuir a promover la seguridad de los buques pesqueros. Dicho compromiso se ve reflejado en la reelección del Perú como miembro del Consejo de la OMI, en la "categoría C", en noviembre de 2019, en Londres, Reino Unido.

20. Asimismo, esta Dirección considera que la adhesión del Perú al Acuerdo tendrá un efecto positivo en la seguridad en el sector pesquero, toda vez que permitirá implementar disposiciones relativas al reconocimiento y la certificación de los buques, la investigación de siniestros y las supervisiones por parte de los Estados Rectores del Puerto. Igualmente, el régimen de inspección y reconocimiento del Acuerdo permitirá combatir contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada ("pesca INDNR") ya que contribuirá con el establecimiento de un marco legal para que los Estados Rectores del Puerto efectúen inspecciones a aquellas embarcaciones empleadas para este tipo de actividades.

21. Tomando en consideración que se cuenta con la opinión técnico-legal favorable de los sectores competentes, y toda vez que dichos sectores han señalado beneficios adicionales para el Perú, la Dirección de Asuntos Marítimos de esta Dirección General emite opinión favorable para el inicio del perfeccionamiento interno del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.

22. Conforme a lo señalado en el Memorándum N° DGT0380/2016, de fecha 17 de mayo de 2016, se acompañan en físico los siguientes documentos.

- Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012;
- Protocolo de Torremolinos de 1993;
- Convenio de Torremolinos de 1977.

[1] Fecha de consulta: 9 de octubre de 2020. Véase:

<http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/The-Torremolinos-International-Convention-for-the-Safety-of-Fishing-Vessels.aspx..>

[2] Conformaron parte del Grupo de Trabajo las siguientes entidades: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), Ministerio de la Producción (PRODUCE), Ministerio del Ambiente (MINAM), la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) y la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

Lima, 12 de October del 2020

Augusto David Teodoro Arzubiaga Scheuch
Embajador

Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos

Este documento ha sido impreso por Pablo Andrés Moscoso de la Cuba, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 13/10/20 11:13 AM

Anexos

- a. Oficio DICAPI.pdf
- b. Oficio APN.pdf
- c. Oficio PRODUCE.pdf
- d. Oficio MINCETUR.pdf
- e. Oficio MINAM.pdf
- 1. Acuerdo de Ciudad del Cabo 2012.pdf
- 2. Protocolo de Torremolinos de 1993.pdf
- 3. Convenio de Torremolinos y Anexo de 1977.pdf

Proveidos

Proveido de Augusto David Teodoro Arzubiaga Scheuch (12/10/2020 18:00:29)

Derivado a Elizabeth Alice González Porturas

Pendiente inicial.

Proveido de Elizabeth Alice González Porturas (12/10/2020 18:12:05)

Derivado a Iván Adolfo Aybar Valdivia

Favor proceder

0 7 3

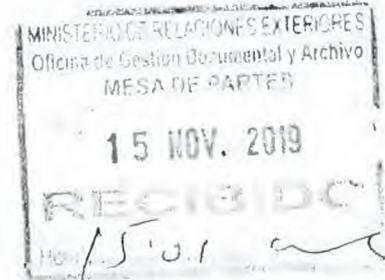
F A M D L C 1



"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"AÑO DE LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA IMPUNIDAD"

Despacho Viceministerial de Pesca y Acuicultura

Lima, 15 NOV. 2019



OFICIO N° 529 -2019-PRODUCE/DVPA

Señor Embajador
ROBERTO HERNÁN SEMINARIO PORTOCARRERO
Director General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos
Ministerio de Relaciones Exteriores
Jirón Lampa N° 545, Lima
Presente. -

ASUNTO : Conformidad con el Acuerdo de Ciudad del Cabo – 2012

REFERENCIA : OF.RE(DSL)N°2-12-A/309

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en relación a su atento oficio de la referencia, relativo al procedimiento de perfeccionamiento interno del instrumento internacional a que alude el asunto del rubro.

Sobre el particular, cumplimos expresarles que el Despacho a mi cargo ratifica la conformidad puesta de manifiesto en el Oficio N°440-2016-PRODUCE/DVPA, así como en el Oficio N°474-2016-PRODUCE/DGP, de fechas 30 de junio y 12 de Julio, respectivamente, los mismos que oportunamente, fueron recibidos por su Despacho.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle las muestras de mi consideración.

Atentamente,



MARÍA DEL CARMEN ABREGÚ BAEZ
Viceministra de Pesca y Acuicultura

MAB/srd.

MRE	
MESA DE PARTES RECIBIDO	
CÓDIGO	.....
Trámite a cargo de	2 12. A / 102
DSL 15 NOV 2019	
Copias para información	
1	.....
2	.....
OBSERVACIONES	

Handwritten mark

AMA
0117116



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

Lima, 30 JUN. 2016

OFICIO N° 440 -2016-PRODUCE/DVPA

Señor
LUIS SANDOVAL DÁVILA
Embajador
Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos
Ministerio de Relaciones Exteriores
Presente.-



Referencia : OF. RE (DSL-AMA) N° 2-12-A/166
Registro N° 00043471-2016

Es grato dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y, en atención al documento de la referencia, remitirle copia del Informe N° 00084-2016-PRODUCE/OGAJ-mburstein, de la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de la Producción, a fin de emitir opinión en relación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 y de las disposiciones señaladas en el artículo 1.2 del mismo.



Hago propicia la ocasión para reiterarle los sentimientos de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,



JUAN CARLOS REQUEJO ALEMAN
Vice Ministro de Pesca y Acuicultura



Ministerio de Relaciones Exteriores	
Dirección de Asuntos Marítimos	
Tema:	
N° Ingreso:	878
Fecha de Ingreso:	01.07.16
Derivado a:	sr. Pacheco
Decreto:	convocarse

MESA DE PARTES	
RECIBIDO	
CODIGO	2-12-A/166
Trámite y Cargo de	DSL
30 JUN, 2016/107	
1	
2	
Observaciones	MA

13



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

INFORME N° 00084-2016-PRODUCE/OGAJ-mburstein

A : DR. JAIME TALLEDO DE LAMA
Director General
Oficina General de Asesoría Jurídica

De : Miguel Burstein Augusto
Abogado
Oficina General de Asesoría Jurídica

Asunto : Conformidad del Sector con el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.

Ref. : a) OF. RE (DSL-AMA) N° 2-12-A/166
b) Memorando N° 3210-2016-PRODUCE/DVPA

Fecha : San Isidro,

Me dirijo a usted en virtud de lo contenido en los documentos de la referencia, mediante los cuales se solicita a la Oficina General de Asesoría Jurídica opinión legal respecto al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.

Al respecto, debo manifestar lo siguiente:

I) ANTECEDENTES

- 1.1) Mediante el documento de la referencia a), la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores solicita al Despacho Viceministerial de Pesca y Acuicultura emitir su opinión técnico legal respecto del Acuerdo de Ciudad de 2012 y de las disposiciones señaladas en el artículo 1.2 del Acuerdo.
- 1.2) Mediante el documento de la referencia b), el Despacho Viceministerial de Pesca y Acuicultura solicita a esta Oficina General de Asesoría Jurídica emitir la opinión institucional respectiva. Adjunta para ello el Informe N° 18-2016-PRODUCE/DICES, de la Dirección de Competitividad y Enlace Sectorial de la Dirección General de Políticas y Regulación.

Jr

II) BASE LEGAL

- 2.1) Constitución Política del Perú.
- 2.2) Decreto Legislativo N° 1047, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de la Producción.
- 2.3) Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.





"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

- 2.4) Resolución Ministerial N° 343-2012-PRODUCE, que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de la Producción.

III) ANÁLISIS

- 3.1) El artículo 25 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de la Producción, aprobado por Resolución Ministerial N° 343-2012-PRODUCE, establece que la Oficina General de Asesoría Jurídica es el órgano encargado de proporcionar asesoría de carácter jurídico en el Ministerio de la Producción, entidades y Organismos Públicos adscritos al ministerio; dictamina sobre los aspectos legales de las actividades del ministerio y absuelve las consultas legales que le sean formuladas. Asimismo, tiene la principal función de asesorar a la Alta Dirección y demás órganos del ministerio en los asuntos de carácter jurídico vinculados a sus competencias.

Contenido del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.

- 3.2) El referido Acuerdo, y los instrumentos contenidos en el artículo 1.2 del mismo¹, versan sobre las reglas internacionales para la seguridad de los buques pesqueros, las cuales están referidas a:
 - a) Construcción y el equipo de los buques pesqueros.
 - b) Inspección y reconocimiento de los buques, a fin de verificar que cumplen con los estándares ahí previstos.
 - c) Expedición, validez y duración de los certificados internacionales de seguridad del buque pesquero.
 - d) Resistencia, estabilidad y navegabilidad del buque y sus partes accesorias.
 - e) Instalación de máquinas, instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente.
 - f) Medidas de protección contra el ruido.
 - g) Prevención de incendios a bordo, así como medidas de seguridad para la tripulación.
 - h) Dispositivos y medios de salvamento.
- 3.3) Cabe anotar que el presente documento debe ser clasificado como un Tratado Internacional puesto que cumple con los elementos señalados por la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969². Igualmente, porque cumple con la

J



¹ Artículos 2 a 8 y 11 a 14 del Protocolo de Torremolinos de 1993, las reglas del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 y las reglas del anexo del Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977.

² Señala el artículo 2.1: Para los efectos de la presente Convención: a) se entiende por "tratado" un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regidos por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular.



PERU

Ministerio
de la Producción

Secretaría General

Oficina General
de Asesoría Jurídica

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"

"Año de la consolidación del Mar de Grau"

triple exigencia precisada por la doctrina³ para distinguirla de otra clase de acuerdos carentes de efectos jurídicos, o si los tienen, que no se encuentran regulados en el Derecho Internacional.

- 3.4) En concordancia con ello, el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 genera obligaciones jurídicas a las Partes que los suscriban a pesar de que permita implementar ciertas disposiciones en un plazo no mayor de 10 años. Asimismo, contiene disposiciones cuyo cumplimiento es facultativo por parte de la Administración, lo cual no afecta su carácter imperativo.

Solicitud presentada por el Ministerio de Relaciones Exteriores y su absolucón.

- 3.5) Mediante el documento de la referencia a), el Ministerio de Relaciones Exteriores solicita al Despacho Viceministerial de Pesca y Acuicultura emitir su opinión técnica legal respecto del Acuerdo de Ciudad de 2012 y de las disposiciones señaladas en el artículo 1.2 del Acuerdo. Solicita que dicha opinión contenga la siguiente información:
- La coherencia con nuestra legislación interna o su vulneración, de ser el caso.
 - La necesidad de adoptar medidas legislativas de implementación en nuestro ordenamiento interno.
 - La necesidad de crear, mantener y/o modificar canales de coordinación interministerial a fin de dar cumplimiento a las obligaciones que correspondan al Sector Producción.
 - Las ventajas y beneficios que tendría dicho Instrumento para el Perú.

Coherencia con nuestra legislación nacional

- 3.6) En el mismo sentido de lo opinado por la Dirección de Competitividad y Enlace Sectorial de la Dirección General de Políticas y Regulación, esta Oficina General de Asesoría Jurídica considera que el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 no vulnera la legislación nacional, en tanto el referido Acuerdo lo que propone son una serie de medidas de seguridad que deben reunir los buques pesqueros con la finalidad de preservar la vida, salud e integridad de los tripulantes a bordo, medidas que son totalmente compatibles con los fines que persigue la legislación interna.

Necesidad de adoptar medidas legislativas de implementación

- 3.7) Tal como establece el artículo 55 de la Constitución Política del Perú, *los tratados celebrados por el Estado y en vigor forman parte del derecho nacional*, por lo que, una vez el Perú se adhiera al citado Acuerdo, será parte de nuestra legislación interna, y habida cuenta del nivel de detalle del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, no se

³ La doctrina señala que los tratados deben: a) ser imputables a sujetos de Derecho Internacional, b) originar derechos y obligaciones de carácter jurídico entre las Partes; y c) su marco regulador debe ser el Derecho Internacional Público.





"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
 "Año de la consolidación del Mar de Grau"

requiere implementar medidas legislativas adicionales a fin de garantizar su cumplimiento.

La necesidad de crear, mantener y/o modificar canales de coordinación interministerial

3.8) Tal como afirma la Dirección de Competitividad y Enlace Sectorial de la Dirección General de Políticas y Regulación, es pertinente mantener vigentes canales de coordinación interministerial con el propósito de dar cumplimiento compartido a las obligaciones que corresponden a los sectores involucrados, circunstancia que propiciará que dicho instrumento internacional genere marcados beneficios para nuestro país.

Las ventajas y beneficios que tendría dicho instrumento para el Perú.

3.9) Cabe señalar adicionalmente que en nuestra legislación Interna no hay disposiciones legales que regulen las características que deben reunir los buques para garantizar su seguridad, por lo que la aprobación del presente Acuerdo, desde un punto de vista jurídico, es ventajoso para el país.

IV) CONCLUSIONES

Esta Oficina General de Asesoría Jurídica presenta opinión favorable al perfeccionamiento del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.

V) RECOMENDACIÓN

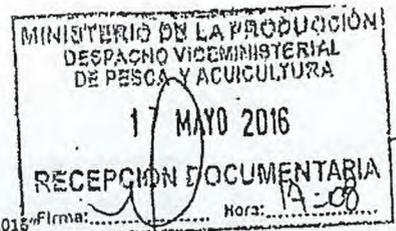
Se recomienda remitir los actuados al Despacho Viceministerial de Pesca y Acuicultura para el trámite correspondiente, para cuyo efecto se adjunta el proyecto de oficio respectivo.

Atentamente,

Miguel Bustamante Augusto
 Abogado.

Visto el presente informe, que esta Oficina General de Asesoría Jurídica hace suyo, en consecuencia, dérivese al Despacho Viceministerial de Pesca y Acuicultura para su consideración y fines.

JAI ME TALLEDO DE LAMA
 Director General
 Oficina General de Asesoría Jurídica



"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ 2007-2015"
"AÑO DE LA CONSOLIDACIÓN DEL MAR DE GRAU"

Lima, 16 MAYO 2016

OF. RE (DSL-AMA) N° 2-12-A/166

Conformidad del sector con el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012

Ref.: Oficio RE (DSL-AMA) N° 2-12-A/315



Señor
Juan Carlos Requejo Alemán
Viceministro de Pesquería
Ministerio de la Producción
Presente.-

Tengo el agrado de dirigirme a usted con referencia al procedimiento de perfeccionamiento Interno del "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977" adoptado en Ciudad del Cabo el 11 de octubre de 2012.

Como es de su conocimiento, en sesión del Pleno del 17 de diciembre de 2015, la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre asuntos de la Organización Marítima Internacional (OMI) informó la culminación de la labor del Grupo de Trabajo que analizó preliminarmente los alcances del Acuerdo. En ese sentido, la COMI recomendó iniciar el procedimiento de perfeccionamiento interno del instrumento.

El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 constituye un esfuerzo impulsado por la OMI a fin de implantar determinadas disposiciones del Convenio de Torremolinos de 1977 y su Protocolo de 1993, Instrumentos que no entraron en vigor. En ese sentido, el artículo 1.2 del Acuerdo de 2012 establece lo siguiente:

"2) Los artículos de este Acuerdo, los artículos 2 a 8 y 11 a 14 del Protocolo de Torremolinos de 1993, las reglas del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 y las reglas del anexo del Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, a reserva de las modificaciones que figuran en ese Acuerdo, se leerán e interpretarán como un instrumento único. [...]" (Subrayado nuestro)

En ese sentido, me permito solicitar a su Despacho hacer conocer la conformidad de su Sector acompañada de su opinión técnico-legal respecto del



Acuerdo de Ciudad de 2012 y de las disposiciones señaladas en el artículo 1.2 del Acuerdo a fin de iniciar formalmente el procedimiento de perfeccionamiento interno.

Mucho apreciaré que la referida opinión incluya su pronunciamiento sobre los siguientes temas:

- i. La coherencia con nuestra legislación interna o vulneración, de ser el caso;
- ii. la necesidad de adoptar medidas legislativas de implementación en nuestro ordenamiento interno, como pudiera ser la modificación, derogación o dación de normas con rango de Ley, en aras de hacer viable la ejecución de los compromisos internacionales a asumir por el Estado peruano;
- iii. la necesidad de crear, mantener y/o modificar canales de coordinación interministerial a fin de dar cumplimiento a las obligaciones que correspondieran a su Sector;
- iv. las ventajas y beneficios que tendría dicho instrumento para el Perú.

Cabe señalar que el Estado peruano depositará su instrumento de adhesión únicamente con respecto al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012; sin embargo, en virtud del mencionado artículo 1.2, se requiere contar con la conformidad y opinión técnico-legal de los demás instrumentos ya que se leerán e interpretarán como un único instrumento.

Sin perjuicio de lo anteriormente señalado, la Secretaría General de la OMI, con la finalidad de facilitar la interpretación y aplicación del Acuerdo, ha elaborado el "Texto Refundido de las reglas del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, en su forma modificada por el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos 1993 relativo al Convenio Internacional Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977". En ese sentido, no constituye un tratado internacional a efectos del procedimiento de perfeccionamiento interno. Se adjunta el mencionado instrumento a fin de ayudar a la evaluación que ese Sector debe realizar respecto de las disposiciones del Acuerdo.

De conformidad con la Directiva N° 002-DGT/RE-2013, aprobada por la Resolución Ministerial N°0231-2013-RE, la solicitud realizada deberá absolverse en el plazo más breve posible.

Dios guarde a usted.



Luis Sandoval Cávila
Embajador
Dirección General de Soberanía,
Límites y Asuntos Antárticos
Ministerio de Relaciones Exteriores

AMA
15.07.16



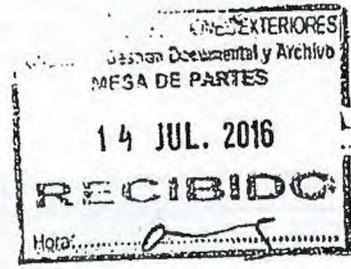
PERÚ Ministerio de la Producción
Despacho Viceministerial de Pesca y Acuicultura
Dirección General de Políticas y Desarrollo Pesquero

"Año de la consolidación del Mar de Grau"
"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"

San Isidro, 12 de Julio de 2016

Oficio N° 444-2016-PRODUCE/DGP

Embajador
LUIS SANDOVAL DÁVILA
Director General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos
Ministerio de Relaciones Exteriores
Jirón Lampa N° 545, Lima-Perú
Presente.-



- ASUNTO :** Conformidad del Sector con el Acuerdo de ciudad del Cabo 2012
- REFERENCIA:** OF.RE (DSL-AMA) N°2-12-A/237
- ANEXO :** Copia del Informe N°18-2016-PRODUCE/DICES

Tengo el agrado de diríjirme a usted, en relación al documento de la referencia, mediante el cual el Despacho a su cargo solicitó remitir el Informe N°18-2016-PRODUCE/DICES, de la Dirección de Competitividad y Enlace Sectorial de la Dirección General de Políticas y Desarrollo Pesquero concerniente a la conformidad del sector, al perfeccionamiento del "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012" sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros 1977 adoptada en ciudad del Cabo el 11 de octubre de 2012.

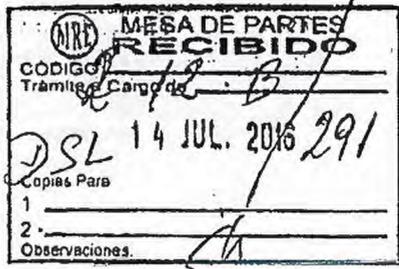
Sobre el particular, y en virtud a su requerimiento cumplo con remitir el Informe solicitado a fin de dar la continuidad al trámite de perfeccionamiento interno del referido Acuerdo.

Propicio la ocasión para reiterar a usted los sentimientos de mi deferente consideración y aprecio.

Atentamente,

JORGE ANTONIO APOLONI QUISPE
Director General de Políticas y Desarrollo Pesquero

CC.: DVPA





PERÚ

Ministerio
de la Producción

Despacho Viceministral
de Pesca y Acuicultura

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

INFORME N° 18 2016 - PRODUCE/DICES

A : LOURDES MARITZA HERMOZA RAMIREZ
Directora (e) Competitividad y Enlace Sectorial

ASUNTO : Conformidad del Sector con el Acuerdo de Ciudad del Cabo
de 2012

REFERENCIA : OF. RE (DSL-AMA) N° 2-12-A/166

FECHA : San Isidro 23 de junio de 2016

Tengo el agrado de dirigirme a usted en relación al asunto y en atención al documento de la referencia, para expresarle lo siguiente:

ANTECEDENTES

1. Mediante Oficio OF. RE (DSL-AMA) N° 2-12-A/166 relacionado con el "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implementación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros-1977", adoptado en Ciudad del Cabo con fecha 11 de octubre de 2012, el Embajador Luis Sandoval Dávila, Director General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores, solicita opinión técnico-legal respecto de dicho Acuerdo a fin de iniciar formalmente el procedimiento de su perfeccionamiento interno.
2. Mediante Memorando 3106-2016-PRODUCE/DVPA, el Viceministro de Pesca y Acuicultura traslada el antecedente que precede a esta Dirección General a fin de que se prepare el Informe correspondiente.

ANALISIS

El procedimiento tendiente a perfeccionar el mencionado instrumento Internacional, ha sido instado por la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI), que culminó la labor de análisis preliminar acerca de los alcances del Acuerdo en referencia, conforme consta del Acta de la Sesión llevada a cabo con fecha 17 de diciembre de 2015.

Para los efectos de una Interpretación Integrada del Convenio de Torremolinos de 1977 y su Protocolo de 1993 -que no entraron en vigencia-, el artículo 1.2 del referido Acuerdo, ha establecido que sus artículos, así como los artículos 2 a 8 y 11 a 14 del Protocolo de Torremolinos de 1993, la reglas de su anexo y las reglas del anexo del Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1997, con la reserva de las modificaciones especificadas en dicho Acuerdo, "se leerán e interpretarán como un instrumento único".

CONCLUSION Y RECOMENDACION

Se concluye en el sentido de la coherencia guardada con nuestra legislación interna y de la no necesidad de modificar normas con rango de ley, a fin de viabilizar la ejecución de los compromisos internacionales a asumirse por el Estado. Sin embargo, deviene pertinente considerar la necesidad de mantener vigentes canales de coordinación



PERU

Ministerio
de la Producción

Despacho Viceministerial
de Pesca y Acuicultura

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

interministerial con el propósito de dar cumplimiento compartido a las obligaciones que corresponden a los sectores involucrados, circunstancia que propiciará que dicho instrumento internacional genere marcados beneficios para nuestro país.

En el contexto precedentemente descrito, formulamos conformidad respecto del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 y de las disposiciones anteriormente especificadas a que alude el artículo 1.2 del Acuerdo, a fin de ser interpretadas como un único instrumento sin que, para los efectos del proceso de perfeccionamiento, ello pueda interpretarse como un Tratado Internacional y recomendamos se disponga la continuación del pertinente trámite de perfeccionamiento interno de dicho instrumento, sin perjuicio, claro está, de la previa opinión que, en el área de su competencia funcional, deba formular la Oficina General de Asesoría Jurídica.

Dejo de este modo emitido el presente Informe y es grato quedar a la disposición para los efectos de su aclaración y/o ampliación.

Atentamente,

Abg. ALFREDO GARCÍA MESINAS
Profesional
Dirección de Competitividad y Enlace Sectorial

Visto el Informe que antecede con la conformidad de esta Dirección, elévese a la Dirección General para que, de tenerlo a bien, disponga la continuación del trámite correspondiente.

LOURDES MARITZA HERMOZA RAMIREZ
Directora (a) de Competitividad y Enlace Sectorial

Visto el Informe que antecede, la Dirección General de Políticas y Desarrollo Pesquero, expresa su conformidad y hace suyo el Informe.

JORGE ANTONIO APOLONI QUISPE
Director General de Políticas y Desarrollo Pesquero



PERÚ

Ministerio
de Relaciones Exteriores

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ 2007-2016"
"AÑO DE LA CONSOLIDACIÓN DEL MAR DE GRAU"

CARGO

07 JUL 2016
[Handwritten signature]

Lima, 07 JUL. 2016

OF. RE (DSL-AMA) N° 2-12-A/237

Conformidad del sector con el Acuerdo
de Ciudad del Cabo de 2012

Ref.: Oficio N° 440-2016-PRODUCE/DVPA

Señor

Juan Carlos Requejo Alemán
Viceministro de Pesquería
Ministerio de la Producción
Presente.-

Tengo el agrado de dirigirme a usted con respecto al Oficio de la referencia mediante el cual el Ministerio de la Producción (PRODUCE) remite su conformidad, acompañada de su opinión técnico-legal, con el "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977" adoptado en Ciudad del Cabo el 11 de octubre de 2012.

Sobre el particular, la Oficina General de Asesoría Jurídica de ese sector refiere como adjunto el Informe N° 18-2016-PRODUCE/DICES de la Dirección de Competitividad y Enlace Sectorial de la Dirección General de Políticas y Regulación del PRODUCE, el cual no ha sido recibido. En ese sentido, mucho agradeceré remitir el mencionado informe a fin de continuar con las gestiones del procedimiento de perfeccionamiento interno del Acuerdo.

Dios guarde a usted.

Luis Sandoval Dávila
Embajador

Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos
Ministerio de Relaciones Exteriores





PERÚ

Ministerio de Relaciones Exteriores



Firmado digitalmente por:
SEMINARIO PORTOCARRERO
Roberto Hernan FIR 08463421 hard
Motivo: [Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos]
Fecha: 08/11/2019 13:18:57-0500

Rg. 107719.2019

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DE LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCION Y LA IMPUNIDAD"

Lima, 08 de noviembre de 2019

OF. RE (DSL) N° 2-12-A/309

Opinión técnico-legal y conformidad con el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012

REF: Of. RE (AMA) N° 2-12-A/224 (12/08/2019)



Firmado digitalmente por:
AYVAR CORONADO Yazmin
Zoely FAJ 20504794837 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/11/2019 16:56:29-0500

Señora
María del Carmen Abregú Báez
Viceministra de Pesca y Acuicultura
Ministerio de la Producción
Lima .-

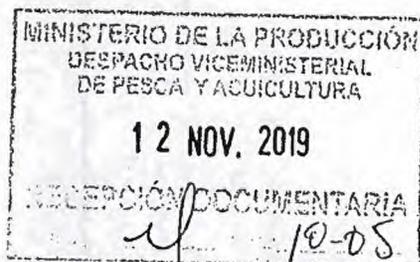
Tengo el agrado de dirigirme a usted en relación al documento de la referencia, relativo al procedimiento de perfeccionamiento interno del "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977" (el Acuerdo), adoptado en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, el 11 de octubre de 2012.

Como es de su conocimiento, en los años 2015 y 2016 se iniciaron las gestiones conducentes a concretar el perfeccionamiento del Acuerdo, sin haber podido recabar todas las opiniones de los sectores competentes. Por ello, en sesión del pleno de la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI) del 12 de septiembre del año en curso, se recomendó el pronto inicio de su perfeccionamiento interno.

Al respecto, mediante el Oficio N° 474-2016-PRODUCE/DGP, del 12 de julio de 2016, el cual se adjunta a este medio, su sector remitió su opinión técnico-legal y conformidad con el Acuerdo. En ese sentido, mucho se agradecería a esa institución la ratificación o, de ser el caso, la actualización de su opinión así como la conformidad expresa de su sector con el Acuerdo con anterioridad al 14 de noviembre del año en curso, fecha en la cual se llevará a cabo la Sesión Ordinaria de la COMI.

Atentamente,

Roberto Hernán Seminario Portocarrero
Embajador
Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos





SMVZV



*"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la lucha contra la corrupción y la impunidad"*

Callao, 23 de octubre de 2019
OFICIO N° 1105-2019-APN-GG



Señor
ANDRÉS MARTÍN GARRIDO SÁNCHEZ
Ministro Consejero
Dirección Asuntos Marítimos
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Lima.-

Asunto Opinión técnico y legal sobre Acuerdo de Ciudad del Cabo 2012

Referencia a) OF. RE (AMA) N° 2-15-B/548 del 12.08.2019
b) Oficio N° 184-2016-APN/PD-UAJ

De mi consideración,

Tengo el agrado de dirigirme usted para expresarle mi cordial saludo y en atención al documento de la referencia a), informarle que en su oportunidad, mediante documento de la referencia b), se alcanzó a la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Acuáticos del Ministerio de Relaciones Exteriores el Informe Técnico N° 004-2016-APN/DOMA y el Informe Legal N° 551-2016-APN-UAJ, sobre el procedimiento de perfeccionamiento interno de Acuerdo de Ciudad El Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977.

En ese sentido, considerando que el procedimiento precitado no presenta modificación alguna en los aspectos de nuestra competencia, esta Autoridad Portuaria ratifica lo expuesto en los citados informes los mismos que se adjuntan a la presente.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial estima.

Atentamente,

Guillermo Bouroncle Calixto
Gerente General
Autoridad Portuaria Nacional



INFORME TECNICO N° 004-2016-APN/DOMA

Para: Dra. Verónica Zambrano Copello
Gerente General

De: Sr. José Maratuech Pinzás
Director de Operaciones y Medio Ambiente

Cc: Guillermo Bouroncle Calixto
Jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica

Asunto: Opinión Técnica sobre el procedimiento de perfeccionamiento interno del "Acuerdo de Ciudad El Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977"

Referencia: Oficio RE (DSL-AMA) N° 2-15-B/424 del 16 de Mayo del 2016

Fecha: Callao, 01 de setiembre de 2016



Me dirijo a Usted con relación al documento de referencia, mediante el cual se solicita a esta Autoridad Portuaria Nacional opinión técnico-legal sobre el "Acuerdo de Ciudad El Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977", a fin de proceder con el procedimiento de perfeccionamiento interno, a cargo del Ministerio de Relaciones Exteriores.

I. Antecedentes:

- 1.1 En sesión del Pleno del 17 de diciembre de 2015, la Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI) informó la culminación de la labor del Grupo de Trabajo que analizó preliminarmente los alcances del "Acuerdo de Ciudad El Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977".
- 1.2 El Acuerdo de Ciudad El Cabo de 2012 constituye un esfuerzo impulsado por la Organización Marítima Internacional OMI a fin de implantar determinadas disposiciones del Convenio de Torremolinos de 1977 y su Protocolo de 1993, instrumentos que no entraron en vigor hasta la fecha.
- 1.3 El artículo 1.2 del Acuerdo 2012 establece lo siguiente: "*Los artículos de este Acuerdo, los artículos 2 a 8 y 11 a 14 del Protocolo de Torremolinos de 1993, las reglas del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 y las reglas del anexo del Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los*



buques pesqueros, 1977, a reserva de las modificaciones que figuran en ese Acuerdo, se leerán e interpretarán como un instrumento único".

1.4 Bajo los considerandos indicados en el párrafo precedente, para la presente opinión técnica, debe de evaluarse el contenido de las siguientes instrumentos normativos de la OMI:

- a. Los artículos del "Acuerdo de Ciudad El Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977"
- b. Los artículos 2 al 8 y 11 al 14 del Protocolo de Torremolinos de 1993
- c. Las reglas del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993
- d. Las reglas del anexo del Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977.

1.5 Con Oficio RE (DSL-AMA) N° 2-15-B/424 del 16 de Mayo del 2016, el Ministerio de Relaciones Exteriores solicita a la Autoridad Portuaria Nacional una opinión técnica legal en relación al procedimiento de perfeccionamiento interno del "Acuerdo de Ciudad El Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977" y su conformidad a la adhesión o no al indicado Acuerdo.

1.6 De la estadística elaborada por la Dirección de Operaciones y Medio Ambiente, respecto a las cantidades de naves pesqueras comerciales de bandera extranjera que arriban a puertos peruanos, podemos indicar que en los últimos cinco (05) años, tenemos un promedio de 265 naves por año, los mismos que enarbolan las siguientes banderas:

- a. China
- b. Corea
- c. España
- d. Portugal
- e. Rusia
- f. Japón
- g. Venezuela
- h. Panamá
- i. Taiwan
- j. El Salvador
- k. Nicaragua
- l. Belice
- m. Sierra Leona
- n. Camboya
- o. Islas Marsahll
- p. Ecuador
- q. Estados Unidos



II. Análisis:

2.1 De la evaluación del contenido de los instrumentos normativos indicados en el párrafo 1.4, se desprende lo siguiente:

a. Los textos se circunscriben fundamentalmente a temas de dispositivos de salvamento, certificaciones de naves pesqueras, inspecciones y reconocimientos, equipamiento de seguridad e instalaciones de máquinas establecidos para este tipo de naves, los que básicamente están bajo competencia de la Autoridad Marítima.

b. Las únicas partes de dichos instrumentos en los que se involucran competencias de la Autoridad Portuaria competente, están referidas a la verificación de los certificados de las naves, al momento de los actos de recepción y despacho de naves. En este sentido la regla 7 del protocolo 1993 establece la expedición de los siguientes certificados, correspondientes a las naves pesqueras bajo las regulaciones de Torremolinos:

- Certificado Internacional de seguridad para buque pesquero
- Certificado Internacional de exención para buque pesquero

c. El artículo 15° de la Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley N° 27943, establece que *"el ingreso y salida de naves y el embarque y descarga de mercancías al Puerto, así como su recepción, permanencia y tratamiento en el Puerto y/o recinto portuario, es de competencia y responsabilidad exclusiva de la Autoridad Portuaria Nacional y de las Autoridades portuarias Regionales"*.

d. El artículo 2° del Protocolo de Torremolinos 1993, define el término "buque pesquero" o "buque", como "todo buque utilizado comercialmente para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos del mar."

e. El artículo 3° del Protocolo de Torremolinos 1993, establece como ámbito de aplicación lo siguiente:

"Será aplicable a los buques pesqueros de navegación marítima, incluidos los que procesen sus propias capturas, que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una Parte".

"Salvo disposición expresa en otro sentido, las disposiciones del Anexo se aplicarán a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros".

2.2 En línea con lo expresado en el párrafo precedente, las competencias de la Autoridad Portuaria competente, tienen alcance en lo que respecta a la aplicación del "Acuerdo de Ciudad El Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977", en lo referido a los actos de recepción y despacho de naves, cuando



PERÚ

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

estas naves se encuentren comprendidos dentro de los alcances del Convenio, y a quienes corresponde solicitar la correspondiente certificación expedida en mérito a dicho alcance.

- 2.3 Los aspectos asociados a la recepción y despacho de naves se encuentran plenamente establecidos en el correspondiente reglamento para recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República aprobado mediante Decreto Supremo N° 013-2011-MTC, por lo que la exigencia de requisitos adicionales para el caso de las naves pesqueras parte del Acuerdo de Ciudad El Cabo, es coherente con nuestra legislación interna y por consiguiente no requeriría de la adopción de medidas legislativas en nuestro ordenamiento interno.
- 2.4 Respecto a la necesidad de crear, mantener y/o modificar canales de coordinación interministerial a fin de dar cumplimiento a las obligaciones que correspondieran al Sector, es pertinente tener en consideración que el artículo 4° del Reglamento de Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República del Perú prevé esta situación y establece claramente que *"la recepción y despacho de naves son de responsabilidad exclusiva de la Autoridad Portuaria, quien los ejecutará en coordinación con las Autoridades Competentes, quienes actuarán según su marco normativo y sus competencias"*. En este punto es pertinente precisar que el propio Reglamento identifica en su artículo 2° a las siguientes Autoridades Competentes: Dirección de Sanidad Marítima Internacional, Dirección General de Migraciones y Naturalización, la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, el Servicio Nacional de Sanidad Agraria y la Autoridad Marítima Nacional.
- 2.5 A la luz de la estadísticas de naves pesqueras de bandera internacional que arriban a puertos peruanos y en virtud a los objetivos del Acuerdo de contribuir a la seguridad en general y a la de los buques pesqueros en particular, es pertinente manifestar que la adhesión del Perú al Acuerdo, permitirá como ventaja y beneficios, una mejora sustantiva en los estándares de seguridad de la vida humana a bordo de dichas naves, en la prevención de la protección del medio ambiente y en la seguridad de los puertos.



III. Conclusiones:

- 3.1. En virtud a la evaluación efectuada respecto a los contenidos del Convenio en sus partes directamente relacionadas con las competencias de esta Autoridad Portuaria Nacional y en concurrencia con los lineamientos de la Política Portuaria Nacional establecida en la Ley del Sistema Portuario Nacional, esta Dirección concluye que resultaría viable para el Perú, su adhesión al "Acuerdo de Ciudad El Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977".
- 3.2. La adhesión del Perú al "Acuerdo de Ciudad El Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977", no requiere adecuar la normatividad portuaria

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

vigente, toda vez que los aspectos de competencia de la APN en relación al Acuerdo, están contemplados en el Reglamento para la Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República del Perú, el mismo que establece los mecanismos para la coordinación interinstitucional entre las diversas Autoridades competentes que intervienen en los actos de recepción y despacho de las naves.

- 3.3. La adhesión del Perú al Acuerdo, generaría como ventajas y beneficios una mejora sustantiva en los estándares de seguridad de la vida humana a bordo de las naves pesqueras de tráfico internacional, en la prevención de la protección del medio ambiente y por consiguiente, en la seguridad de los terminales e instalaciones en donde dichas naves efectúen actividades y operaciones portuarias.

IV. Recomendaciones

- 4.1 Remitir a la Unidad de Asesoría Jurídica para opinión legal, el presente Informe Técnico.
- 4.2 Remitir al Ministerio de Relaciones Exteriores la opinión técnico legal de la Autoridad Portuaria Nacional en relación a la opinión favorable para la adhesión del Perú al "Acuerdo de Ciudad El Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977".

Es todo cuanto informo a usted,

Atentamente,

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL

.....
José Maratuech Pinzás
Director de Operaciones y Medio Ambiente

- Anexos: 1. Copia del Acuerdo del Cabo 2012
2. Copia del Protocolo de Torremolinos 1993 y las reglas del anexo
3. Copia de las Reglas del Anexo del Convenio de Torremolinos 1977

JMP/jgl

Exp: 2016-4765



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

INFORME LEGAL N° 551-2016-APN/UAJ

A: Verónica Zambrano Copello
Gerente General

De: Dr. Guillermo Bouroncle Calixto
Jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica

C.c: Sr. José Maratuech Pinzás
Director de Operaciones y Medio Ambiente

Asunto: Opinión legal sobre el procedimiento de perfeccionamiento interno del Acuerdo de Ciudad El Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977.

Referencia: a) Informe Técnico N° 004-2016-APN/DOMA del 01.09.2016
b) Oficio RE (DSL-AMA) N° 2-15b/424 recibido el 17.05.2016

Fecha: La Perla, 28 de septiembre de 2016

A través del presente informe emitimos opinión legal sobre el documento de la referencia a) mediante el cual la Dirección de Operaciones y Medio Ambiente (DOMA) alcanza su opinión técnica con relación al pedido del documento de la referencia b) del Ministerio de Relaciones Exteriores, sobre la implantación de las disposiciones del Acuerdo del asunto.

ANTECEDENTES

1. La Comisión Consultiva Técnica Multisectorial sobre Asuntos de la Organización Marítima Internacional (COMI) informó en la sesión del Pleno de fecha 17 de diciembre de 2015 la culminación de las labores del Grupo de Trabajo que analizó los alcances del "Acuerdo de Ciudad El Cabo" adoptado el 11 de octubre de 2012.
2. El Grupo de Trabajo antes mencionado tuvo a su cargo examinar los alcances del "Acuerdo de Ciudad El Cabo del año 2012" a efectos de evaluar la implantación de las disposiciones del "Protocolo de Torremolinos de 1993" relativo al "Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977".
3. La Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Acuáticos del Ministerio de Relaciones Exteriores remitió a la Autoridad Portuaria Nacional, el Oficio RE (DSL-AMA) N° 2-15VB/424 recibido el 17 de mayo de 2016 a efectos de conocer la conformidad del Sector con relación al "Acuerdo de Ciudad El Cabo del 2012"; solicitando se emita opinión técnico legal sobre:

➤ La coherencia con nuestra legislación interna o vulneración, de ser el caso.



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

- La necesidad de adoptar medidas legislativas de implementación en nuestro ordenamiento jurídico.
 - La necesidad de crear, mantener y/o modificar canales de coordinación interministerial.
 - Las ventajas y beneficios que tendría dicho instrumento para el Perú.
4. La Dirección de Operaciones y Medio Ambiente (DOMA) emitió el informe de la referencia a), en el cual examina desde el punto de vista técnico las implicancias de la adopción del Acuerdo de Ciudad del Cabo conforme lo requerido por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Base Legal

- 5. Constitución Política de 1993
- 6. Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad Portuaria de buques pesqueros de 1977 (El Convenio).
- 7. Protocolo de Torremolinos de 1993 (El Protocolo).
- 8. Acuerdo de Ciudad El Cabo de 2012 sobre implantación de las Disposiciones del Protocolo de 1993 relativo al Convenio Internacional de 1977 (El Acuerdo).
- 9. Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN).
- 10. Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional (RLSPN).
- 11. Decreto Supremo N° 034-2004-MTC, Reglamento de Organización y Funciones de la APN (ROF).
- 12. Decreto Supremo N° 013-2011-MTC, Reglamento de Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República del Perú (REDENAVES).

ANÁLISIS

13. El Ministerio de Relaciones Exteriores requiere a la Autoridad Portuaria Nacional emita opinión sobre cuatro aspectos puntuales pero precisa en la parte final de su documento que el Estado peruano depositará su instrumento de adhesión únicamente con respecto al Acuerdo de Ciudad El Cabo de 2012 (en adelante "El Acuerdo"), agregando que la Secretaría General de la OMI, con la finalidad de facilitar la interpretación y aplicación del Acuerdo, ha elaborado el "Texto Refundido de las Reglas del Anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977 en su forma modificada por el Acuerdo de Ciudad El Cabo del 2012 sobre la implantación de disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad los buques pesqueros de 1977", precisando que "no constituye un tratado internacional" a efectos del procedimiento de perfeccionamiento interno, pero lo remite a fin de ayudar a la evaluación del Sector.



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

14. En base a lo indicado y si bien se ha precisado que el Texto Refundido de las Reglas del Anexo no constituye un tratado internacional a efectos del procedimiento de perfeccionamiento interno, el Acuerdo de Ciudad El Cabo sí guarda dichas características, por lo que debe efectuarse un análisis sobre sus disposiciones teniendo como marco a la Constitución Política del Perú¹ y la legislación portuaria vigente; por tanto, previo a la adhesión por parte del Estado peruano, se debe analizar si el texto y los instrumentos remitidos a la APN, se adecúan o colisionan con las normas del sistema jurídico nacional.
15. Como bien advierte el informe de la DOMA, los textos y anexo del Acuerdo se circunscriben fundamentalmente a disposiciones sobre salvamento, certificaciones de naves pesqueras, inspecciones y reconocimientos, equipamiento de seguridad e instalaciones de máquinas establecidos para buques pesqueros, los que de acuerdo al sistema jurídico peruano que, incluye al Decreto Legislativo 1147 que regula el Fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas, y su Reglamento, aprobado con Decreto Supremo N° 015-2014-DE, resultan de competencia de la Autoridad Marítima Nacional.
16. En relación al ámbito portuario, la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), en su artículo 24 inciso "k" indica como atribución de la Autoridad Portuaria Nacional "Normar en lo técnico, operativo y administrativo, el acceso a la infraestructura portuaria así como el ingreso, permanencia y salida de las naves y de la carga en los puertos (...)" y el apartado "o" precisa "Establecer las normas para mejorar la calidad total del Sistema Portuario Nacional y la seguridad industrial en los puertos, mediante el fomento de la inversión y capacitación general en técnicas de operaciones portuarias y de higiene y seguridad en el trabajo; y la vigilancia del cumplimiento de las normas nacionales e internacionales en esta materia" (lo subrayado es agregado).



Siendo que los acuerdos o entendimientos internacionales a los que el Estado peruano se haya adherido o se adhiera se incorporan al Derecho Nacional, y siguiendo lo precisado por la LSPN, es de colegir que constituyen puntos de referencia para que la APN pueda generar las normas reglamentarias nacionales que permitan estandarizar y mejorar criterios normativos en el ámbito portuario; en el presente caso, referidos a la "recepción y despacho de naves", así como la "calidad y seguridad de los puertos" en dichos procedimientos.

17. De acuerdo con lo indicado y luego de la revisión del Acuerdo y su anexo, así como el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977, no se aprecian disposiciones que colisionen o contravengan la normativa nacional en lo relativo al Sistema Portuario Nacional y lo prescrito por la Ley 27943 y su Reglamento aprobado con Decreto Supremo N° 003-2004-MTC.
18. Sin embargo, siguiendo lo informado por la DOMA existen aspectos relacionados al ámbito de competencias de la Autoridad Portuaria Nacional en lo concerniente

¹ Constitución Política de 1993

"Artículo 55.- Los tratados celebrados por el Estado y en vigor forman parte del derecho nacional"



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

a la verificación de los certificados de las naves al momento de los actos de recepción y despacho de naves. Dicha dirección refiere que la Regla 7 del Protocolo de Torremolinos de 1993 establece la expedición de los Certificados Internacionales de "Seguridad" y "Exención" para Buque pesquero.²

19. El artículo 2 del Protocolo refiere que el término "buque pesquero" o "buque" define a todo buque utilizado "comercialmente" para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos del mar. Seguidamente el artículo 3 indica que el ámbito de aplicación del Protocolo será a los buques pesqueros de navegación marítima, incluidos los que procesan sus propias capturas, que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una parte (país) y sus disposiciones se aplicarán (salvo disposición expresa en otro sentido) a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros.
20. Por su parte, el artículo 15 de la LSPN indica que "el ingreso y salida de naves y el embarque descarga de mercancías al Puerto, así como su recepción, permanencia y tratamiento en el Puerto y/o recinto portuario, es de competencia y responsabilidad exclusiva de la Autoridad Portuaria Nacional y de las Autoridades Portuarias Regionales".
21. De otro lado, el apartado 3.2 del artículo 3 del Reglamento de Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República del Perú (RRDN), aprobado con Decreto Supremo N° 013-2011-MTC, precisa que "las disposiciones de este reglamento son de obligatorio cumplimiento para todas las autoridades que participan en los procedimientos de recepción y despacho de naves; así como también para todos los administradores y operadores portuarios, armadores, agentes marítimos, fluviales y lacustres, capitanes y patrones de naves dedicadas al tráfico comercial o no comercial, en viaje internacional o de cabotaje, incluyendo las naves pesqueras y recreativas que arriben o zarpen de los puertos de la República en viaje internacional".
22. En el artículo 2 del REDENAVES, referido a las Definiciones, indica como "Nave" a aquella "construcción naval principal destinada a navegar, que cuenta con propulsión y gobierno. Se incluyen sus partes integrantes y accesorios, tales como aparejos, maquinarias e instrumentos que sin formar parte de la estructura de la misma se emplean en su servicio tanto en el mar, río o lago, como en puerto". Se define a la Recepción de Naves como "el acto administrativo que consiste en el otorgamiento de la Libre Plática y posteriormente la visita facultativa de las Autoridades competentes en coordinación con la Autoridad Portuaria para la inspección correspondiente" y "Despacho" como el "procedimiento por el cual la Autoridad Portuaria en coordinación y con la opinión favorable de las Autoridades Competentes, autoriza el zarpe de una nave del puerto".
23. Como puede advertirse, si bien en cuanto a la definición de "Buque" del instrumento internacional y de "Nave" expuesto por la norma reglamentaria nacional podrían advertirse diferencias, éstas se dan por su clasificación. Así, el instrumento internacional lo hace para indicar al "buque" por su actividad como "buque de pesca", mientras que el reglamento nacional se refiere a la "nave" para

² Se advierten también en la Regla 11 del Anexo "Modificaciones al Anexo y los Apéndices del Anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977", adjunto en el Acuerdo de Ciudad El Cabo.



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

efectos de su recepción y despacho a los puertos del territorio de la República (que incluye a las naves pesqueras); pero es claro que ambas se refieren al mismo tipo de artefacto que *-luego de sus actividades comerciales de pesca o transporte-* recalcan en determinado puerto. En ese sentido, se entiende que el término buque (pesquero) o nave (pesquera), tendrán el mismo tratamiento según el protocolo internacional y el reglamento nacional.

24. De acuerdo con las estadísticas expuestas por la DOMA en su informe técnico puede advertirse que en los últimos 5 años (2011 - 2015) existe un promedio de 265 naves dedicadas a faenas de pesca que arriban anualmente a puertos del Perú. Este número resulta importante considerando el tráfico de buques de carga que llegan al año a puertos peruanos, por lo que deviene en relevante aplicar regulaciones sobre dicho tipo de nave para los fines de control portuario y el ejercicio de atribuciones la APN, las mismas que en el marco del Acuerdo se encuentran alineadas con las disposiciones del Reglamento. De esta manera, la norma nacional, aplicará los mismos criterios de naves mercantes a los buques pesqueros que arriben o zarpen de los terminales portuarios del litoral peruano, garantizando un tratamiento uniforme para dichas naves.
25. En la medida que el Acuerdo establece reglas que permitirán uniformizar criterios técnicos en los "países parte" que se adhieran al mismo y que éstas constituyen una herramienta valiosa para la regulación internacional, es que se propiciará la aplicación de una regulación estándar de carácter internacional a la que, de acuerdo con las atribuciones a las que se refieren los apartados "k" y "o" del artículo 24 de la LSPN, podrán mejorar la atención de los buques en puerto y la seguridad en el Sistema Portuario Nacional.
26. Ahora bien, en cuanto a los requerimientos del Ministerio de Relaciones Exteriores con respecto a la *"coherencia o vulneración de nuestra legislación interna"*, así como la *"necesidad de adoptar medidas legislativas de implementación"*, puede mencionarse que en la medida que el Reglamento, regula aspectos comunes de las operaciones relacionadas a la entrada y salida de buques (incluidos buques pesqueros) de los terminales portuarios del país, el Acuerdo resulta coherente con las normas internas, y salvo situaciones excepcionales, no se requeriría la adopción de medidas legislativas de adecuación.
27. En relación a *"la necesidad de crear, mantener y/o modificar canales de coordinación interministerial"* el Reglamento de Recepción y Despacho de Naves, prevé en su artículo 2 del Reglamento precisa como Autoridades Competentes a la Dirección de Sanidad Marítima Internacional, Dirección General de Migraciones y Naturalización, la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, el Servicio Nacional de Sanidad Agraria y la Autoridad Marítima Nacional, las cuales poseen su propio marco legal. En cuanto a sus funciones dentro del procedimiento de recepción/despacho, el artículo 4 precisa que la Autoridad Portuaria (Nacional o Regional) es responsable en coordinación con las citadas autoridades; en tal sentido, siendo que cada entidad o autoridad competente posee su propio marco legal en lo relativo a su creación y funciones, y en lo que respecta al procedimiento de recepción/despacho esta coordinación es asumida por la Autoridad Portuaria, no resulta necesario crear canales de coordinación interministerial.



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

28. Finalmente, sobre "las ventajas y beneficios que tendría dicho instrumento para el Perú" puede apreciarse que la incorporación de las regulaciones del Acuerdo a la normativa nacional permitirá contribuir a implantar niveles de seguridad para la vida humana a bordo de las naves pesqueras durante el procedimiento de recepción/despacho, los que propenderán la protección y seguridad de los puertos de la República.

CONCLUSIONES:

29. El Acuerdo de Ciudad El Cabo de 2012, sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977, contiene disposiciones que en su mayoría están referidas al salvamento, certificaciones de naves pesqueras, inspecciones y reconocimientos, equipamiento de seguridad e instalaciones de máquinas establecidos para este tipo de naves, los que de acuerdo al sistema jurídico peruano resultan de competencia de la Autoridad Marítima Nacional.
30. En lo concerniente al ámbito portuario, las disposiciones del Acuerdo de Ciudad El Cabo de 2012 que resultan aplicables al ámbito portuario son las relacionadas a la recepción y despacho de naves, las mismas que se encuentran reguladas por el "Reglamento para la Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República del Perú", aprobado con Decreto Supremo N° 013-2001-MTC, las mismas que no requieren medidas legislativas de implementación o modificar los canales de coordinación interministerial; finalmente la adhesión al Acuerdo contribuirá a implantar estándares de seguridad de la vida humana a bordo de las naves pesqueras y durante la recepción/despacho de buques pesqueros en los puertos del Perú.

RECOMENDACIÓN:

31. Remitir al Ministerio de Relaciones Exteriores la opinión técnica y legal de la Autoridad Portuaria Nacional respecto del Acuerdo de Ciudad El Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977, y de las disposiciones señaladas en el artículo 1.2 del Acuerdo a efectos del procedimiento de perfeccionamiento interno.

Sin otro particular, quedamos a su disposición.

Atentamente,

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL

GUILLELMO COURTOLE CALIXTO
Jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica

- Anexo copia de: 1.- Acuerdo de Ciudad El Cabo.
2.- Protocolo de Torremolinos de 1993 y las reglas del Anexo.
3.- Reglas del Anexo del Convenio de Torremolinos de 1977.



PERÚ

Ministerio de Defensa

Marina de Guerra del Perú

Dirección General de Capitanías y Guardacostas
Autoridad Marítima Nacional

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DE LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA IMPUNIDAD"

Callao, 12 SEP 2019

OFICIO N° 2507 

Stamp: 12 09 2019
Handwritten: 11249

Señor
Ministro Consejero
Andrés Martín GARRIDO Sánchez
Director de Asuntos Marítimos
Ministerio de Relaciones Exteriores
Jr. Lampa N° 545
Lima.-

Asunto: Opinión técnico-legal y conformidad con el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. señor Ministro Consejero, para expresarle mi cordial saludo y a la vez referirme a su Oficio OF. RE (AMA) N° 2-20-E/278 de fecha 12 de agosto del 2019, mediante el cual solicita la opinión técnico legal respecto al "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993, relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977".

Al respecto, adjunto remito a Ud. el Informe conteniendo la opinión solicitada de conformidad con las competencias de esta Autoridad Marítima Nacional.

Hago propicia la oportunidad, para renovarles los sentimientos de mi mayor consideración y deferente estima.



Atentamente,

Vicemirante
Ricardo MENÉNDEZ Calle

Director General de Capitanías y Guardacostas
Autoridad Marítima Nacional

MRE
RECEBIDO
CÓDIGO: 2-20-B/504
DSL 13 SEP 2019
Copias para información:
1. _____
2. _____
Observaciones: *ck*

2019

**DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y
GUARDACOSTAS - DICAPI**



DIRECCIÓN GENERAL DE
CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS

INFORME TÉCNICO

**EVALUACIÓN DE LA ADHESIÓN DEL ESTADO
PERUANO AL "ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE
2012 SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS
DISPOSICIONES DEL PROTOCOLO DE
TORREMOLINOS DE 1993, RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA
SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977"**

Setiembre 2019



CONTENIDO

1.0	ANTECEDENTES 1.1 CONVENIO DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977 1.2 PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977 (PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993)	3-4
2.0	NORMATIVA INTERNACIONAL Y NORMATIVA NACIONAL 2.1. NORMATIVA INTERNACIONAL: CONVENIOS Y ACUERDOS 2.2 NORMATIVA NACIONAL	4-6
3.0	EXAMEN DEL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012 3.1 TEXTO 3.2 ANÁLISIS	6-10
4.0	JUSTIFICACIÓN PARA LA ADHESION DEL PERÚ AL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012	11
5.0	COHERENCIA CON NUESTRA LEGISLACIÓN NACIONAL	11
6.0	LA NECESIDAD DE ADOPTAR MEDIDAS LEGISLATIVAS DE IMPLEMENTACIÓN EN NUESTRO ORDENAMIENTO INTERNO, COMO PUDIERA SER LA MODIFICACIÓN, DEROGACIÓN O DACIÓN DE NORMAS CON RANGO DE LEY, EN ARAS DE HACER VIABLE LA EJECUCIÓN DE LOS COMPROMISOS INTERNACIONALES A ASUMIR POR EL ESTADO PERUANO	11-12
7.0	LA NECESIDAD DE CREAR, MANTENER Y/O MODIFICAR CANALES DE COORDINACIÓN INTERMINISTERIAL A FIN DE DAR CUMPLIMIENTO A LAS OBLIGACIONES QUE CORRESPONDIERAN A SU SECTOR	12
8.0	VENTAJAS Y BENEFICIOS QUE CONSEGUIRÍA EL PERÚ DE ADHERIRSE AL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012	12
9.0	CONCLUSIONES	13
10.0	RECOMENDACIÓN	13



1.0 ANTECEDENTES

1.1 Convenio de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977

La Organización Marítima Internacional convocó a la Conferencia Internacional desarrollada en Torremolinos – España, donde se aprobó el Convenio Internacional para la Seguridad de Buques Pesqueros el 2 de abril de 1977. Constituyó el primer convenio de índole internacional sobre la seguridad de los buques pesqueros y contiene prescripciones de seguridad para la construcción y el equipamiento de buques pesqueros nuevos destinados a la navegación marítima.

Una de sus características que merece ser resaltada es que por primera vez se incluyeron prescripciones sobre estabilidad en un instrumento internacional.

Otros capítulos tratan de asuntos como la construcción, estanquidad y equipo; maquinaria e instalaciones eléctricas y espacios de maquinaria sin vigilancia permanente; protección, detección, extinción y lucha contra incendios; protección de la tripulación; medios salvavidas; procedimientos como obligaciones y ejercicios de emergencia; radiotelegrafía y radiotelefonía; y equipo de navegación de bordo.

Para que pudiera entrar en vigor resultaba necesaria su ratificación por un mínimo de 15 países miembros de la OMI, que tuvieran en conjunto el 50% del tonelaje de la flota pesquera mundial, considerando únicamente los buques de eslora igual o superior a los 24 metros.

El Estado Peruano aprobó este Convenio mediante Decreto Supremo N° 038-81-MA, el 17 de noviembre de 1981, con instrumento de adhesión de fecha 25 de junio de 1982 y depositado el 16 de julio de 1982.

1.2 Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (Protocolo de Torremolinos de 1993)

El Convenio de Torremolinos no llegó a entrar en vigor principalmente razones técnicas y la OMI decidió preparar en su lugar un Protocolo, que fue adoptado en abril de 1993 durante la Conferencia Internacional sobre Seguridad de los buques pesqueros, 1993, el cual absorbe al Convenio.

La finalidad del Protocolo era superar las limitaciones de las disposiciones del Convenio que habían causado dificultades para los estados y, de esa forma, conseguir que el Protocolo entrase en vigor lo antes posible. En varios capítulos, se consiguió esto elevando el límite inferior del tamaño del buque de 24 m a 45 m. El



Protocolo pidió la elaboración de directrices regionales para los barcos de 24 m a 45 m, teniendo en cuenta su modo de faenar, las características de la cubierta y las condiciones climáticas de la región.

El Protocolo consta de diez capítulos entre los que encontramos: disposiciones generales, construcción, estanqueidad de equipos, estabilidad y navegabilidad (donde incluye criterios mínimos de estabilidad y regulaciones relativas a operaciones específicas, vientos fuertes y balance), máquinas e instalaciones eléctricas y máquinas desatendidas periódicamente (este capítulo se refiere sólo a buques de 45 m de eslora o superior), protección, detección y lucha contra el fuego, protección de la tripulación (aberturas en cubierta, macarrones, borda, escalas y escalones), instrumentos salvavidas (número y tipo de botes de rescate, chalecos, etc.), procedimientos de emergencia; reuniones y simulacros, radiocomunicaciones (incluye el GMDSS y las previsiones contenidas en el Capítulo IV del SOLAS), equipos de navegación.

La regulación del "Protocolo de 1993" resulta bastante exhaustiva, para los buques pesqueros de más de 24 m de eslora.

Sin embargo, determinadas disposiciones del Protocolo plantearon dificultades para su implantación por varios Estados con flotas pesqueras importantes bajo su pabellón, lo cual impedía su entrada en vigor y por consiguiente la aplicación de sus reglas.

El Protocolo de Torremolinos, fue ratificado por sólo 17 Estados, con una flota pesquera total de aproximadamente 3.000 buques de 24 metros de eslora igual o superior.

Mediante OF.RE (DSL-AMA) Nro. 2-20-E/278 de fecha 12 de agosto del 2019, El Director de Asuntos Marítimos del Ministerio de Relaciones Exteriores solicita opinión técnico – legal, sobre la adhesión al citado "Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la Implantación de las Disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977".

2.0 NORMATIVA INTERNACIONAL Y NACIONAL:

2.1 NORMATIVA INTERNACIONAL: INSTRUMENTOS SOBRE SEGURIDAD DE NAVES DE PESCA

- 2.1.1. Convenio de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977
- 2.1.2. Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (Protocolo de Torremolinos de 1993).
- 2.1.3. Convenio sobre Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar – Pesca (STCW-F, 1995). En vigor desde 29/09/2012.



- 2.1.4. Código de Seguridad para pescadores y buques pesqueros, 2005.
- 2.1.5. Trabajo conjunto de OMI/OIT/FAO sobre la Pesca INDR, el Código de seguridad de pescadores y naves pesqueras, 2005 y sus guías de implementación voluntaria 2005, entre otros.
- 2.1.6. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (LOSC) Art. 91 y 94 "Genuine Link". Acuerdos complementarios Cap. XI LOSC.
- 2.1.7. Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO, 1995 (CoCRF).
- 2.1.8. Convención sobre trabajo en la pesca del 2007 de la OIT (No. 188), junto a la recomendación (No.199). (Requerimientos mínimos trabajo a bordo).
- 2.1.9. Guías voluntarias para el entrenamiento y certificación del personal de naves pesqueras. (OIT 1985, 2001).
- 2.1.10. FAO/ILO/IMO Guías voluntarias para el diseño, construcción y equipo de naves pesqueras de menos de 12m de Eslora con y sin cubierta, 2009.
- 2.1.11. Proyecto IMO/FAO/OIT "Seguridad Global en el Mar para pesca de pequeña escala". Website "Seguridad para pescadores". <http://www.safety-for-fishermen.org>
- 2.1.12. Res. GA. OMI Dic. 2013 de incluir a los buques pesqueros de 100 AB o más en el régimen voluntario de numeración de la OMI.
- 2.1.13. FAO. Registro Mundial de Buques Pesqueros (GRFV) - similar al "Equasis" para buques de carga. <http://www.fao.org/figis/vrmf/finder/search/#stats>
- 2.1.14. Acuerdos regionales sobre seguridad de buques pesqueros:

Directrices para la seguridad de los buques pesqueros de 24 m Eslora o más, pero inferior a 45 m Eslora que operen en la región de Asia oriental y Sur Oriental (Tokio, 1997);

Acuerdo regional europeo sobre el "Sistema Armonizado de Seguridad de Buques Pesqueros de 24 m Eslora o más" (1997), basado íntegramente en el Protocolo de Torremolinos 1993, Aplicable desde el 1 de enero de 1999.

Acuerdo regional ROCRAM. Directrices para la seguridad de naves pesqueras entre 24 y 45 m de Eslora adoptado en 2003.



2.2 NORMATIVA NACIONAL

- 2.2.1 Constitución Política del Perú, 1993.
- 2.2.2 Decreto Legislativo N° 1147 "Decreto Legislativo que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas"
- 2.2.3 Decreto Supremo N° 015-2014-DE "Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas"
- 2.2.4 Decreto Ley N° 25977 "Ley General de Pesca" de fecha 07 de diciembre de 1992
- 2.2.5 Decreto Supremo N° 012-2001-PE, de fecha 13 de marzo del 2001, que aprueba el Reglamento del Decreto Ley N° 25977 "Ley General de Pesca" y sus modificatorias.
- 2.2.6 Resolución Directoral N° 0562-2003-DCG, de fecha 5 de Setiembre del 2003, Disposiciones sobre los equipos de navegación, seguridad y salvamento, lucha contra incendio.
- 2.2.6 Normas sobre restricción de la construcción de embarcaciones artesanales:
 - D.S. N° 020-2006-PRODUCE de fecha 03 de noviembre del 2006
 - D.S. N° 018-2008-PRODUCE de fecha 16 de septiembre del 2008
 - D.S. N° 015-2010-PRODUCE de fecha 19 de septiembre del 2010
 - D.S. N° 018-2010-PRODUCE de fecha 30 de diciembre del 2010
 - D.S. N° 006-2015-PRODUCE de fecha 17 de marzo del 2015
 - D.S. N° 007-2017-PRODUCE de fecha 12 de abril del 2017

3.0 EXÁMEN DEL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012 SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DEL PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993, RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977

El texto del Acuerdo está estructurado en 4 artículos y un Anexo; fue elaborado en los 6 idiomas oficiales de la Organización Marítima Internacional – OMI, siendo los seis textos igualmente auténticos y en caso de discrepancia en la interpretación, deberá prevalecer el texto en inglés.

3.1. TEXTO



Al ratificar el acuerdo, las Partes adoptarán las enmiendas a las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993, de manera que puedan entrar en vigor lo antes posible a partir de ese momento.

El Artículo 1 se refiere a las obligaciones generales y consta de tres numerales. El numeral 1) que hace efectivo lo estipulado en los artículos del acuerdo y también en lo relacionado con el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977; con excepción del artículo 1 (párrafo 1) a), 2) y 3), el artículo 9 y el artículo 10 de dicho Protocolo, modificado por este Acuerdo.

El numeral 2) establece articulados del Protocolo de Torremolinos de 1993, reglas del Anexo tanto del citado Protocolo como las reglas del Anexo del Convenio Internacional de Torremolinos de 1977, los cuales se leerán e interpretarán como un instrumento único.

El numeral 3) se refiere al Anexo del Acuerdo que forma parte integrante del Acuerdo.

En el Artículo 2 se refiere a la interpretación y aplicación del Protocolo de Torremolinos de 1993 y del Convenio de Torremolinos de 1977; señalando que Los artículos 2 a 8 (inclusive) y los artículos 11 a 14 (inclusive) del Protocolo de Torremolinos de 1993 se aplicarán a este Acuerdo. Por lo tanto, de conformidad con lo dispuesto en este artículo, cuando se haga referencia a "el presente protocolo" o a "el Convenio" se entenderá que constituye una referencia al Acuerdo.

El Artículo 3 se refiere a la firma, ratificación, aceptación y adhesión del Acuerdo.

El Artículo 4 se refiere a la entrada en vigor del Acuerdo, el mismo que entrará en vigor 12 meses después que por lo menos 22 Estados que en total tengan como mínimo 3,600 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en alta mar hayan manifestado su consentimiento al obligarse por él.

3.2 ANÁLISIS

3.2.1 El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la aplicación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977, se aprobó en el transcurso de una Conferencia Diplomática convocada por la Organización Marítima Internacional (OMI) en octubre de 2012. Dicho Acuerdo facilita la aplicación del Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros firmado en 1977 y de su Protocolo de 1993, que no llegó a entrar en vigor debido al insuficiente número de Estados que ratificaron el Convenio y su Protocolo.



La finalidad del Acuerdo de Ciudad del Cabo es modificar determinadas disposiciones del Protocolo de Torremolinos que han dificultado su aplicación por parte de una serie de Estados que poseen importantes flotas pesqueras. Se ha introducido cierto grado de flexibilidad con respecto al plazo de aplicación en los buques existentes de las medidas en materia de radiocomunicaciones, dispositivos de salvamento, consignas para casos de emergencia, llamadas y ejercicios periódicos, así como aparatos náuticos de a bordo.

Exenciones: Este Acuerdo permite asimismo que una Administración exima a todo buque con derecho a enarbolar su pabellón de cualquiera de los requisitos normativos si considera que su aplicación no es razonable ni factible teniendo en cuenta el tipo de buque, las condiciones meteorológicas y la falta de peligros para la navegación general, siempre que el buque cumpla los requisitos de seguridad pertinentes que garanticen la seguridad general del barco y de las personas a bordo y que faene exclusivamente en las zonas de pesca específicas que contempla el citado Acuerdo (áreas permitidas).

Por otra parte, se ha mejorado el régimen de inspección y reconocimiento: los reconocimientos iniciales, anuales e intermedios, así como los reconocimientos a raíz de reparaciones, adquieren ahora carácter obligatorio. No obstante, podrán otorgarse exenciones en cuanto a los reconocimientos anuales de los dispositivos y otros equipos de salvamento (Regla 7), así como de la estructura, máquinas y equipos (Regla 9), si una Administración considera que su aplicación no es razonable ni factible teniendo en cuenta la zona de faena y el tipo de buque.

Asimismo, se modifica el Certificado Internacional de Seguridad de Barcos Pesqueros para establecer que se emitió bajo las disposiciones del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.

La Autoridad Marítima Nacional ha realizado el análisis de la viabilidad de implantación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, en la cual se desprende lo siguiente

La Regla 1 del Capítulo I "Reglas para la construcción y el equipo de buques pesqueros" denominada Ámbito de aplicación, establece que salvo disposición expresa, sus disposiciones serán aplicables a los buques nuevos, pero la Administración podrá decidir utilizar los siguientes valores de arqueo bruto en vez de los valores de eslora (L) como base de medida:

- a) Un arqueo bruto de 300 se considerará equivalente a una eslora (L) de 24 m;
- b) Un arqueo bruto de 950 se considerará equivalente a una eslora (L) de 45 m;
- c) Un arqueo bruto de 2 000 se considerará equivalente a una eslora (L) de 60 m; y



- d) Un arqueo bruto de 3 000 se considerará equivalente a una eslora (L) de 75 m

Verificando los registros de naves pesqueros matriculadas, el número de naves que se encontrarían dentro del ámbito de aplicación de la Regla 1 del Capítulo I, serían las naves de acuerdo a los cuadros que se detallan a continuación

Eslora	Número de E/Ps
Mayor o igual a 24 m y menor a 45 m	365
Mayor o igual a 45 m y menor a 60 m	88
Mayor o igual a 60 m y menor a 75 m	11
Mayor o igual a 75 m	14
Total	478

Arqueo Bruto	Número de E/Ps
Mayor o igual a 300 y menor a 950	143
Mayor o igual a 950 y menor a 2000	8
Mayor o igual a 2000 y menor a 3000	3
Mayor o igual a 3000	6
Total	160

De acuerdo a lo anterior, a fin de facilitar la evaluación de la aplicabilidad del Acuerdo, resulta recomendable considerar el arqueo bruto en lugar de la eslora como base de medida con lo cual la norma se aplicaría a las naves de un Arqueo Bruto mayor o igual a 300. En este sentido se efectuará el análisis de implementación de la norma internacional, comparándola con las disposiciones nacionales aplicables a buques marítimos de Arqueo Bruto mayor a 100, debido a que los buques pesqueros de bandera nacional están regidos por las disposiciones del Código de Seguridad de Equipo para Naves y Artefactos Navales, Marítimos, Fluviales y Lacustres, aprobado mediante Resolución Directoral N° 0562-2003-DCG de fecha 5 de Setiembre del 2003, el mismo que contiene disposiciones referentes a equipos de navegación, dispositivos de seguridad y salvamento, lucha contra incendio, protección a la tripulación, sistema de fondeo y amarre y medios para la evacuación, las cuales varían de acuerdo a las siguientes categorías según el Arqueo Bruto de la nave:

- Embarcaciones marítimas de Arqueo Bruto menor o igual a 10.
- Embarcaciones marítimas de Arqueo Bruto mayor a 10 y menor o igual a 20
- Embarcaciones marítimas de Arqueo Bruto mayor a 20 y menor o igual a 100
- Buques marítimos de Arqueo Bruto mayor a 100

De acuerdo al análisis de los capítulos II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX y X del Acuerdo de Ciudad del Cabo, se ha realizado una



comparación con la normatividad nacional actual, de acuerdo al siguiente cuadro:

Nº	ACUERDO CIUDAD DEL CABO	NORMA NACIONAL
1	Capítulo II – Construcción, Integridad de Estanqueidad y Equipo	No hay normas específicas
2	Capítulo III – Estabilidad y Navegabilidad	No hay normas específicas/se utiliza estándares internacionales y de acuerdo al diseño de las E/P peruanas.
3	Capítulo IV – Instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente (Buques Arqueo superior a 950)	No hay normas específicas, se utiliza las normas SOLAS.
4	Capítulo V- Prevención, Detección y Extinción de incendios y Equipo contra incendios. (Buques Arqueo superior a 950)	No hay normas específicas, se utiliza las normas SOLAS
5	Capítulo VI – Protección de la Tripulación	Normas de construcción no contempladas en la normatividad nacional.
6	Capítulo VII – Dispositivos y medios de salvamento (Arqueo Bruto Superior a 950)	Algunas prescripciones no contempladas en la norma nacional: Embarcaciones de supervivencia; bote de rescate; botes salvavidas, etc.)
7	Capítulo VIII- Consignas para casos de emergencia, llamadas y ejercicios periódicos.	No contemplado completamente en la norma nacional.
8	Capítulo IX- Radiocomunicaciones (AB superior a 950)	No contemplado en la norma nacional
9	Capítulo X.- Aparatos y medios náuticos de abordó	Se encuentra normado.



4.0 JUSTIFICACIÓN PARA LA ADHESION DEL PERU AL ACUERDO

La adhesión de Perú al citado Acuerdo se sumará al esfuerzo internacional desarrollado a través de la OMI, poniendo de manifiesto la voluntad nacional de contribuir a promover la seguridad en los buques pesqueros de bandera nacional, ya que se adoptarán estándares internacionales referidos a la construcción y el equipamiento de los mismos.

Es importante para el Perú ser parte de este instrumento internacional debido a que la pesca, en nuestro país y en el mundo, es una actividad con alto índice de siniestralidad, por lo que resulta necesario adoptar medidas que atenúen el riesgo de accidentes y disminuyan su costo en vidas humanas y bienes materiales. La adhesión al Acuerdo de Ciudad del Cabo es un paso más en ese sentido.

Asimismo, si se decide que las disposiciones del Acuerdo se apliquen tomando como referencia el arqueado bruto en lugar de la eslora, el impacto en la flota pesquera nacional no será elevado porque se trataría de aproximadamente 160 buques pesqueros de arqueado bruto igual o superior a 300.

5.0 COHERENCIA CON NUESTRA LEGISLACIÓN NACIONAL

El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 aún no ha entrado en vigor y esta circunstancia motiva que la pesca resulte la única actividad comercial marítima que carece de un marco internacional específico para regular la construcción de sus buques y para mejorar sustancialmente su seguridad y la de sus tripulantes; y, el hecho de haber agrupado disposiciones relativas a la seguridad de los buques pesqueros en un instrumento que los tiene como destinatarios exclusivos, facilita la comprensión de esta problemática y su aplicación por parte de quienes entienden y participan en esta actividad.

La normativa nacional marítima vigente, en parte derivada de convenios internacionales a los que el Perú se adhiere y en parte derivada de las instituciones competentes de nuestro país no presenta inconvenientes para la ratificación del Acuerdo.

Tal como se ha indicado anteriormente, existen aspectos del Acuerdo que no están contemplados en la normativa de la Autoridad Marítima Nacional por lo que es necesario adecuar su normativa a las disposiciones del Acuerdo.

6.0 LA NECESIDAD DE ADOPTAR MEDIDAS LEGISLATIVAS DE IMPLEMENTACIÓN EN NUESTRO ORDENAMIENTO INTERNO, COMO PUDIERA SER LA MODIFICACIÓN, DEROGACIÓN O DACIÓN DE NORMAS CON RANGO DE LEY, EN ARAS DE HACER VIABLE LA EJECUCIÓN DE LOS COMPROMISOS INTERNACIONALES A ASUMIR POR EL ESTADO PERUANO

La implementación requiere de la adecuación de la normativa vigente a los artículos del Acuerdo relacionados con los detalles de construcción y



equipamiento de los buques pesqueros, así como todo aquello que se refiere a la protección del personal de pesca.

Como ya se mencionó en párrafos anteriores, la pesca, en nuestro país y en el mundo, es una actividad con un alto índice de siniestralidad, por lo que resulta necesario adoptar medidas que atenúen el riesgo de accidentes y disminuyan su costo en vidas humanas y bienes materiales. Por lo tanto, al ratificar el Acuerdo se estaría dando un paso más elevar el estándar de seguridad de la flota pesquera nacional.

La entrada en vigor de este acuerdo vinculante a nivel internacional para la seguridad de los buques pesqueros tendría un efecto positivo en la seguridad en el sector en su conjunto, ya que como Estado de abanderamiento y Estado rector del puerto habría la obligación de elaborar marcos jurídicos y administrativos, así como procesos, para la implantación de las disposiciones relacionadas con el reconocimiento y la certificación, la investigación de siniestros y la supervisión por el Estado rector del puerto.

En relación con otros sectores vinculados, será requisito indispensable desarrollar una acción coordinada por parte de todos los actores involucrados, proponiendo y estableciendo medidas correctivas, asegurando su cumplimiento y haciendo más eficientes los instrumentos empleados para la obtención de información, la compilación de datos, la investigación y el peritaje de accidentes, la difusión de las conclusiones a que se arribe y la formulación de estadísticas; en tal sentido, es necesario revisar la normativa con rango infra legal referente a la materia y, de ser necesario, actualizarla o adecuarla.

7.0 LA NECESIDAD DE CREAR, MANTENER Y/O MODIFICAR CANALES DE COORDINACIÓN INTERMINISTERIAL A FIN DE DAR CUMPLIMIENTO A LAS OBLIGACIONES QUE CORRESPONDIERAN A SU SECTOR

En relación con otros sectores vinculados, es necesario que el Ministerio de la Producción también efectúe una revisión de su normativa a efectos de estandarizar definiciones con el Acuerdo.

8.0 VENTAJAS Y BENEFICIOS QUE CONSEGUIRÍA EL PERÚ DE ADHERIRSE AL CONVENIO DE TRANSPORTE MARÍTIMO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA.

El formar parte de este Convenio, permitiría, entre otros, contar con beneficios tales como:

- Mejorar la seguridad de los buques pesqueros y los pescadores.
- Como Estado Rector del Puerto favorece la represión de actividades ilícitas como la pesca ilegal, pesca no declarada y pesca no reglamentada, ya que se contaría con el marco legal para efectuar inspecciones por el Estado Rector del Puerto a buques de bandera extranjera que arriben a puertos nacionales.
- Armonización de las normas nacionales para la construcción y equipamiento de buques pesqueros a estándar internacional.



9.0 CONCLUSIONES

- a. El Perú al ratificar el Acuerdo, se sumará al esfuerzo internacional desarrollado a través de la OMI, poniendo de manifiesto la voluntad nacional de contribuir a promover la seguridad en los buques pesqueros.
- b. La adopción del Acuerdo reconoce a los Estados la facultad de supervisar a los buques pesqueros que se encuentren en sus Puertos, a fin de verificar la validez del Certificado Internacional de Seguridad para Buque Pesquero.
- c. La implantación escalonada del Acuerdo para los buques existente podría hacerse de manera progresiva para las disposiciones del capítulo IX (Radiocomunicaciones) durante un periodo de no más de 10 años y las disposiciones de los capítulos VII (Dispositivos y Medios de Salvamento), VIII (Consignas para Casos de Emergencia, Llamadas y Ejercicios Periódicos) y X (Aparatos y Medios Náuticos de Abordo) durante un periodo de no más de cinco años.
- d. El Acuerdo se aplicaría tomando como referencia el arqueo bruto y no la eslora lo que lo hace compatible con la normatividad nacional que se aplica a un número limitado de naves pesqueras.
- e. Es viable la adhesión al Acuerdo de Ciudad del Cabo.

10.0 RECOMENDACIONES

- a. Implementar las disposiciones del Acuerdo que permitirán garantizar la seguridad de los buques pesqueros y de su tripulación, así como la protección y conservación del medio marino.
- b. Analizar las características técnicas que la normatividad nacional exige cumplir a los buques pesqueros para su operación, con la finalidad de identificar las modificaciones legislativas que resultan necesarias realizar.
- c. Sensibilizar a los administrados sobre los beneficios que traerían consigo la implementación de estas disposiciones.
- d. Proponer medidas que coadyuven a los administrados en el cumplimiento de las disposiciones. (Ejm: Asistencia técnica, programas de financiamiento, entre otros)
- e. Por todo lo anteriormente expuesto, recomienda promover la adhesión del Perú al "Acuerdo de Ciudad del Cabo 2012".