



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XIV - Nº 149

Bogotá, D. C., lunes 11 de abril de 2005

EDICION DE 40 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

ANGELINO LIZCANO RIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NUMERO 248 DE 2005 SENADO

por medio de la cual se aprueba el "Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974", hecho en Londres el once (11) de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho (1988) y el "Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966", hecho en Londres el once (11) de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho (1988).

El Congreso de la República

Vistos los textos del "Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974", hecho en Londres el once (11) de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho (1988) y el "Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966", hecho en Londres el once (11) de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho (1988), que a la letra dicen:

(Para ser transcritos: Se adjuntan fotocopias de los textos íntegros de los instrumentos internacionales mencionados).

«PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

Las partes en el presente protocolo,

Siendo partes en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, hecho en Londres el 1º de noviembre de 1974,

Reconociendo que es necesario incorporar en el mencionado Convenio disposiciones relativas a reconocimientos y certificación, armonizadas con las correspondientes disposiciones de otros instrumentos internacionales,

Considerando que el modo más eficaz de alcanzar ese objetivo es la conclusión de un Protocolo relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974,

Conviene:

Artículo I

Obligaciones generales

1. Las Partes en el presente Protocolo se obligan a hacer efectivas las disposiciones del presente Protocolo y de su Anexo, el cual será parte integrante de aquel. Toda referencia al presente Protocolo supondrá también una referencia a su Anexo.

2. Entre las Partes en el presente Protocolo regirán las disposiciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, en su forma enmendada (en adelante llamado "el Convenio"), a reserva de las modificaciones y adiciones que se enuncian en el presente Protocolo.

3. Respecto a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio ni en el presente Protocolo, las Partes en el presente Protocolo aplicarán lo prescrito en el Convenio y en el presente Protocolo en la medida necesaria para garantizar que no se da un trato más favorable a tales buques.

Artículo II

Tratados anteriores

1. El presente Protocolo reemplaza y deja sin efecto entre las Partes el Protocolo de 1978 relativo al Convenio.

2. No obstante lo estipulado en cualquier otra disposición del presente Protocolo, todo certificado que haya sido expedido en virtud de las disposiciones del Convenio, y de conformidad con ellas, y todo suplemento de dicho certificado, expedido en virtud de las disposiciones del Protocolo de 1978 relativo al Convenio, y de conformidad con ellas, y que sea válido cuando el presente Protocolo entre en vigor respecto de la Parte que expidió el certificado o el suplemento, conservará su validez hasta la fecha en que caduque de acuerdo con lo estipulado en el Convenio o en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio, según proceda.

3. Ninguna Parte en el presente Protocolo expedirá certificados en virtud o de conformidad con lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, adoptado el 1º de noviembre de 1974.

Artículo III

Comunicación de información

Las Partes en el presente Protocolo se obligan a comunicar al Secretario General de la Organización Marítima Internacional (en adelante llamada "la Organización") y a depositar ante él:

a) El texto de las leyes, decretos, órdenes, reglamentaciones y otros instrumentos que se hayan promulgado acerca de las diversas cuestiones regidas por el presente Protocolo;

b) Una lista de los inspectores nombrados al efecto o de las organizaciones reconocidas con autoridad para actuar en nombre de tales Partes

a efectos de aplicación de las medidas relativas a la seguridad de la vida humana en el mar, con miras a la distribución de dicha lista entre las Partes para conocimiento de sus funcionarios, y una notificación de las atribuciones concretas asignadas a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad; y

c) Un número suficiente de modelos de los certificados que expidan en virtud de lo dispuesto en el presente Protocolo.

Artículo IV

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1º de marzo de 1989 hasta el 28 de febrero de 1990 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 3º, los Estados podrán expresar su consentimiento en obligarse por el 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 de la Organización el instrumento que proceda.

3. Solamente podrán firmar sin reserva, ratificar, aceptar o aprobar el presente Protocolo o adherirse al mismo los Estados que hayan firmado sin reserva, ratificado, aceptado o aprobado el Convenio o que se hayan adherido a este.

Artículo V

Entrada en vigor

1. El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan cumplido las siguientes condiciones:

a) Cuando por lo menos 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial hayan expresado su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo conforme a lo prescrito en el artículo IV, y

b) Cuando se hayan cumplido las condiciones de entrada en vigor del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, aunque el presente Protocolo no entrará en vigor antes del 1º de febrero de 1992.

2. Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Protocolo una vez satisfechas las condiciones para la entrada en vigor de este, 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 esta es posterior.

3. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo adquirirá efectividad tres meses después de la fecha en que fue depositado.

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 VI del mismo, se considerará referido al presente Protocolo en su forma enmendada.

Artículo VI

Enmiendas

Los procedimientos establecidos en el artículo VIII del Convenio se aplicarán a las enmiendas al presente Protocolo, a condición de que:

a) Las referencias hechas en ese artículo al Convenio y a los Gobiernos Contratantes se entiendan como referencias al presente Protocolo y a las Partes en el presente Protocolo, respectivamente;

b) Las enmiendas a los artículos del presente Protocolo y a su Anexo sean aprobadas y entren en vigor de conformidad con el procedimiento aplicable a las enmiendas a los artículos del Convenio o al Capítulo I del Anexo del Convenio; y

c) Las enmiendas al apéndice del Anexo del presente Protocolo puedan ser aprobadas y entrar en vigor de conformidad con el procedimiento aplicable a las enmiendas al Anexo del Convenio no referidas al Capítulo I.

Artículo VII

Denuncia

1. El presente Protocolo podrá ser denunciado por una 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 depositando un instrumento al efecto ante el Secretario General de la Organización.

3. La denuncia surtirá efecto transcurrido un año a partir de la recepción, por parte del Secretario General de la Organización, del instrumento de denuncia, o cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho instrumento.

4. Toda denuncia del Convenio hecha por una Parte se considerará como denuncia del presente Protocolo hecha por esa Parte. Dicha denuncia adquirirá efectividad en la misma fecha en que adquiera efectividad la denuncia del Convenio de conformidad con el párrafo c) del artículo XI del Convenio.

ARTICULO VIII

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 que se hayan adherido al mismo, de:

i) Cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, que se vayan produciendo 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 y de la fecha en que fue recibido dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;

b) Remitirá ejemplares auténticos certificados 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 a la Secretaría de las Naciones Unidas un ejemplar auténtico certificado del mismo a efectos de registro y publicación, de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo IX

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 tendrá la misma autenticidad. Se hará una traducción oficial al italiano, la cual será depositada junto con el original firmado.

Hecho en Londres el día once de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho.

En fe de lo cual los infrascritos*, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.

Anexo

Modificaciones y adiciones al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974

Capítulo I

Disposiciones generales

PARTE A

AMBITO DE APLICACION, DEFINICIONES, ETC.

Regla 2

Definiciones

Se sustituye el texto actual del párrafo k) por el siguiente:

"k) por *buque nuevo*, todo buque cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, el 25 de mayo de 1980, o posteriormente".

* Se omiten las firmas.

Se añade el párrafo siguiente al texto actual.-

“n) por fecha de vencimiento anual, el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del certificado de que se trate”.

PARTE B

RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICADOS

Regla 6

Inspección y reconocimiento

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

“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 párrafo 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 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;

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”.

Regla 7

Reconocimientos de buques de pasaje

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

“a) Los buques de pasaje serán objeto de los reconocimientos indicados a continuación:

i) Un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio;

ii) Un reconocimiento de renovación, realizado cada 12 meses, salvo en los casos en que sean aplicables los párrafos b), e), f) y g) de la regla 14;

iii) Reconocimientos adicionales, según convenga;

b) Los citados reconocimientos se realizarán del modo siguiente:

i) El reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa de la estructura, maquinaria y equipo del buque, incluidos la obra viva del

buque y el interior y el exterior de las calderas. 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, la instalación eléctrica, las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, los dispositivos de prevención de incendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios, los dispositivos y medios de salvamento, los aparatos náuticos de a bordo, las publicaciones náuticas, los medios de embarco para prácticos y demás equipo, cumplen con todas las prescripciones de las presentes reglas y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en virtud de dichas reglas por la Administración para los buques que realicen el servicio a que el buque en cuestión esté destinado. 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 luces, marcas y medios de emitir señales acústicas y de señales de socorro, tal como se prescribe en las disposiciones de las presentes reglas y en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor;

ii) El reconocimiento de renovación comprenderá una inspección de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión, las máquinas y el equipo, incluida la obra viva del buque. El reconocimiento se realizará de modo que garantice que, por lo que se refiere a la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, la instalación eléctrica, las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, los dispositivos de prevención de incendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios, los dispositivos y medios de salvamento, los aparatos náuticos de a bordo, las publicaciones náuticas, los medios de embarco para prácticos y demás equipo, el buque se encuentra en estado satisfactorio y es adecuado para el servicio a que está destinado, y que cumple con las prescripciones de las presentes reglas y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en virtud de dichas reglas por la Administración. Las luces, marcas, medios de emitir señales acústicas y las señales de socorro que lleve el buque serán también objeto del mencionado reconocimiento a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas y con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor;

iii) También se efectuará un reconocimiento adicional, ya general, ya parcial, según dicten las circunstancias, después de la realización de reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en la regla 11, o siempre que se efectúen a bordo 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 estas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple totalmente con lo dispuesto en las presentes reglas y en el reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor, y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en virtud de dichas reglas por la Administración;

c) i) Las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones mencionados en el párrafo b) de la presente regla serán tales que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, garanticen en todos los sentidos que el buque es idóneo para realizar el servicio a que se le destina;

ii) Entre otras cosas, tales leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones sentarán las prescripciones que procederá observar en las pruebas hidráulicas iniciales y ulteriores, o en otras pruebas aceptables, a que habrá que someter las calderas principales y auxiliares, las conexiones, las tuberías de vapor, los recipientes de alta presión y los tanques de combustible de los motores de combustión interna, así como los procedimientos de prueba que hayan de seguirse y los intervalos que mediarán entre pruebas consecutivas”.

Regla 8

Reconocimientos de los dispositivos de salvamento y otro equipo de los buques de carga

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

“a) Los dispositivos de salvamento y otro equipo de seguridad de los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas a que

se hace referencia en el párrafo b) i), serán objeto de los reconocimientos que se indican a continuación:

- i) Un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio;
- ii) 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 los párrafos b), e), f) y g) de la regla 14;
- iii) Un reconocimiento periódico dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el cual podrá sustituir a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el párrafo a) iv);
- iv) Un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del certificado de seguridad del equipo para buque de carga;
- v) Un reconocimiento adicional como el que se prescribe para los buques de pasaje en el párrafo b) iii) de la regla 7;

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

- i) 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-1, II-2, III y V, a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas, se encuentran en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio a 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 cumplen con lo prescrito en las presentes reglas y, cuando proceda, con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor;
- ii) El reconocimiento de renovación y el reconocimiento periódico comprenderán una inspección del equipo a que se hace referencia en el párrafo b) i) a fin de garantizar que cumple con las prescripciones pertinentes de las presentes reglas y con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor, se encuentra en estado satisfactorio y es adecuado para el servicio a que el buque esté destinado;
- iii) El reconocimiento anual comprenderá una inspección general del equipo a que se hace referencia en el párrafo b) i), a fin de garantizar que ha sido mantenido de conformidad con el párrafo a) de la regla 11 y continúa siendo satisfactorio para el servicio a que el buque esté destinado;
- c) Los reconocimientos periódico y anual a que se hace referencia en los párrafos a) iii) y a) iv) se consignarán en el certificado de seguridad del equipo para buque de carga”.

Regla 9

Reconocimientos de las instalaciones radioeléctricas y de radar en los buques de carga

Se sustituye el título actual por el siguiente:

“Reconocimientos de las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga”.

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

“a) Las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento de los buques de carga, a los que sean aplicables los Capítulos III y IV serán objeto de los reconocimientos indicados a continuación:

- i) Un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio;
- ii) 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 los párrafos b), e), f) y g) de la regla 14;
- iii) Un reconocimiento periódico dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga;
- iv) Un reconocimiento adicional como el que se prescribe para los buques de pasaje en el párrafo b) iii) de la regla 7.

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

- i) El reconocimiento inicial comprenderá una inspección de las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas;
- ii) El reconocimiento de renovación y el reconocimiento periódico comprenderán una inspección de las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas;
- c) Los reconocimientos periódicos a que se hace referencia en el párrafo a) iii) se consignarán en el certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga”.

Regla 10

Reconocimientos del casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga

Se sustituye el título actual por el siguiente:

“Reconocimientos de la estructura, las máquinas y el equipo de los buques de carga”.

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

“a) Por lo que respecta a los buques de carga, la estructura, las máquinas y el equipo (sin que entren aquí los componentes en relación con los cuales se expida un certificado de seguridad del equipo para buque de carga y un certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga) a los que se hace referencia en el párrafo b) i) serán objeto de los reconocimientos e inspecciones indicados a continuación:

- i) Un reconocimiento inicial, incluida una inspección de la obra viva del buque, antes de que este entre en servicio;
- ii) 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 los párrafos b), e), f) y g) de la regla 14;
- iii) Un reconocimiento intermedio dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, el cual podrá sustituir a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el párrafo a) iv);
- iv) Un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga;
- v) Dos inspecciones, como mínimo, de la obra viva del buque durante cada período de cinco años, salvo cuando sean aplicables los párrafos e) o f) de la regla 14. Cuando sean aplicables los párrafos e) o f) de la regla 14, este período 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;
- vi) Un reconocimiento adicional como el prescrito para los buques de pasaje en el párrafo b) iii) de la regla 7.

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

- i) 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 con lo prescrito en las presentes reglas, se encuentran en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio a que el buque esté destinado, y que se ha facilitado la necesaria información relativa a la estabilidad. En el caso de los buques tanque este reconocimiento comprenderá también una inspección de las cámaras de bombas, así como de los sistemas de tuberías de la carga, del combustible y de ventilación y de los dispositivos de seguridad correspondientes;
- ii) El reconocimiento de renovación comprenderá una inspección de la estructura, las máquinas y el equipo a que se hace referencia en el

párrafo b) i), a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas, se encuentran en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio a que el buque esté destinado;

iii) 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 a que el buque esté destinado. En el caso de los buques tanque este reconocimiento comprenderá también una inspección de las cámaras de bombas, así como de los sistemas de tuberías de la carga, del combustible y de ventilación y de los dispositivos de seguridad correspondientes, y operaciones de prueba de la resistencia del aislamiento de las instalaciones eléctricas en las zonas peligrosas;

iv) El reconocimiento anual comprenderá una inspección general de la estructura, las máquinas y el equipo a los que se hace referencia en el párrafo b) i), a fin de garantizar que han sido mantenidos de conformidad con el párrafo a) de la regla 11 y continúan siendo satisfactorios para el servicio a que el buque esté destinado;

v) 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 a que el buque esté destinado;

c) Los reconocimientos intermedio y anual y las inspecciones de la obra viva del buque a que se hace referencia en los párrafos a) iii), a) iv) y a) v) se consignarán en el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga”.

Regla 11

Mantenimiento del estado del buque después del reconocimiento

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

“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 él mismo ni para las personas que pueda haber a bordo;

b) Realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en las reglas 7, 8, 9 ó 10, 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 que se le descubra algún defecto y este o aquel afecten a su seguridad o a la eficacia o la integridad de sus dispositivos de salvamento u otro equipo, el capitán 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, 9 ó 10. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otro Gobierno Contratante, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente 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 12

Expedición de certificados

Se sustituye el título actual por el siguiente:

“Expedición o refrendo de certificados”.

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

“a) i) A todo buque de pasaje que cumpla con las prescripciones pertinentes de los Capítulos II-1, II-2, III, IV y V y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes reglas se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado “Certificado de seguridad para buque de pasaje”;

ii) A todo buque de carga que cumpla con las prescripciones pertinentes de los Capítulos II-1 y II-2 y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes reglas (sin que entren aquí las relativas a sistemas y

dispositivos de extinción de incendios y a planos de los sistemas de lucha contra incendios) se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado “Certificado de seguridad de construcción para buque de carga”;

iii) A todo buque de carga que cumpla con las prescripciones pertinentes de los Capítulos II-1, II-2, III y V y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes reglas se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado “Certificado de seguridad del equipo para buque de carga”;

iv) A todo buque de carga que cumpla con las prescripciones pertinentes del Capítulo IV y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes reglas se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado “Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga”;

V) 1. A todo buque de carga que cumpla con las prescripciones pertinentes de los Capítulos II-1, II-2, III, IV y V y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes reglas se le podrá expedir, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado “Certificado de seguridad para buque de carga”, en lugar de los certificados indicados en los párrafos a) ii), a) iii) y a) iv).

2. Toda referencia hecha en el presente capítulo a un certificado de seguridad de construcción para buque de carga, un certificado de seguridad del equipo para buque de carga o un certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga, se entenderá hecha al certificado de seguridad para buque de carga, si este se utiliza en lugar de esos otros certificados;

vi) El certificado de seguridad para buque de pasaje, el certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el certificado de seguridad para buque de carga a los que se hace referencia en los subpárrafos i), iii), iv) y v) llevarán como suplemento un inventario del equipo;

vii) Cuando a un buque le sea concedida una exención en virtud de lo dispuesto en las presentes reglas, y de conformidad con ellas, se le expedirá un certificado llamado “Certificado de exención”, además de los certificados prescritos en el presente párrafo;

viii) 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;

b) Los Gobiernos Contratantes no expedirán certificados en virtud de las disposiciones de los Convenios para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1960, 1948 ó 1929, y de conformidad con ellas, después de la fecha en que adquiera efectividad la aceptación del presente Convenio por parte del Gobierno interesado”.

Regla 13

Expedición de certificado por otro Gobierno

Se sustituye el título actual por el siguiente:

“Expedición o refrendo de certificados por otro Gobierno”.

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

“Todo Gobierno Contratante podrá, a petición de la Administración, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que satisface lo prescrito en las presentes reglas, expedir o autorizar a que se expidan a este buque los certificados pertinentes de conformidad con las presentes reglas y, cuando proceda, refrendar o autorizar a que se refrenden esos certificados. Todo certificado así expedido llevará una declaración en el sentido de que fue expedido a petición del Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar y tendrá la misma fuerza y gozará del mismo reconocimiento que otro expedido en virtud de la regla 12”.

Regla 14

Validez de los certificados

Se sustituye el título actual por el siguiente:

“Duración y validez de los certificados”.

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

“a) Todo Certificado de seguridad para buque de pasaje se expedirá para un período que no exceda de 12 meses. Todo certificado de seguridad

de construcción para buque de carga, certificado de seguridad del equipo para buque de carga y certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga se expedirá para un período especificado por la Administración, que no excederá de cinco años. El período de validez de un certificado de exención no rebasará el del certificado al que vaya referido;

b) i) No obstante lo prescrito en el párrafo a), 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:

1. Por un período que no excederá de 12 meses a partir de la fecha de expiración del certificado existente, en el caso de un buque de pasaje.

2. Por un período que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado existente, en el caso de un buque de carga;

ii) 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:

1. Por un período que no excederá de 12 meses a partir de la fecha de expiración del certificado existente, en el caso de un buque de pasaje.

2. Por un período que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado existente, en el caso de un buque de carga;

iii) 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:

1. Por un período que no excederá de 12 meses a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, en el caso de un buque de pasaje.

2. Por un período que no excederá de cinco años a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, en el caso de un buque de carga;

c) Si un certificado distinto de un certificado de seguridad para buque de pasaje se expide para un período de menos de cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez extendiéndola más allá de la fecha de expiración hasta el límite del período máximo especificado en el párrafo a), siempre que los reconocimientos citados en las Reglas 8, 9 y 10, aplicables cuando se expide un certificado para un período de cinco años, se hayan efectuado como proceda;

d) 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 período adicional que no excederá de cinco meses contados a partir de la fecha de expiración;

e) 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 el período de 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 período superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de esta, cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Cuando haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido:

i) Por un período que no excederá de 12 meses a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga, en el caso de un buque de pasaje;

ii) Por un período que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga, en el caso de un buque de carga;

f) Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos, que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente regla, podrá ser prorrogado por la Administración por un período de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo. Cuando haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido:

i) Por un período que no excederá de 12 meses a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga, en el caso de un buque de pasaje;

ii) Por un período que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga, en el caso de un buque de carga;

g) En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos b) ii), e) o f), que la validez de un nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado anterior. En estas circunstancias especiales, el nuevo certificado será válido:

i) Por un período que no excederá de 12 meses a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, en el caso de un buque de pasaje;

ii) Por un período que no excederá de cinco años a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, en el caso de un buque de carga;

h) Cuando se efectúe un reconocimiento anual, intermedio o periódico antes del período estipulado en la regla pertinente:

i) 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;

ii) 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;

iii) 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;

i) Todo certificado expedido en virtud de las Reglas 12 ó 13 perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

i) Si los reconocimientos e inspecciones pertinentes no se han efectuado dentro de los intervalos estipulados en el párrafo a) de las Reglas 7, 8, 9 y 10;

ii) Si el certificado no es refrendado de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas;

iii) 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 los párrafos a) y b) de la Regla 11. Si se produce un cambio entre Gobiernos Contratantes, el Gobierno del Estado cuyo pabellón el buque tenía previamente derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la nueva Administración, previa petición de esta 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 15

Modelos de los certificados

Se sustituye el título actual por el siguiente:

“Modelos de los certificados e inventarios del equipo”.

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

“Los certificados e inventarios del equipo se extenderán ajustándolos en la forma a los modelos que figuran en el apéndice del Anexo del presente Convenio. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas”.

Regla 16

Exhibición de los certificados

Se sustituye el título actual por el siguiente:

“Disponibilidad de los certificados”.

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

“Los certificados que se expidan en virtud de lo dispuesto en las Reglas 12 y 13 estarán disponibles a bordo para que puedan ser objeto de examen en cualquier momento”.

Regla 19*Supervisión*

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

a) Cuando un buque se encuentre en un puerto regido por otro Gobierno Contratante estará sujeto a la supervisión de funcionarios debidamente autorizados por dicho Gobierno, en tanto que el objeto de esa supervisión sea comprobar que los certificados expedidos en virtud de las Reglas 12 ó 13 son válidos;

b) Si son válidos, tales certificados serán aceptados 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 de uno cualquiera de los certificados o que el buque no cumple con lo dispuesto en los párrafos a) y b) de la Regla 11;

c) Si se dan las circunstancias enunciadas en el párrafo b) 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 que pueda haber a bordo;

d) Cuando la supervisión origine una intervención de la índole que sea, el funcionario que realice aquella informará inmediatamente por escrito al cónsul o, en ausencia de este, al representante diplomático más próximo del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar, de todas las circunstancias que dieron lugar a que la intervención fuese considerada necesaria. Además, los inspectores nombrados o las organizaciones reconocidas que se encargaron de expedir los certificados serán también notificados. Se pondrán en conocimiento de la Organización los hechos que motivaron la intervención;

e) Cuando la autoridad interesada del Estado rector del puerto no pueda tomar las medidas indicadas en los párrafos e) y d) o cuando el buque haya sido autorizado a dirigirse al puerto de escala siguiente, dicha autoridad transmitirá toda la información pertinente en relación con el buque a las autoridades del siguiente puerto de escala, así como a los interesados mencionados en el párrafo d);

f) Cuando se realice la supervisión en virtud de lo dispuesto en la presente regla 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 tendrá derecho a ser indemnizado por toda pérdida o daño sufridos”.

APENDICE

Modificaciones y adiciones al Apéndice del Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974

Los modelos existentes del certificado de seguridad para buque de pasaje, del certificado de seguridad de construcción para buque de carga, del certificado de seguridad del equipo para buque de carga, del certificado de seguridad radiotelegráfica para buque de carga, del certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga y del certificado de exención se sustituyen por los siguientes modelos de certificado e inventarios del equipo:

“Modelo de certificado de seguridad para buques de pasaje

**CERTIFICADO DE SEGURIDAD
PARA BUQUE DE PASAJE**

El presente certificado llevará como suplemento un inventario del equipo (Modelo P)

(Sello oficial)

(Estado)

para un $\frac{\text{viaje internacional}^1}{\text{viaje internacional corto}}$

Expedido en virtud de las disposiciones del

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

en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988, con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

¹ Táchese según proceda.

por _____
(persona u organización autorizada)

Datos relativos del buque²

Nombre del buque _____

Número o letras distintivos _____

Puerto de matrícula _____

Arqueo bruto _____

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

Número IMO³ _____

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

SE CERTIFICA:

1. Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/7 del Convenio.

2. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:

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

.1. La estructura, las máquinas principales y auxiliares, las calderas y otros recipientes de presión.

.2. La disposición del compartimentado estanco y los detalles correspondientes.

.3. Las líneas de carga de compartimentado siguientes:

Líneas de carga de compartimentado asignada y marcadas en el costado, en la parte media del buque (regla II-1/13)	Franco-bordo	Utilícese cuando los espacios destinados a los pasajeros comprendan los espacios que se indican, susceptibles de ser ocupados por pasajeros o por mercancías
C.1
C.2
C.3

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

2.3 Que se han provisto 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 Convenio.

2.4 Que el buque va provisto de aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento de conformidad con las prescripciones del Convenio.

2.5 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas.

2.6 Que el funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento cumple con las prescripciones del Convenio.

2.7 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas.

2.8 Que el buque está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro de conformidad con las prescripciones del Convenio y del vigente Reglamento internacional para prevenir los abordajes.

2.9 Que en todos los demás aspectos el buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio.

² Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

³ De conformidad con la Resolución A.600 (15) “Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación”, la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.

3. Que se ha expedido/no se ha expedido¹ un Certificado de exención.
 El presente certificado es válido hasta _____
 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 cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla I/14 d) sea aplicable.

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla 1/14 d) del Convenio, 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 sean aplicables las reglas I/14 e) o I/14 f)

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla 1/14 e)/I/14 f)¹ del Convenio, hasta _____

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Inventario del equipo adjunto al certificado de seguridad para buque de pasaje (Modelo P)

El presente inventario irá siempre unido al certificado de seguridad para buque de pasaje

INVENTARIO DEL EQUIPO QUE PERMITE CUMPLIR CON EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL CORRESPONDIENTE PROTOCOLO DE 1988

1. Datos relativos al buque

Nombre del buque _____

Número o letras distintivos _____

Número máximo de pasajeros que está autorizado a llevar _____

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

2. Pormenores de los dispositivos de salvamento

1	Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento	.....	.....
		A babor	A estribor
2.	Número total de botes salvavidas	.....	.....
2.1	Número total de personas a las que se puede dar cabida	.....	.....

		A babor	A estribor
2.2	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados (regla III/42)	.....	.....
2.3	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables (regla III/43)	.....	.....
2.4	Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/44)	.....	.....
2.5	Otros botes salvavidas	.....	.....
2.5.1	Número	.....	.....
2.5.2	Tipo	.....	.....
3	Número total de botes salvavidas a motor (comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar)	.....	.....
3.1	Número de botes salvavidas provistos de proyector	.....	.....
4.	Número de botes de rescate	.....	.....
4.1	Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar	.....	.....
5.	Balsas salvavidas	.....	.....
5.1	Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....	.....
5.1.1	Número de balsas salvavidas	.....	.....
5.1.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....	.....
5.2	Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....	.....
5.2.1	Número de balsas salvavidas	.....	.....
5.2.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....	.....
6.	Aparatos flotantes	.....	.....
6.1	Número de aparatos	.....	.....
6.2	Número de personas que los aparatos son capaces de sostener	.....	.....
7.	Número de aros salvavidas	.....	.....
8.	Número de chalecos salvavidas	.....	.....
9.	Trajes de inmersión	.....	.....
9.1	Número total	.....	.....
9.2	Número de trajes que cumplen con las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....	.....
10.	Número de ayudas térmicas ¹	.....	.....
11.	Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento	.....	.....
11.1	Número de respondedores de radar	.....	.....
11.2	Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas	.....	.....

¹ Táchese según proceda.

¹ Táchese según proceda.

¹ Excluidas las prescritas en las reglas III/38.5.1.24, III/41.8.31 y III/47.2.2.13.

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/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 satelitaria
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 ³

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

- 4.1 Duplicación del equipo _____
- 4.2 Mantenimiento en tierra _____
- 4.3 Capacidad de mantenimiento en la mar _____

5. Buques construidos antes del 1° de febrero de 1995 que no satisfacen todas las prescripciones aplicables del Capítulo IV del Convenio, en su forma enmendada en 1988⁴

	Prescripciones de las reglas	Disposiciones y equipos existentes a bordo
Horas de escucha realizada por operador
Número de operadores

² A menos que el Comité de Seguridad Marítima determine otra fecha, no será necesario anotar este equipo en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1° de febrero de 1999.

³ No será necesario anotar este equipo en el Inventario unido a los certificados expedidos después del 1° de febrero de 1999.

⁴ No será necesario reproducir esta sección en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1° de febrero de 1999.

	Prescripciones de las reglas	Disposiciones y equipos existentes a bordo
¿Hay autoalarma?
¿Hay instalación principal?
¿Hay instalación de reserva?
El transmisor principal y el de reserva,
¿están eléctricamente separados o combinados?

6. Buques construidos antes del 1° de febrero de 1992 que no satisfacen plenamente las prescripciones aplicables del Capítulo III del Convenio, en su forma enmendada en 1988⁵

	Disposiciones y equipos existentes a bordo
Instalación radiotelegráfica para botes salvavidas Aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia RLS para embarcaciones de supervivencia (121,5 MHz y 243,0 MHz) Aparatos radiotelefónicos bidireccionales

Se certifica que este inventario es correcto en su totalidad.

Expedido en _____

(lugar de expedición del inventario)

(fecha de expedición)

(firma del funcionario autorizado para expedir el inventario)

(sello o estampilla de la autoridad expedidora)

Modelo de certificado de seguridad de construcción para buques de carga

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCIÓN PARA BUQUE DE CARGA

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,

En su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988, con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por _____

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque¹

Nombre del buque _____

Número o letras distintivos _____

Puerto de matrícula _____

Arqueo bruto _____

Peso muerto del buque (toneladas métricas)² _____

Número IMO³ _____

Tipo de buque⁴

⁵ No será necesario reproducir esta sección en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1° de febrero de 1995.

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

² Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque quimiqueros y buques gaseros.

³ De conformidad con la resolución A.600(15) "Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación", la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.

⁴ Táchese según proceda.

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

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

SE CERTIFICA:

1. Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio.

2. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el estado de la estructura, las máquinas y el equipo, según lo definido en la expresada regla, es satisfactorio, y que el buque cumple con las prescripciones correspondientes de los Capítulos II-1 y II-2 del Convenio (sin que entren aquí las relativas a sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y planos de lucha contra incendios).

3. Que las dos últimas inspecciones de la obra viva del buque se realizaron el _____ y el _____
 (fechas)

4. Que se ha/no se ha expedido⁴ un certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta _____⁵ a condición de que se realicen los reconocimientos anuales e interne inspecciones de la obra viva del buque, de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio.

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 de reconocimientos anuales e intermedios

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)

Lugar _____
 Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio⁴: Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)

Lugar _____
 Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio⁴: Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)

Lugar _____
 Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)

Lugar _____
 Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual/intermedio⁴, efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo de la inspección de la obra viva del buque⁶

SE CERTIFICA que en la inspección efectuada de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Primera inspección: Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Segunda inspección: Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si esta es inferior a cinco años, cuando la regla I/14 c) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta _____

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla I/14 d) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, 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 período de gracia, cuando la regla I/14 e) o I/14 f) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e)/I/14 f)⁴ del Convenio hasta _____

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

⁴ Táchese según proceda.

⁵ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de con la regla I/14 a) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define esta en la regla I/2 n) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con la regla I/14 h).

⁴ Táchese según proceda.

⁶ Podrá disponerse que se efectúen inspecciones adicionales.

⁴ Táchese según proceda.

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando la regla I/14 h) sea aplicable

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es.....

Firmado _____

(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es.....

Firmado _____

(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Modelo de Certificado de seguridad del equipo para buques de carga

CERTIFICADO DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE DE CARGA

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

(Sello oficial)

(Estado)

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

(nombre del Estado)

por _____

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque¹

Nombre del buque _____

Número o letras distintivos _____

Puerto de matrícula _____

Arqueo bruto _____

Peso muerto del buque (toneladas métricas)² _____

Eslora del buque (regla III/3.10)

Número IM0³ _____

Tipo de buque⁴

Petrolero

Buque tanque quimiquero

Buque gasero

Buque de carga distinto de los anteriores

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

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Convenio.

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

² Únicamente si se trata de petroleros, buques tanque quimiqueros y buques gaseros.

³ De conformidad con la Resolución A.600(15) "Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación" la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.

⁴ Táchese según proceda.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:

2.1 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios.

2.2 Que se han provisto 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 Convenio.

2.3 Que el buque va provisto de aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento de conformidad con las prescripciones del Convenio.

2.4 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, los medios de embarco para prácticos y las publicaciones náuticas.

2.5 Que el buque está provisto de luces, marcas, medios emisores de señales acústicas y de señales de socorro de conformidad con las prescripciones del Convenio y del vigente Reglamento internacional para prevenir los abordajes.

2.6 Que en todos los demás aspectos el buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio.

3 Que el buque opera, de conformidad con lo dispuesto en la regla III/26.1.1.1, dentro de los límites de la zona de tráfico

4 Que se ha/no se ha expedido⁴ un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta⁵ a condición de que se realicen los reconocimientos anuales y los reconocimientos periódicos de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Capítulo I del Convenio.

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 de reconocimientos anuales y periódicos

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

Reconocimiento anual: Firmado _____

(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/periódico⁴: Firmado _____

(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/periódico⁴: Firmado _____

(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

⁴ Táchese según proceda.

⁵ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con la regla I/14 a) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define esta en la regla I/2 n) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con la regla I/14 h).

⁴ Táchese según proceda.

Reconocimiento anual: Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____
 (sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual/periódico⁴, efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____
 (sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si esta es inferior a cinco años, cuando la regla I/14 c) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta _____

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____
 (sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla I/14 d) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, 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 período de gracia, cuando la regla I/14 e) o I/14 f) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e)/I/14 f)⁴ del Convenio hasta _____

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____
 (sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando la regla I/14 h) sea aplicable

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es.....

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____
 (sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es.....

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____
 (sello o estampilla de la autoridad)

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

El presente Inventario irá siempre unido al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga

INVENTARIO DEL EQUIPO QUE PERMITE CUMPLIR CON EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL CORRESPONDIENTE PROTOCOLO DE 1988

1. Datos relativos al buque¹

Nombre del buque _____
 Número o letras distintivos _____

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 auto-adrizables (regla III/43)	.....	.....
2.3	Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/44)	.....	.....
2.4	Número de botes salvavidas provistos de un sistema autónomo de abastecimiento de aire (regla III/45)	.....	.....
2.5	Número de botes salvavidas protegidos contra incendios (regla III/46)	.....	.....
2.6	Otros botes salvavidas	.....	.....
2.6.1	Número	.....	.....
2.6.2	Tipo	.....	.....
2.7	Número de botes salvavidas de caída libre	.....	.....
2.7.1	Totalmente cerrados (regla III/44)	.....	.....
2.7.2	Provistos de un sistema autónomo (regla III/45)	.....	.....
2.7.3	Protegidos contra incendios (regla III/46)	.....	.....
3	Número total de botes salvavidas a motor (comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar)	.....	.....
3.1	Número de botes salvavidas provistos de proyector	.....	.....
4	Número de botes de rescate	.....	.....
4.1	Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar	.....	.....

⁴ Táchese según proceda.

⁴ Táchese según proceda.

Refrendo de reconocimientos periódicos

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

Reconocimiento periódico: Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento periódico efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 h) iii) del Convenio se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si esta es inferior a cinco años, cuando la regla I/14 c) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta.....

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla I/14 d) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, 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 período de gracia, cuando la regla I/14 e) o I/14 f) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e)/I/14 f)³ del Convenio hasta _____

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando la regla I/14 h) sea aplicable

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es.....

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es.....

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga (Modelo R)

El presente Inventario irá siempre unido al Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga

INVENTARIO DEL EQUIPO DE LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS QUE PERMITE CUMPLIR CON EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL CORRESPONDIENTE PROTOCOLO DE 1988

1. Datos relativos al buque

Nombre del buque _____

Número o letras distintivos _____

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

2. Pormenores de 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

³ Táchese según proceda.

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

SE CERTIFICA:

1. Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en las reglas I/8, I/9 y I/10 del Convenio.

2. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:

2.1 Que el estado de la estructura, las máquinas y el equipo, según lo definido en la regla I/10, es satisfactorio, y que el buque cumple con las prescripciones pertinentes de los Capítulos II-1 y II-2 del Convenio (excluyéndose aquí las relativas a sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y planos de lucha contra incendios).

2.2 Que las dos últimas inspecciones de la obra viva del buque se realizaron el _____ y el _____
(fechas)

2.3 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios y los planos de lucha contra incendios.

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

2.5 Que el buque va provisto de aparato lanzacabos y de las instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento de conformidad con las prescripciones del Convenio.

2.6 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas.

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

2.8 Que el buque cumple con las prescripciones del Convenio en lo que respecta a los aparatos náuticos de a bordo, medios de embarco para prácticos y publicaciones náuticas.

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

2.10 Que en todos los demás aspectos el buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio.

3. Que el buque opera, de conformidad con lo dispuesto en la regla III/26.1.1.1, dentro de los límites de la zona de tráfico _____

4. Que se ha/no se ha expedido⁴ un Certificado de exención.

El presente certificado es válido hasta _____
_____.⁵ a condición de que se realicen los reconocimientos anuales, periódicos e intermedios y las inspecciones de la obra viva del buque de conformidad con lo prescrito en las reglas I/8, I/9 y I/10 del Convenio.

Expedido en _____
(lugar de expedición del certificado)

(fecha de expedición)

(firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

(sello o estampilla de la autoridad)

⁴ Táchese según proceda.

⁵ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con la regla I/14 a) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define esta en la regla I/2 n) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con la regla I/14 h).

Refrendo de reconocimientos anuales e intermedios relativos a la estructura, las máquinas y el equipo mencionados en la sección 2.1 del presente certificado

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio⁴: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio⁴: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual/intermedio⁴, efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/10 y I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado _____

(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo de la inspección de la obra viva del buque⁶

SE CERTIFICA que en la inspección efectuada de conformidad con lo prescrito en la regla I/10 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Primera Inspección: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Segunda Inspección: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

⁴ Táchese según proceda.

⁴ Táchese según proceda.

⁶ Podrá disponerse que se efectúen inspecciones adicionales.

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

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

Reconocimiento anual: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)
Lugar _____
Fecha _____
(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio⁴: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)
Lugar _____
Fecha _____
(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio⁴: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)
Lugar _____
Fecha _____
(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)
Lugar _____
Fecha _____
(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual/periódico⁴, efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/8 y I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)
Lugar _____
Fecha _____
(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo de reconocimientos periódicos relativos a las instalaciones radioeléctricas mencionadas en las secciones 2.6 y 2.7 del presente certificado

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

Reconocimiento periódico: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)
Lugar _____
Fecha _____
(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)
Lugar _____
Fecha _____
(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)
Lugar _____
Fecha _____
(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)
Lugar _____
Fecha _____
(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento periódico de conformidad con la regla I/14 h) iii)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento periódico, efectuado de conformidad con lo prescrito en las reglas I/9 y I/14 h) iii) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)
Lugar _____
Fecha _____
(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si esta es inferior a cinco años, cuando la regla I/14 c) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta _____

Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)
Lugar _____
Fecha _____
(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla I/14 d) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta _____

Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)
Lugar _____
Fecha _____
(sello o estampilla de la autoridad)

⁴ Táchese según proceda.

⁴ Táchese según proceda.

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un período de gracia, cuando la regla I/14 e) o I/14 f) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e)/I/14 f)⁴ del Convenio hasta _____

Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando la regla I/14 h) sea aplicable

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es.....

Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con la regla I/14 h) del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es _____

Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

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

El presente Inventario irá siempre unido al Certificado de seguridad del equipo para buque de carga

INVENTARIO DEL EQUIPO QUE PERMITE CUMPLIR CON EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL CORRESPONDIENTE PROTOCOLO DE 1988

1. *Datos relativos al buque*

Nombre del buque _____

Número o letras distintivos _____

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

2. *Pormenores de los dispositivos de salvamento*

1	Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento	.....
		A babor	A estribor
2	Número total de botes salvavidas	.....	.....
2.1	Número total de personas a las que se puede dar cabida	.....	.....
2.2	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables (regla III/43)	.....	.....
2.3	Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/44)	.....	.....

		A babor	A estribor
2.4	Número de botes salvavidas provistos de un sistema autónomo de abastecimiento de aire (regla III/45)	.....	.....
2.5	Número de botes salvavidas protegidos contra incendios (regla III/46)	.....	.....
2.6	Otros botes salvavidas	.....	.....
2.6.1	Número	.....	.....
2.6.2	Tipo	.....	.....
2.7	Número de botes salvavidas de caída libre	.....	.....
2.7.1	Totalmente cerrados (regla III/44)	.....	.....
2.7.2	Provistos de un sistema autónomo (regla III/45)	.....	.....
2.7.3	Protegidos contra incendios (regla III/46)	.....	.....
3	Número total de botes salvavidas a motor (comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar)	.....	.....
3.1	Número de botes salvavidas provistos de proyector	.....	.....
4	Número de botes de rescate	.....	.....
4.1	Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar	.....	.....
5	Balsas salvavidas	.....	.....
5.1	Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....	.....
5.1.1	Número de balsas salvavidas	.....	.....
5.1.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....	.....
5.2	Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....	.....
5.2.1	Número de balsas salvavidas	.....	.....
5.2.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....	.....
5.3	Número de balsas salvavidas prescritas en la regla III/26.1.4	.....	.....
6	Número de aros salvavidas	.....	.....
7	Número de chalecos salvavidas	.....	.....
8	Trajes de inmersión	.....	.....
8.1	Número total	.....	.....
8.2	Número de trajes que cumplen con las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....	.....
9	Número de ayudas térmicas ¹.....	.....	.....
10	Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento	.....	.....
10.1	Número de respondedores de radar	.....	.....
10.2	Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas	.....	.....

⁴ Táchese según proceda.

¹ Excluidas las prescritas en las reglas III/38.5.1.24, III/41.8.31 y III/47.2.2.13.

3. Pormenores a 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/decimétricas:
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 NBAVTEX
3.2 Receptor de LIG
3.3 Receptor radiotelegráfico de impresión directa de ondas decimétricas
4 RLS satelitaria
4.1 COSPAS-SARSAT
4.2 INMARSAT
5 RLS de ondas métricas
6 Responder 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 ³

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

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

5. Buques construidos antes del 1º de febrero de 1995 que no satisfacen todas las prescripciones aplicables del Capítulo IV del Convenio, en su forma enmendada en 1988⁴

² A menos que el Comité de Seguridad Marítima determine otra fecha, no será necesario anotar este equipo en el Inventario unido a los certificados expedidos después del 1º de febrero de 1999.

³ No será necesario anotar este equipo en el Inventario unido a los certificados expedidos después del 1º de febrero de 1999.

⁴ No será necesario reproducir esta sección en el Inventario unido a los certificados expedidos después del 1º de febrero de 1999.

5.1 Para los buques obligados a llevar equipo radiotelegráfico de conformidad con el Convenio en vigor antes del 1º de febrero de 1992.

	Prescripciones de las reglas	Disposiciones y equipos existentes a bordo
Horas de escucha realizada por operador
Número de operadores
¿Hay autoalarma?
¿Hay instalación principal?
¿Hay instalación de reserva?
El transmisor principal y el de reserva, ¿están eléctricamente separados o combinados?

5.2 Para los buques obligados a llevar equipo radiotelefónico de conformidad con el Convenio en vigor antes del 1º de febrero de 1992.

	Prescripciones de las reglas	Disposiciones y equipos existentes a bordo
Horas de escucha
Número de operadores

6. Buques construidos antes del 1º de febrero de 1992 que no satisfacen plenamente las prescripciones aplicables del Capítulo III del Convenio, en su forma enmendada en 1988⁵

	Disposiciones y equipos existentes a bordo
Instalación radiotelegráfica para botes salvavidas
Aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia
RLS para embarcaciones de supervivencia (121,5 MHz y 243,0 MHz)
Aparatos radiotelefónicos bidireccionales

SE CERTIFICA QUE este Inventario es correcto en su totalidad.

Expedido en _____
(lugar de expedición del inventario)

(fecha de expedición)

(firma del funcionario autorizado para expedir el inventario)

(sello o estampilla de la autoridad expedidora)

Modelo de Certificado de exención

CERTIFICADO DE EXENCION

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974,

en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988, con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por _____

(persona u organización autorizada)

⁵ No será necesario reproducir esta sección en el Inventario unido a los certificados expedidos después del 1º de febrero de 1995.

Datos relativos al buque¹

Nombre del buque _____
 Número o letras distintivos _____
 Puerto de matrícula _____
 Arqueo bruto _____
 Número IMO² _____

SE CERTIFICA:

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

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

Viajes, si los hubiere, para los que se otorga el Certificado de exención:

El presente certificado será válido hasta..... a condición de que siga siendo válido el Certificado de _____ 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, si esta es inferior a cinco años, cuando la regla I/14 c) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 c) del Convenio, hasta _____ a condición de que siga siendo válido el Certificado de _____ al que se adjunta el presente certificado.

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)

Lugar _____
 Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla I/14 d) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 d) del Convenio, hasta _____ a condición de que siga siendo válido el Certificado de _____ al que se adjunta el presente certificado.

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)

Lugar _____
 Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

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

² De conformidad con la Resolución A.600(15) "Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación", la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.

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 la regla I/14 e) o I/14 f) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/14 e)/I/14 f)³ del Convenio, hasta _____ a condición de que siga siendo válido el Certificado de _____ al que se adjunta el presente certificado.

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)

Lugar _____
 Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

**PROTOCOLO DE 1988
 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
 SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966**

LAS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,

SIENDO PARTES en el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, hecho en Londres el 5 de abril de 1966,

RECONOCIENDO que el citado Convenio contribuye en medida importante a acrecentar la seguridad tanto de los buques y de los bienes en el mar como la de la vida de las personas a bordo de los buques,

RECONOCIENDO ASIMISMO que es necesario perfeccionar todavía más las disposiciones de orden técnico del citado Convenio,

RECONOCIENDO ADEMÁS que es necesario incorporar en el mencionado Convenio disposiciones relativas a reconocimientos y certificación, armonizadas con las correspondientes disposiciones de otros instrumentos internacionales,

CONSIDERANDO que el modo más eficaz de alcanzar ese objetivo es la conclusión de un Protocolo relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966,

CONVIENEN:

Artículo I

Obligaciones Generales

1. Las Partes en el presente Protocolo se obligan a hacer efectivas las disposiciones del presente Protocolo y de sus anexos, los cuales serán parte integrante de aquel. Toda referencia al presente Protocolo supondrá también una referencia a sus anexos.

2. Entre las Partes en el presente Protocolo regirán las disposiciones del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante llamado "el Convenio"), salvo por lo que respecta al artículo 29, a reserva de las modificaciones y adiciones que se enuncian en el presente Protocolo.

3. Respecto a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio ni en el presente Protocolo, las Partes en el presente Protocolo aplicarán lo prescrito en el Convenio y en el presente Protocolo en la medida necesaria para garantizar que no se da un trato más favorable a tales buques.

Artículo II

Certificados existentes

1. No obstante lo estipulado en cualquier otra disposición del presente Protocolo, todo certificado internacional de francobordo vigente cuando el presente Protocolo entre en vigor respecto del Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque conservará su validez hasta la fecha en que caduque.

2. Ninguna Parte en el presente Protocolo expedirá certificados en virtud o de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, adoptado el 5 de abril de 1966.

³ Táchese según proceda".

Artículo III

Comunicación de información

Las Partes en el presente Protocolo se obligan a comunicar al Secretario General de la Organización Marítima Internacional (en adelante llamada "la Organización") y a depositar ante él:

a) El texto de las leyes, decretos, órdenes, reglamentaciones y otros instrumentos que se hayan promulgado, acerca de las diversas cuestiones regidas por el presente Protocolo;

b) Una lista de los inspectores nombrados al efecto o de las organizaciones reconocidas con autoridad para actuar en nombre de tales Partes a efectos de aplicación de lo relacionado con líneas de carga, con miras a la distribución de dicha lista entre las Partes para conocimiento de sus funcionarios, y una notificación de las atribuciones concretas asignadas a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad; y

c) Un número suficiente de modelos de los certificados que expidan en virtud de lo dispuesto en el presente Protocolo.

Artículo IV

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 marzo de 1989 hasta el 28 de febrero de 1990 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 3°, los Estados podrán expresar su consentimiento en obligarse por el 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 de la Organización el instrumento que proceda.

3. Solamente podrán firmar sin reserva, ratificar, aceptar o aprobar el presente Protocolo o adherirse al mismo los Estados que hayan firmado sin reserva o aceptado el Convenio o que se hayan adherido a este.

Artículo V

Entrada en vigor

1. El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan cumplido las siguientes condiciones:

a) Cuando por lo menos 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial hayan expresado su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo conforme a lo prescrito en el artículo IV, y

b) Cuando se hayan cumplido las condiciones de entrada en vigor del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, aunque el presente Protocolo no entrará en vigor antes del 1 de febrero de 1992.

2. Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Protocolo una vez satisfechas las condiciones para la entrada en vigor de este, 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 esta es posterior.

3. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo adquirirá efectividad tres meses después de la fecha en que fue depositado.

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 o una enmienda al Convenio, acordada entre las Partes en el presente Protocolo, en virtud del artículo VI, se considerará referido al presente Protocolo o al Convenio en su forma enmendada.

Artículo VI

Enmiendas

1. El presente Protocolo y, entre las Partes en el presente Protocolo, el Convenio, podrán ser enmendados por uno de los dos procedimientos expuestos a continuación.

2. Enmienda previo examen en el seno de la Organización:

a) Toda enmienda propuesta por una Parte en el presente Protocolo será sometida a la consideración del Secretario General de la Organización y distribuida por este a todos los Miembros de la Organización y todos los Gobiernos Contratantes del Convenio, 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 este la examine;

c) Los Estados que sean Partes en el presente Protocolo, 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 en el presente Protocolo presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado de acuerdo con lo estipulado en el subpárrafo c) (y en adelante llamado "el Comité de Seguridad Marítima ampliado"), a condición de que un tercio por lo menos de las Partes esté presente al efectuarse la votación;

e) Las enmiendas aprobadas de conformidad con lo dispuesto en el subpárrafo d) serán enviadas por el Secretario General de la Organización a todas las Partes en el presente Protocolo, a efectos de aceptación;

f) i) Toda enmienda a un artículo o al Anexo A del presente Protocolo, o toda enmienda, entre las Partes en el presente Protocolo, a un artículo del Convenio, se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hayan aceptado dos tercios de las Partes en el presente Protocolo;

ii) Toda enmienda al Anexo B del presente Protocolo, o toda enmienda, entre las Partes en el presente Protocolo, a un Anexo del Convenio, se considerará aceptada:

aa) Al término de los dos años siguientes a la fecha en que fue enviada a las Partes a efectos 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 un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la flota mercante de todas las Partes, notifican al Secretario General de la Organización que rechazan la enmienda, se considerará que esta no ha sido aceptada.

g) i) Toda enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo f) i) entrará en vigor, con respecto a las Partes en el presente Protocolo 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 a la que se haga referencia en el subpárrafo f) ii) entrará en vigor, con respecto a todas las Partes en el presente Protocolo, exceptuadas las que la hayan rechazado en virtud de lo previsto en dicho subpárrafo 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 de la Organización que se exime de la obligación de darle vigencia durante un período no superior a un año, contado desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda, o durante el período, más largo que ese, 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 en el presente Protocolo 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 y 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 de la Organización a todas las Partes a efectos 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 respectivamente en los subpárrafos 2 f) y g), a condición de que las referencias que en dichos apartados se hacen al Comité de Seguridad Marítima ampliado se entiendan como referencia a la Conferencia.

4 a) Toda Parte en el presente Protocolo que haya aceptado una enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo 2) f) ii) cuando ya aquella haya entrado en vigor, no estará obligada a hacer extensivos los privilegios del presente Protocolo a los certificados expedidos a buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado Parte que, en virtud de lo dispuesto en dicho subpárrafo haya rechazado la enmienda y no haya retirado su objeción, en la medida en que tales certificados guarden relación con asuntos cubiertos por la enmienda en cuestión;

b) Toda Parte en el presente Protocolo que haya aceptado una enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo 2) f) ii) cuando ya aquella haya entrado en vigor, hará extensivos los privilegios del presente Protocolo a los certificados expedidos a buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado Parte que, en virtud de lo dispuesto en el subpárrafo 2) g) ii), haya notificado al Secretario General de la Organización que se exime de la obligación de dar efectividad a dicha enmienda.

5. Salvo disposición expresa en otro sentido, toda enmienda efectuada en virtud del presente artículo que guarde relación con la estructura del buque será aplicable solamente a buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en la fecha de entrada en vigor de la enmienda o posteriormente.

6. Toda declaración de aceptación de una enmienda o de objeción a una enmienda y cualquiera de las notificaciones previstas en el subpárrafo 2) g) ii) serán dirigidas por escrito al Secretario General de la Organización quien informará a todas las Partes en el presente Protocolo de que se recibieron tales comunicaciones y de la fecha en que fueron recibidas.

7. El Secretario General de la Organización informará a todas las Partes en el presente Protocolo de cualesquiera enmiendas que entren en vigor en virtud del presente artículo, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una.

Artículo VII

Denuncia

1. El presente Protocolo podrá ser denunciado por una Parte en el mismo, 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 depositando un instrumento al efecto ante el Secretario General de la Organización.

3. La denuncia surtirá efecto transcurrido un año a partir de la recepción, por parte del Secretario General de la Organización, del instrumento de denuncia, o cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho instrumento.

4. Toda denuncia del Convenio hecha por una Parte se considerará como denuncia del presente Protocolo hecha por esa Parte. Dicha denuncia adquirirá efectividad en la misma fecha en que adquiera efectividad la denuncia del Convenio de conformidad con el párrafo 3) del artículo 30 del Convenio.

Artículo VIII

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 que se hayan adherido al mismo, de:

i) Cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, que se vayan produciendo 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 y de la fecha en que fue recibido dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;

b) Remitirá ejemplares auténticos certificados del presente Protocolo a los Gobiernos de todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.

3. Tan pronto el presente Protocolo entre en vigor, el depositario remitirá a la Secretaría de las Naciones Unidas un ejemplar auténtico certificado del mismo a efectos de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo IX

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 tendrá la misma autenticidad.

HECHO EN LONDRES el once de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho.

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

ANEXO A

Modificaciones y adiciones a los artículos del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966.

Artículo 2

Definiciones

Se sustituye el texto actual del párrafo 8) por el siguiente:

"8) 'Eslora' (L): El 96% de la eslora total medida en una flotación cuya distancia a la cara superior de la quilla sea igual al 85% del puntal mínimo de trazado, o la eslora medida en esa flotación desde la cara proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta segunda magnitud es mayor. Cuando el contorno de la roda sea cóncavo por encima de la flotación correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado, tanto el extremo de proa de la eslora total como la cara proel de la roda se tomarán en la proyección vertical, sobre esa flotación, del punto más a popa del contorno de la roda (por encima de esa flotación). En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora habrá de ser paralela a la flotación de proyecto."

Añádase un nuevo párrafo 9) que diga:

"9) 'Fecha de vencimiento anual': El día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del certificado de que se trate."

Artículos 3, 12, 16, y 21

En el texto actual de estos artículos se suprime toda referencia a "(1966)" en relación con el Certificado internacional de francobordo.

Artículo 4

Ambito de aplicación

Se sustituye el texto actual del párrafo 3) por el siguiente:

"3) Salvo disposición expresa en otro sentido, las reglas que figuran en el Anexo I son aplicables a los buques nuevos."

Artículo 5

Excepciones

En el párrafo 2) c) sustitúyase 'Punta Norte' por 'Punta Rasa (Cabo San Antonio)'.

* Se omiten las firmas.

Artículo 13

Visitas, inspecciones y marcas

Se sustituye el título actual por el siguiente:

“Reconocimientos y marcas”

En el texto del artículo sustitúyase “visitas, inspecciones y colocación de marcas”, cada vez que aparece, por “reconocimientos y marcas”, y modifíquense en consecuencia los artículos pertinentes.

Artículo 14

Reconocimientos e inspecciones iniciales y periódicos

Se sustituye el título actual por el siguiente:

“Reconocimientos iniciales, de renovación y anuales.

“Se sustituye el texto actual por el siguiente:

“1) Los buques serán objeto de los reconocimientos indicados a continuación:

a) Un reconocimiento inicial previo a la entrada en servicio del buque, que incluirá una inspección completa de su estructura y equipo en la medida en que el buque esté regido por el presente Convenio. El reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición, los materiales y los escantillones cumplen plenamente con lo prescrito en el presente Convenio;

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 los párrafos 2), 5), 6) y 7) del artículo 19, realizado de modo que garantice que la estructura, el equipo, la disposición, los materiales y los escantillones cumplen plenamente con lo prescrito en el presente Convenio.

c) Un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del certificado, a fin de garantizar que:

i) Ni el casco ni las superestructuras han sufrido modificaciones de tal índole que puedan influir en los cálculos que sirven para determinar la posición de la línea de máxima carga;

ii) Los accesorios y dispositivos para la protección de las aberturas, las barandillas, portas de desagüe y medios de acceso a los alojamientos de la tripulación son objeto del mantenimiento necesario para que se hallen en buen estado;

iii) Las marcas de francobordo están indicadas correctamente y de modo permanente;

iv) se proporciona la información prescrita en la regla 10.

2) El reconocimiento anual a que se refiere el párrafo 1 c) del presente artículo se hará constar en el Certificado internacional de francobordo o en el Certificado internacional de exención relativo al francobordo expedido a un buque que queda exento en virtud del párrafo 2 del artículo 6° del presente Convenio.”

Artículo 16

Expedición de los certificados

Suprimase el párrafo 4).

Artículo 17

Expedición de un certificado por otro Gobierno

Se sustituye el título actual por el siguiente:

“Expedición o refrendo de certificados por otro Gobierno”.

Se sustituye el texto actual del párrafo 1) por el siguiente:

“1) Todo Gobierno Contratante podrá, a petición de otro Gobierno Contratante, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que satisface las disposiciones del presente Convenio, expedir o autorizar a que se expida a este buque el Certificado internacional de francobordo y, cuando proceda, refrendar o autorizar a que se refrende ese certificado de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio.”

En el párrafo 4) se suprime la referencia a “(1966)”.

Artículo 18

Forma de los certificados

Se sustituye el texto actual por el siguiente

“Los certificados se extenderán ajustándolos en la forma a los modelos que figuran en el Anexo III del presente Convenio. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas.”

Artículo 19

Duración de los certificados

Se sustituye el título actual por el siguiente

“Duración y validez de los certificados”

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

“1) El Certificado internacional de francobordo se expedirá para un período especificado por la Administración, que no excederá de cinco años.

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 período 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 período 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 período que no excederá de cinco años contados a partir de dicha fecha.

3) Si un certificado se expide para un período de menos de cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez más allá de la fecha de expiración hasta el límite del período máximo especificado en el párrafo 1), siempre que los reconocimientos anuales mencionados en el artículo 14, aplicables cuando se expide un certificado para un período de cinco años, se hayan efectuado como proceda.

4) Si después del reconocimiento de renovación a que se hace referencia en el párrafo 1) b) del artículo 14 no puede expedirse un nuevo certificado al buque antes de la fecha de expiración del certificado existente, la persona o la organización que efectúe el reconocimiento podrá prorrogar la validez del certificado existente por un período que no exceda de cinco meses. Esta prórroga se anotará en el certificado y no se concederá más que cuando no se haya hecho ninguna modificación en la estructura, el equipo, la disposición, los materiales y los escantillones, que afecte al francobordo.

5) Si en la fecha de expiración de un certificado el 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 aún así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un período de más de tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de esta cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Cuando se haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un período 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) Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones del presente artículo, podrá ser prorrogado por la Administración por un período de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo. Cuando haya finalizado el reconocimiento de

renovación, el nuevo certificado será válido por un período que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

7) En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos 2), 5) y 6), que la validez del nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado existente. En estas circunstancias especiales, el nuevo certificado será válido por un período que no excederá de cinco años, contados a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación.

8) Cuando se efectúe un reconocimiento anual antes del período estipulado en el artículo 14:

a) La fecha de vencimiento anual que figure en el certificado se modificará sustituyéndola por una fecha que no sea más de tres meses posterior a la fecha en que terminó el reconocimiento;

b) El reconocimiento anual subsiguiente prescrito en el artículo 14 se efectuará a los intervalos que en dicho artículo se establezcan, teniendo en cuenta la nueva fecha de vencimiento anual;

c) La fecha de expiración podrá permanecer inalterada a condición de que se efectúen uno o más reconocimientos anuales de manera que no se excedan entre los distintos reconocimientos los intervalos máximos estipulados en el artículo 14.

9) El Certificado internacional de francobordo perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

a) Si el casco o las superestructuras del buque han sufrido reformas de tal importancia que resulte necesario asignarle un francobordo mayor;

b) Si los accesorios y los dispositivos mencionados en el párrafo 1) c) del artículo 14 no se han mantenido en buen estado de funcionamiento;

c) Si en el certificado no figura una anotación que indique que el buque ha sido objeto de reconocimiento tal como se estipula en el párrafo 1) c) del artículo 14;

d) Si la resistencia estructural del buque se ha debilitado hasta el punto de que no ofrezca la seguridad deseada.

10) a) El plazo de validez de un Certificado internacional de exención relativo al francobordo expedido por una Administración a un buque al que se conceda una exención en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2) del artículo 6° no excederá de cinco años. Dicho certificado estará sujeto a un procedimiento de renovación, refrendo, prórroga y anulación análogo al estipulado en este artículo para el Certificado internacional de francobordo;

b) la validez de un Certificado internacional de exención relativo al francobordo expedido a un buque al que se conceda una exención en virtud del párrafo 4) del artículo 6°, quedará limitada a la duración del viaje para el que se expide dicho certificado.

11) Todo certificado expedido aun buque por una Administración dejará de tener validez si el buque pasa a enarbolar el pabellón de otro Estado.”

Artículo 21

Control

En el párrafo 1) c) la referencia al “párrafo 3)” se sustituye por “párrafo 9)”.

ANEXO B

Modificaciones y adiciones a los anexos del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966

ANEXO I

REGLAS PARA LA DETERMINACION DE LAS LINEAS DE CARGA

CAPITULO I - GENERALIDADES

Regla 1

Resistencia del casco

Se modifica el título de modo que diga “Resistencia del buque”.

En la primera frase de la regla se sustituye la palabra “casco” por “buque”.

Regla 2

Aplicación

Añádanse los nuevos párrafos 6) y 7) siguientes:

“6) Las reglas 22 2) y 27) se aplicarán únicamente a los buques cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente en la fecha en que entre en vigor el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, o posteriormente a esa fecha.

7) Los buques nuevos distintos de los especificados en el párrafo 6) cumplirán con lo dispuesto en la regla 27 del presente Convenio (en su forma enmendada) o en la regla 27 del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (aprobado el 5 de abril de 1966), según lo determine la Administración.”

Regla 3

Definiciones de los términos usados en los anexos

Se sustituye el texto actual del párrafo 1) por el siguiente:

“1) Eslora (L): el 96% de la eslora total medida en una flotación cuya distancia a la cara superior de la quilla sea igual al 85% del puntal mínimo de trazado, o la eslora medida en esa flotación desde la cara proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta segunda magnitud es mayor. Cuando el contorno de la roda sea cóncavo por encima de la flotación correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado, tanto el extremo de proa de la eslora total como la cara proel de la roda se tomarán en la proyección vertical, sobre esa flotación, del punto más a popa del contorno de la roda (por encima de esa flotación). En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora habrá de ser paralela a la flotación de proyecto.”

En el párrafo 5) b) se sustituyen las palabras “la línea de trazado de la cubierta con la de las planchas de costado del forro” por “las líneas de trazado de la cubierta y del costado”.

Regla 5

Marca de francobordo

En la última frase de la regla se suprimen las palabras “(como se indica en la figura 2)”.

Regla 9

Comprobación de las marcas

Se suprime la referencia a “1966” en relación con el Certificado internacional de franco bordo.

CAPITULO II

CONDICIONES DE ASIGNACION

DEL FRANCOBORDO

Regla 10

Información que procede facilitar al capitán

Se sustituye el texto actual del párrafo 2) por el siguiente:

“2) Todo buque al que, al término de su construcción, no se le exija que sea objeto de una prueba de estabilidad en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar que esté en vigor:

a) Será sometido a dicha prueba con objeto de determinar su desplazamiento real y la posición de su centro de gravedad en la condición de buque en rosca;

b) Llevará a bordo, a disposición del capitán y en una forma aprobada, toda la información de garantía que sea necesaria para poder obtener por procedimientos rápidos y sencillos una orientación exacta acerca de la estabilidad del buque en todas las condiciones de servicio normal que quepa esperar;

c) Llevará a bordo en todo momento la información aprobada relativa a su estabilidad, con los justificantes demostrativos de que esa información ha sido aprobada por la Administración;

d) Quedará exento, si la Administración lo aprueba, de dicha prueba de estabilidad al término de su construcción, a condición de que se disponga de datos básicos proporcionados por la prueba de estabilidad realizada con un buque gemelo y se demuestre, 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.”

Regla 15

Escotillas cerradas por tapas móviles y cuya estanquidad a la intemperie esté asegurada por encerados y llantas

En la última frase del párrafo 5) se añade la palabra “lineal” a continuación de “interpolación”.

Regla 22

Imbornales, tomas y descargas

En la primera frase del párrafo 1) intercálense las palabras “salvo en los casos indicados en el párrafo 2), “a continuación de “provistas,”.

Se añade el párrafo siguiente al texto existente:

“2) Sólo se permitirán los imbornales que atraviesen el forro exterior desde superestructuras cerradas, utilizadas para el transporte de carga, en los casos en que, dado que el buque escore 5° a una u otra banda, el borde de la cubierta de francobordo no quede sumergido. En los demás casos se dirigirá el desagüe hacia el interior del buque de conformidad con lo prescrito en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar que esté en vigor.”

Los actuales párrafos 2) a 5) pasan a ser 3) a 6).

En el párrafo reenumerado 4) la referencia al “párrafo 1)” queda sustituida por “párrafo 2)”.

En la primera frase del párrafo reenumerado 6) se sustituyen las palabras “Todas las válvulas y accesorios fijos al casco” por “Todos los accesorios fijos al casco y las válvulas”.

Regla 23

Portillos

En el párrafo 2) de la regla se sustituye la palabra “flotación” por “línea de carga de verano (o de la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta, dado que tal línea haya sido asignada).

Regla 24

Portas de desagüe

En la primera frase del párrafo 2) se sustituyen las palabras “el área calculada” por “el área calculada de conformidad con el párrafo 1)”.

En la última frase del párrafo 2) se añade la palabra “lineal” a continuación de “interpolación”.

En el párrafo 3) se sustituyen las palabras “Cuando un buque tenga un tronco que no cumpla” por “Cuando un buque provisto de un tronco no cumpla”.

CAPITULO III FRANCOBORDOS

Regla 27

Tipos de buques

El texto actual queda sustituido por el siguiente:

“1) Para el cálculo del francobordo los buques se dividirán en dos tipos: ‘A’ y ‘B’.

Buques de tipo ‘A’

2) Buque de tipo ‘A’ será el que:

a) Haya sido proyectado para transportar solamente cargas líquidas a granel;

b) Tenga una gran integridad en la cubierta expuesta y sólo pequeñas aberturas de acceso a los compartimientos de carga, cerradas por tapas frisadas de acero o de otro material equivalente, estancas, y

c) Tenga baja permeabilidad en los espacios de carga llenos.

3) Un buque de tipo ‘A’ de eslora superior a 150 m al que se le haya asignado un francobordo inferior al de los buques de tipo ‘B’, cuando esté cargado de acuerdo con las prescripciones del párrafo 11) habrá de poder soportar la inundación sufrida en uno o varios compartimientos cualesquiera, de una permeabilidad supuesta de 0,95, a raíz de las averías hipotéticas que se especifican en el párrafo 12), y permanecer a flote en

un estado de equilibrio satisfactorio que se ajuste a lo especificado en el párrafo 13). En tal buque el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.

4) A los buques de tipo ‘A’ se les asignarán francobordos no inferiores a los basados en la tabla A de la regla 28.

Buques de tipo ‘B’

5) Los buques que no se ajusten a lo dispuesto para los buques de tipo ‘A’ en los párrafos 2) y 3) se considerarán como buques de tipo ‘B’.

6) A los buques de tipo ‘B’ que en emplazamientos 1 lleven escotillas provistas de tapas que cumplan con lo prescrito en la regla 15, salvo por lo que respecta al párrafo 7), se les asignarán francobordos basados en los valores que figuran en la tabla B de la regla 28, aumentados en los valores indicados en la tabla siguiente:

Incremento del francobordo sobre el francobordo tabulado para buques de tipo ‘B’ cuyas tapas de escotilla no cumplan con la regla 15 7) o la regla 16

Eslora del buque (metros)	Incremento de francobordo (milímetros)	Eslora del buque (metros)	Incremento de francobordo (milímetros)	Eslora del buque (metros)	Incremento de francobordo (milímetros)
108 y menor	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias del buque se obtendrán por interpolación lineal.

Los francobordos de los buques de más de 200 m de eslora serán determinados por la Administración.

7) A los buques de tipo ‘B’ que en emplazamientos 1 lleven escotillas provistas de tapas que cumplan con lo prescrito en la regla 15 7) o en la regla 16 se les asignarán francobordos basados en la tabla B de la regla 28, salvo por lo que respecta a lo dispuesto en los párrafos 8) a 13) inclusive de la presente regla.

8) A todo buque de tipo 'B' de eslora superior a 100 m se le podrá asignar un francobordo inferior a los prescritos en virtud del párrafo 7), a condición de que, considerado el valor de la reducción concedida, la Administración estime que:

a) las medidas adoptadas para la protección de la tripulación son adecuadas;

b) los medios de desagüe son adecuados;

c) las tapas de las escotillas situadas en emplazamientos 1 y 2 cumplen con lo dispuesto en la regla 16 y tienen resistencia suficiente, considerados con especial atención sus dispositivos de estanquidad y sujeción; y

d) el buque, cuando esté cargado de acuerdo con las prescripciones del párrafo 11), habrá de poder soportar la inundación sufrida en uno o varios compartimientos cualesquiera, de una permeabilidad supuesta de 0,95, a raíz de las averías hipotéticas que se especifican en el párrafo 12), y permanecer a flote en un estado de equilibrio satisfactorio que se ajuste a lo especificado en el párrafo 13). Si el buque tiene una eslora superior a 150 m el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.

9) Al calcular los francobordos para los buques de tipo 'B' que cumplan con lo prescrito en los párrafos 8), 11), 12) y 13), los valores de la Tabla B de la regla 28 no se reducirán en más de un 60% de la diferencia existente entre los valores indicados en las tablas B y A para las correspondientes esloras.

10) a) La reducción del francobordo tabulado permitida en virtud del párrafo 9) se podrá aumentar hasta el total de la diferencia existente entre los valores de la tabla A y los de la tabla B de la regla 28, a condición de que el buque cumpla con lo prescrito en:

i) La regla 26, salvo por lo que respecta al párrafo 4), como si se tratara de un buque de tipo 'A';

ii) Los párrafos 8), 11) y 13) de la presente regla; y

iii) El párrafo 12) de la presente regla, siempre que en toda la eslora del buque se suponga averiado uno cualquiera de los mamparos transversales que no sea un mamparo límite del espacio de máquinas, de un modo tal que se inunden simultáneamente dos compartimientos adyacentes dispuestos en sentido longitudinal;

b) Si el buque tiene una eslora superior a 150 m, el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.

Condición inicial de carga

11) La condición inicial de carga antes de la inundación se determinará del modo siguiente:

a) Buque cargado hasta su línea de flotación en carga de verano en una condición hipotética de calados iguales;

b) Al calcular la altura del centro de gravedad se aplicarán los siguientes principios:

i) La carga habrá de ser homogénea;

ii) Todos los compartimientos de carga, salvo los mencionados en el inciso iii), pero incluidos los compartimientos destinados a ir parcialmente cargados, se considerarán totalmente llenos, aunque en el caso de cargamentos líquidos cada compartimiento se considerará cargado en un 98%;

iii) Si el buque está destinado a navegar con arreglo a su línea de flotación en carga de verano con los compartimientos vacíos, estos se considerarán vacíos a condición de que la altura del centro de gravedad calculada sobre esa base no sea inferior a la calculada con arreglo al inciso ii);

iv) Se supondrá que cada uno de los tanques y espacios destinados a contener líquidos y provisiones de consumo se carga al 50% de su capacidad. Se supondrá asimismo que, para cada tipo de líquido, por lo menos un par de tanques transversales o un solo tanque central tiene máxima superficie libre, y el tanque o la combinación de tanques que habrá que tener en cuenta serán aquellos en que el efecto de la superficie libre sea máximo; se considerará que en cada uno de los tanques el centro de gravedad del contenido está en el centro del volumen del tanque. Los

demás tanques se supondrán completamente vacíos o completamente llenos, y la distribución de los líquidos de consumo entre dichos tanques se efectuará de modo que se obtenga la máxima altura posible por encima de la quilla para el centro de gravedad;

v) A un ángulo de escora no superior a 5° en cada compartimiento que contenga líquidos tal como prescribe el inciso ii), exceptuados los compartimientos que contengan líquidos de consumo tal como prescribe el inciso iv), se tendrá en cuenta el efecto máximo de superficie libre. Cabrá utilizar en lugar de ello el efecto real de superficie libre, a condición de que la Administración estime aceptables los métodos de cálculo.

vi) Los pesos se calcularán tomando como base los siguientes valores de peso específico:

Agua salada	1,025
Agua dulce	1,000
Combustible líquido	0,950
Aceite diésel	0,900
Aceite lubricante	0,900

Hipótesis de avería

12) Con respecto a la naturaleza de la avería supuesta se aplicarán los principios siguientes:

a) Se supone en todos los casos que la extensión vertical de la avería va desde la línea base hacia arriba, sin límite.

b) La extensión transversal de la avería es igual a B/5 o a 11,5 m, si este valor es menor, medida hacia el interior desde el costado, perpendicularmente al eje longitudinal del buque, al nivel de la línea de flotación en carga de verano;

c) Si una avería de menor extensión que la indicada en los subpárrafos a) y b) origina un estado de mayor gravedad, esta avería de menor extensión será la supuesta;

d) Salvo que el párrafo 10) a) prescriba otra cosa, la inundación quedará limitada a un solo compartimiento situado entre mamparos transversales adyacentes, a condición de que el mamparo límite longitudinal más próximo a crujía del compartimiento no ocupe una posición que quede dentro de la extensión transversal de la avería supuesta. Los mamparos transversales límite de tanques laterales, que no se extiendan abarcando toda la manga del buque, no se supondrán dañados, a condición de que rebasen la extensión transversal de la avería supuesta que se prescribe en el subpárrafo b).

Si un mamparo transversal forma bayonetas o nichos de no más de 3 m de longitud situados dentro de la extensión transversal de la avería supuesta tal como dicha extensión queda establecida en el subpárrafo b), podrá considerarse intacto tal mamparo transversal y los compartimientos adyacentes podrán ser inundables aisladamente. Si, no obstante, dentro de la extensión transversal de la avería supuesta, en un mamparo transversal hay una bayoneta o un nicho de más de 3 m de longitud, los dos compartimientos adyacentes a ese mamparo se considerarán inundados. A los efectos de la presente regla no se considerará que forma bayoneta la constituida por el mamparo del pique de popa y la tapa del pique de popa;

e) Cuando un mamparo transversal principal situado dentro de la extensión transversal de la avería supuesta esté escalonado en más de 3 m en la zona de un tanque de doble fondo o de un tanque lateral, los tanques de doble fondo o laterales adyacentes a la parte escalonada del mamparo transversal principal se considerarán como inundados simultáneamente. Si el citado tanque lateral tiene aberturas que den a una o varias bodegas como, por ejemplo, bocas de carga de grano, tales bodega o bodegas se considerarán inundadas simultáneamente. De igual modo, en un buque proyectado para el transporte de cargas líquidas, si un tanque lateral tiene aberturas que den a compartimientos adyacentes, tales compartimientos se considerarán como vacíos e inundados simultáneamente. Esta disposición será aplicable aunque esas aberturas estén provistas de dispositivos de cierre, salvo en el caso de que se hayan instalado válvulas de compuerta en mamparos situados entre tanques contiguos y tales válvulas se accionen desde cubierta. Las tapas de

registro con pernos próximos entre sí se consideran equivalentes a un mamparo no perforado, salvo en el caso de que haya aberturas en los tanques laterales superiores que hagan que dichos tanques y las bodegas estén en comunicación;

f) Cuando se prevea inundación de dos compartimientos adyacentes cualesquiera dispuestos en sentido longitudinal, la separación mínima entre mamparos estancos transversales principales será de $1/3 L^{2/3}$ o de 14,5 m, si este valor es menor, para que puedan ser considerados eficaces. Si la distancia que media entre los mamparos transversales es menor, se supondrá que no existen uno o más de estos a fin de alcanzar la separación mínima entre mamparos.

Condición de equilibrio

13) La condición de equilibrio después de inundación se considerará adecuada siempre que:

a) Considerados el incremento de carena, la escora y el asiento, la flotación final después de inundación esté por debajo del borde inferior de toda abertura por la que pueda producirse inundación progresiva descendente. Entre esas aberturas se cuentan las de los conductos de aire, los ventiladores y las aberturas que se cierran con puertas estancas a la intemperie (aun cuando cumplan con la regla 12) o tapas de escotilla del mismo tipo (aun cuando cumplan con la regla 16 o con la regla 19 4)); pueden no figurar entre ellas las aberturas que se cierran mediante tapas de registro y portillos sin brazola (que cumplan con la regla 18), tapas de escotillas de carga del tipo descrito en la regla 27 2), puertas de corredera estancas teleaccionadas y portillos de tipo fijo (que cumplan con la regla 23). No obstante, en el caso de puertas que separen un espacio de máquinas principales de un compartimiento del aparato de gobierno, las puertas estancas podrán ser puertas de bisagra de cierre rápido, que se mantendrán cerradas durante la travesía mientras no se utilicen, y a condición también de que la falca inferior de tales puertas quede por encima de la línea de flotación en carga de verano;

b) Si en la extensión de la supuesta perforación debida a avería, según lo definido en el párrafo 12) b), se encuentran tuberías, conductos o túneles, se tomen medidas para impedir que por medio de estos elementos pueda llegar la inundación progresiva a compartimientos distintos de los que se supone que son inundables en los cálculos correspondientes a cada caso de avería;

c) El ángulo de escora producido por la inundación asimétrica no exceda de 15°. Podrá admitirse una escora de hasta 17° si no se produce inmersión de ninguna parte de la cubierta;

d) La altura metacéntrica, en la condición de inundación, sea positiva;

e) Si se sumerge una parte cualquiera de la cubierta situada fuera del compartimiento que se supone inundado en un caso concreto de avería, o en cualquier caso en que el margen de estabilidad en la condición de inundación pueda considerarse como dudoso, se investigue la estabilidad residual. Podrá estimarse que esta es suficiente si la curva de brazos adrizantes, más allá de la posición de equilibrio, abarca una gama de 20° como mínimo y si dentro de dicha gama el brazo adrizante máximo es, por lo menos, de 0,1 m. El área bajo la curva de brazos adrizantes dentro de esa gama no será inferior a 0,0175 m.rad. La Administración tomará en consideración el riesgo posiblemente presentado por las aberturas, protegidas o no protegidas, que puedan quedar temporalmente sumergidas dentro de los límites de la estabilidad residual;

f) La Administración juzgue suficiente la estabilidad en las etapas intermedias de la inundación.

Buques sin medios propios de propulsión

14) A las barcasas, gabarras y otros buques carentes de medios propios de propulsión, se les asignarán francobordos de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas. A las gabarras que cumplan con lo prescrito en los párrafos 2) y 3), se les podrán asignar francobordos de tipo 'A'.

a) La Administración examinará especialmente la estabilidad de las gabarras que transporten carga en la cubierta de intemperie. Solamente podrán transportar cubiertas las gabarras a las que se asigne el francobordo corriente de tipo 'B';

b) Sin embargo, lo prescrito en las reglas 25, 26 2), 26 3) y 39 no se aplicará a las gabarras sin dotación;

c) A esas gabarras sin dotación que en la cubierta de francobordo solamente tengan pequeñas aberturas de acceso cerradas por tapas estancas frisadas, de acero o de otro material equivalente, se les podrá asignar un francobordo un 25% inferior al calculado de conformidad con las presentes reglas.

Regla 37

Reducción por superestructuras y troncos

En la nota al pie de las tablas correspondientes a los buques de tipo 'A' y de tipo 'B' del párrafo 2), se intercala la expresión "y troncos" después de la palabra "superestructuras".

Regla 38

Arrufo

En la definición de "y" del párrafo 12) se sustituyen las palabras "extremo de la línea de arrufo" por "la perpendicular de popa o de proa".

Regla 40

Francobordos mínimos

En la primera frase del párrafo 4) se sustituye "párrafo 1)" por "párrafo 3)".

CAPITULO IV

PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA BUQUES A LOS QUE SE ASIGNEN FRANCOBORDOS PARA EL TRANSPORTE DE MADERA EN CUBIERTA

Regla 44

Estiba

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

"Generalidades

1) Las aberturas de la cubierta de intemperie sobre las que se estibe la carga irán firmemente cerradas y aseguradas.

Los ventiladores y tubos de aireación contarán con una protección eficaz.

2) Las cubiertas de madera se extenderán ocupando al menos toda la longitud disponible, que será la longitud total del pozo o de los pozos situados entre superestructuras.

Cuando no haya superestructura limitativa en el extremo popel, la madera se extenderá al menos hasta el extremo popel de la escotilla situada más a popa.

Se extenderá la cubierta de madera de banda a banda acercándola lo más posible al costado del buque y dejando espacio necesario para obstáculos como barandillas, barraganetes, pies derechos, etc., a condición de que cualquier hueco así formado en el costado del buque no exceda de una media del 4% de la manga. Se estibará, dándole la mayor solidez posible, hasta una altura igual al menos a la altura normal de una superestructura que no sea un saltillo de popa.

3) En los buques que naveguen en invierno por zonas periódicas de invierno, la altura de la cubierta no excederá, por encima de la cubierta de intemperie, de un tercio de la manga máxima del buque.

4) La cubierta de madera irá estibada de modo compacto, amarrada y sujeta. No entorpecerá en modo alguno la navegación ni la realización de trabajos necesarios a bordo.

Pies derechos

5) Cuando la naturaleza de la madera transportada exija el empleo de pies derechos, estos tendrán la resistencia necesaria considerando la manga del buque; la resistencia de los pies derechos no será mayor

que la de las amuradas y el espaciamiento entre ellos será el apropiado para la longitud y el tipo de las piezas transportadas, pero no excederá de 3 m. Se proveerán fuertes angulares, tinteros metálicos u otros medios igualmente eficaces para sujetar los pies derechos.

Trincas

6) La cubertada de madera se sujetará de manera eficaz en toda su longitud mediante un sistema de trincas que la Administración juzgue aceptable según el tipo de las piezas transportadas*.

Estabilidad

7) Se dispondrá todo lo necesario para que haya un margen de seguridad en cuanto a estabilidad en todas las fases del viaje, teniendo en cuenta aumentos de peso como los debidos a absorción de agua y formación de hielo, si procede, y disminuciones de peso como las debidas a consumo de combustible y de provisiones*.

Protección de la tripulación, acceso a los espacios de máquinas, etc.

8) Además de cumplir con lo prescrito en la regla 25 5) a cada banda de la cubertada se instalarán barandillas o andariveles con espaciamiento intermedio, en sentido vertical, de no más de 350 mm hasta una altura mínima de 1 m por encima de la carga.

Además se instalará un andarivel, preferiblemente de cable con tensor acoplado, bien atesado, lo más cerca posible del eje longitudinal del buque. Los candeleros de las barandillas y andariveles estarán espaciados de modo que no sea excesivo el seno del cable. Si la cubertada es de configuración irregular, se dispondrá una superficie de paso que ofrezca seguridad, de por lo menos 600 mm de ancho, por encima de aquella sujetándola firmemente por debajo del andarivel o cerca del mismo.

9) Cuando no se pueda cumplir lo prescrito en el párrafo 8), se utilizarán otros medios que a juicio de la Administración sean satisfactorios.

Medios para el gobierno del buque

10) Los medios para el gobierno del buque estarán protegidos de modo eficaz contra los daños que les pueda ocasionar la carga y, en la medida de lo posible, serán accesibles. Se dispondrá lo necesario para poder gobernar el buque en el supuesto de que se averíen los medios de gobierno principales.”

Regla 45

Cálculo del francobordo

Al final del párrafo 5) se sustituye el punto por una coma y se añade el siguiente texto: “o de acuerdo con la regla 40 8) a partir del calado de verano para el transporte de madera, medido desde el canto superior de la quilla hasta la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta”.

ANEXO II

ZONAS, REGIONES Y PERIODOS ESTACIONALES

Regla 46

Zonas y regiones periódicas de invierno de! hemisferio Norte

Se sustituye la última frase del párrafo 1) b) por la siguiente:

“Se excluirán de esta zona la zona periódica de invierno I del Atlántico Norte, la región periódica de invierno del Atlántico Norte y la parte del Mar Báltico situada más allá del paralelo correspondiente a la latitud del Skaw, en el Skagerrak. Las Islas Shetland se considerarán situadas en el límite entre las zonas periódicas de invierno I y II del Atlántico Norte.

Periodos estacionales:

INVIERNO: 1° noviembre a 31 marzo
VERANO: 1° abril a 31 octubre”.

Regla 47

Zona periódica de invierno del hemisferio Sur

Al final del párrafo, se sustituyen las palabras “hasta la costa occidental del continente americano” por “hasta el punto de latitud

33°S y longitud 79°W, luego la loxodrómica hasta el punto de latitud 41°S y longitud 75°W, luego la loxodrómica hasta el faro Punta Corona, isla de Chiloé, latitud 41°47’S y longitud 73°53’W, luego, paralelamente a las costas septentrional, oriental y meridional de la isla de Chiloé, hasta el punto de latitud 43°20’S y longitud 74°20’W, y luego al meridiano 74°20’W hasta el paralelo 45°45’S, incluyendo la zona interior de los canales de Chiloé desde el meridiano 74°20’W hacia el Este”.

Regla 48

Zona tropical

Al final del primer subpárrafo del párrafo 2), se sustituyen las palabras “y la loxodrómica desde este último punto hasta la costa occidental del continente americano a una latitud de 30°S. “por ‘la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 32°47’S y longitud 72°W y desde este punto el paralelo de latitud 32°47’S hasta la costa occidental de América del Sur”.

En el segundo subpárrafo del párrafo 2) la palabra “Coquimbo” se sustituye por la palabra “Valparaíso”.

Regla 49

Regiones periódicas tropicales

En el párrafo 4) b) se sustituyen las palabras “hasta la longitud 120°E y desde aquí por el meridiano de longitud 120°E hasta la costa de Australia” por “hasta la longitud 114°E y desde aquí por el meridiano de longitud 114°E hasta la costa de Australia”.

MAPA DE LAS ZONAS Y DE LAS REGIONES PERIODICAS

Se sustituyen las palabras “ZONA PERIODICA DE INVIERNO” donde indican el área a lo largo de la costa oriental de los Estados Unidos por “REGION PERIODICA DE INVIERNO”.

La primera parte de estas enmiendas no afecta al texto español. En todas las partes del mapa en que aparece la expresión “ZONA PERIODICA TROPICAL” se sustituye esta por ‘REGION PERIODICA TROPICAL”.

En la nota se sustituye la palabra “occidental” por “oriental”.

Se desplaza el límite de la zona periódica tropical de la costa de Australia, de la longitud de 120°E a la longitud de 114°E.

Se suprime la línea límite sur de la zona de verano del hemisferio Sur desde el punto de latitud 33°S y longitud 79°W, hacia el Este, hasta la costa occidental del continente americano. Se traza una loxodrómica desde dicho punto de latitud 33°S y longitud 79°W hasta el punto de latitud 41°S y longitud 75°W; desde este punto se traza una loxodrómica hasta el faro de Punta Corona en la isla de Chiloé, latitud 41°47’S y longitud 73°53’W; desde este punto se marcan las costas norte, este y sur de la isla de Chiloé como límites hasta el punto de latitud 43°20’S y longitud 74°20’W, el meridiano de longitud 74°20’W hasta el paralelo de latitud 45°45’S, y este paralelo hasta la costa occidental de América del Sur.

Se suprime del límite sur de la zona tropical la loxodrómica desde el punto de latitud 26°S y longitud 75°W hasta la costa occidental de América del Sur en la latitud de 30°S. Se traza una loxodrómica desde el punto de latitud 26°S y longitud 75°W hasta el punto de latitud 32°47’S y longitud 72°W y luego el paralelo de latitud 32°47’S hasta la costa occidental de América del Sur.

ANEXO III

CERTIFICADOS

Los modelos existentes del Certificado internacional de francobordo, 1966 y del Certificado internacional de exención relativo al francobordo se sustituirán por los siguientes:

* Véase el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera aprobado inicialmente por la Organización mediante la resolución A.287(VIII) y enmendado por el Comité de Seguridad Marítima en su 39° período de sesiones.

“Modelo del Certificado internacional de francobordo
CERTIFICADO INTERNACIONAL DE FRANCOBORDO
(Sello oficial) *(Estado)*

Expedido en virtud de las disposiciones del
**CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS
 DE CARGA, 1966,**

en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,
 con la autoridad conferida por el Gobierno de

(nombre del Estado)

por _____
(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque¹

Nombre del buque _____
 Número o letras distintivos _____
 Puerto de matrícula _____
 Eslora (L) según se define en el artículo 2 8) (en metros) _____

Número I.MO² _____

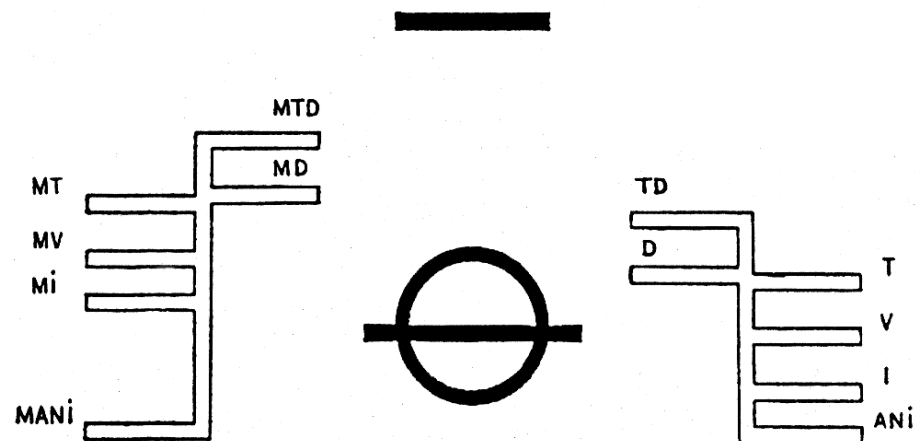
Francobordo asignado como: ³	Tipo de buque³
Buque nuevo	Tipo ‘A’
	Tipo ‘B’
Buque existente	Tipo ‘B’ con francobordo reducido
	Tipo ‘B’ con francobordo aumentado

**Francobordo medido desde⁴
 línea de cubierta**

	..... mm (T)	..... mm por encima de (V)
Tropical	..... mm (T)	..... mm por encima de (V)
Verano	..... mm (V)	Borde superior, de la línea que pasa por el centro del anillo
Invierno	..... mm (I)	..... mm por debajo de (V)
Atlántico Norte invierno	..... mm (ANI)	..... mm por debajo de (V)
Madera tropical	..... mm (MT)	..... mm por encima de (V)
Madera verano	..... mm (MV)	..... mm por encima de (V)
Madera invierno	..... mm (MI)	..... mm por debajo de (V)
Madera Atlántico Norte invierno	..... mm (MANI)	..... mm por debajo de (V)

Reducción en agua dulce para todos los francobordos, diferentes del de madera mm. Para el francobordo para madera mm.

El borde superior de la marca de la línea de cubierta, desde el cual se miden estos francobordos está a mm de la cubierta en el costado.



SE CERTIFICA:

1. Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en el artículo 14 del Convenio.

2. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que han sido asignados los francobordos y se han marcado las líneas de carga anteriormente indicadas de conformidad con lo dispuesto en el Convenio.

El presente certificado es válido hasta ...⁵ a condición de que se realicen los reconocimientos anuales de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 1) c) del Convenio.

Expedido en . _____
(lugar de expedición del certificado)

(fecha de expedición) *(firma del funcionario autorizado que expide el certificado)*

(sello o estampilla de la autoridad)

NOTAS : 1. Cuando un buque parta de un puerto situado en un río o en aguas interiores, se le permitirá cargar hasta un calado mayor, correspondiente al peso de combustible y otras provisiones necesarias para el consumo entre el punto de salida y la mar.

2. Cuando un buque navegue en agua dulce de densidad igual a la unidad, la línea de carga correspondiente podrá sumergirse en la cantidad correspondiente a la concesión para agua dulce indicada anteriormente. Cuando la densidad sea diferente de la unidad se hará una concesión proporcional a la diferencia entre 1,025 y la densidad real.

Refrendo de reconocimientos anuales

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 14 1) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

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

² De conformidad con la Resolución A.600(15) “Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación”, la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.

³ Táchese según proceda.

⁴ No es necesario consignar en el certificado los francobordos y líneas de carga que no sean aplicables. Las líneas de carga de compartimentado podrán consignarse en el certificado con carácter voluntario.

⁵ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con el artículo 19 1) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define esta en el artículo 29) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con el artículo 19 8) de dicho Convenio.

Reconocimiento anual: Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____
 (sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual de conformidad con el artículo 19 8) c)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 19 8) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____
 (sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar el certificado si su validez es inferior a cinco años, cuando el artículo 19 3) sea aplicable.

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 3) del Convenio, hasta...

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____
 (sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose efectuado el reconocimiento de renovación, el artículo 19 4) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 4) del Convenio, 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 de reconocimiento o por un período de gracia, cuando el artículo 19 5) o 19 6) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 5)/19 6)³ del Convenio, hasta

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____
 (sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando el artículo 19 8) sea aplicable

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es...

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____
 (sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es...

Firmado _____
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar _____
 Fecha _____
 (sello o estampilla de la autoridad)

Modelo del Certificado internacional de exención relativo al francobordo

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EXENCION RELATIVO AL FRANCOBORDO

(Sello oficial) (Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966,

en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988, con la autoridad conferida por el Gobierno de

 (Nombre del Estado)

por _____
 (persona u organización reconocida)

Datos relativos al buques¹

Nombre del buque _____
 Número o letras distintivos _____
 Puerto de matrícula _____
 Eslora (L) según se define en el artículo 2 8) (en metros) _____
 Número IMO² _____

SE CERTIFICA:

Que el buque queda exento de las disposiciones del Convenio por aplicación de lo prescrito en el artículo 6 2)/6 4)³ del mismo.

Las disposiciones del Convenio de las que el buque queda exento en virtud de lo prescrito en el artículo 6 2), son las siguientes:

El viaje para el cual se otorga la exención en virtud de lo prescrito en el artículo 6 4) es:

Desde: _____
 Hasta: _____

Condiciones, si las hubiere, en que se otorga la exención en virtud de lo prescrito en el artículo 6 2) o el artículo 6 4):

El presente certificado es válido hasta _____⁴ a condición de que se realicen los reconocimientos anuales de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 1) c) del Convenio.

³ Táchese según proceda.
¹ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
² De conformidad con la resolución A.600(15) "Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación", la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.
³ Táchese según proceda.
⁴ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con el artículo 19 10) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define esta en el artículo 2 9) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con el artículo 19 8) de dicho Convenio.

Expedido en _____
(lugar de expedición del certificado)

(fecha de expedición) _____
(firma del funcionario autorizado
que expide el certificado)

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo de reconocimientos anuales

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 14 1) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado _____
(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual de conformidad con el artículo 19 8) e)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 19 8) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado _____

(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar el certificado si su validez es inferior a cinco años, cuando el artículo 19 3) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 3) del Convenio, hasta

Firmado _____

(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose efectuado el reconocimiento de renovación, el artículo 19 4) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 4) del Convenio, hasta

Firmado _____

(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Referendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto de reconocimiento por un período de gracia, cuando el artículo 19 5) o el artículo 19 6) sean aplicables

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 5)/19 6)³ del Convenio, hasta

Firmado _____

(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando el artículo 19 8) sea aplicable

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es

Reconocimiento anual: Firmado _____

(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es.....

Reconocimiento anual: Firmado _____

(firma del funcionario autorizado)

Lugar _____

Fecha _____

(sello o estampilla de la autoridad)

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PUBLICO

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 2 de junio de 2004.

Aprobado.

Sométanse a la consideración del honorable Congreso Nacional para los efectos constitucionales.

(Fdo.) ÁLVARO URIBE VÉLEZ

La Ministra de Relaciones Exteriores,

(Fdo.) Carolina Barco Isakson.

DECRETA:

Artículo 1°. Apruébanse el “Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974”, hecho en Londres el once (11) de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho (1988) y el “Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966”, hecho en Londres el once (11) de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho (1988).

³ Táchese según proceda.

Artículo 2°. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el “Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974”, hecho en Londres el once (11) de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho (1988) y el “Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966”, hecho en Londres el once (11) de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho (1988), que por el artículo 1° de esta ley se aprueban, obligarán al país a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto de los mismos.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Dada en Bogotá, D. C., a...

Presentado al honorable Congreso de la República por la Ministra de Relaciones Exteriores y el Ministro de Defensa Nacional.

La Ministra de Relaciones Exteriores,

Carolina Barco Isakson.

El Ministro de Defensa Nacional,

Jorge Alberto Uribe Echavarría.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Honorables Senadores y Representantes:

En nombre del Gobierno Nacional y en cumplimiento de los artículos 150 numeral 16, 189 numeral 2 y 224 de la Constitución Política de Colombia, presentamos a consideración del honorable Congreso de la República el proyecto de ley por medio de la cual se aprueba el “Protocolo Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974”, hecho en Londres el once (11) de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho (1988), y el “Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966”, hecho en Londres, el once (11) de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho (1988).

I. “Protocolo relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974”, hecho en Londres el once (11) de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho (1988).

Antecedentes

El objetivo principal del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, SOLAS/74, aprobado en el seno de la Organización Marítima Internacional, OMI, el 1° de noviembre de 1974 y vigente a partir del 25 de mayo de 1980, es estipular normas mínimas que garanticen la seguridad en la construcción, el equipo y la utilización de los buques dedicados a viajes internacionales. A la fecha hacen parte del SOLAS/74 146 Estados, de los cuales 3 no son miembros de la OMI, y en conjunto representan el 98,49% del tonelaje de la flota mundial. Mediante Ley 8 de 1980 Colombia aprobó el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 y su Protocolo Modificadorio de 1978.

El primer Protocolo Modificadorio del Convenio, hecho el 16 de febrero de 1978, entró en vigor para Colombia en la fecha de su entrada en vigor general, el 1° de mayo de 1981, siendo reemplazado por el Protocolo de 1988 que entró en vigor general el 3 de febrero de 2000.

Análisis e importancia

El Protocolo introduce un sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud de los Convenios SOLAS 74 y Líneas de Carga de 1966, LL/66, modificando el Capítulo I del SOLAS/74, con el fin de homogeneizar los períodos de validez de los certificados así como los plazos que han de mediar entre los reconocimientos prescritos en dichos convenios.

En la actualidad varían las prescripciones contenidas en los convenios SOLAS 74/78, LL/66 y en el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques de 1973 y su Protocolo de 1978, MARPOL 73/78. Estos instrumentos dictaminan la expedición de

certificados que demuestren que se han cumplido las prescripciones exigidas por ellos, procedimiento que ha de ser llevado a cabo mediante un reconocimiento, y puede suponer incluso dejar al buque fuera de servicio durante varios días en dique seco. Sin embargo, las fechas de los reconocimientos y los intervalos entre los reconocimientos fijados por los tres convenios no siempre coinciden. En consecuencia, un buque puede tener que entrar en puerto o en un astillero de reparaciones para ser objeto de un reconocimiento exigido por un convenio, poco tiempo después de haber pasado por igual proceso respondiendo a las exigencias de otro convenio.

Al permitir que los reconocimientos obligatorios se lleven a cabo paralelamente, el sistema contribuye a reducir los costos y simplificar procedimientos, tanto para las administraciones como para los armadores y las tripulaciones de los buques.

Adicionalmente la armonización se extiende a las prescripciones sobre reconocimientos y certificaciones reguladas por otros instrumentos elaborados por la OMI.

A la fecha hacen parte de este Protocolo 59 Estados cuyo tonelaje bruto equivale al 63.18% del tonelaje bruto mundial. Al entrar en vigor el Protocolo SOLAS de 1988 queda sin efecto el Protocolo de 1978, sin embargo, los certificados que hayan sido expedidos en virtud del Protocolo del 78 tendrán vigencia hasta su caducidad.

Los reconocimientos pretenden que las materias y puntos a ser inspeccionados de acuerdo al Convenio, cumplan con las prescripciones que se estipulan en el mismo, teniendo en cuenta el servicio a que el buque en cuestión esté destinado.

Se prevé un sistema de extensión de los certificados limitado a tres meses para posibilitar que un buque complete una travesía larga, o de un mes para buques comprometidos con travesías cortas.

Otro cambio importante hace referencia a los modelos de los certificados e inventarios de equipo, los mismos se ajustarán en la manera en que figuran en el apéndice del texto del Convenio. Si su elaboración no se hace en idioma francés o inglés, el texto original de los mismos debe ir acompañado de una traducción a cualquiera de estos dos idiomas.

La implantación a escala mundial del sistema armonizado de reconocimientos y certificación, evitará posibles problemas o confusiones al permitir determinar la duración y validez de los certificados expedidos.

El Protocolo entrará en vigor para el país tres meses después de realizado el depósito del instrumento de adhesión ante el Secretario General de la OMI. Su denuncia no se podrá hacer antes de que transcurran cinco años de vigencia del Protocolo para el país, y la misma surtirá efecto, un año después de realizada.

Los principales requerimientos que exige el Protocolo para el país y por ende para DIMAR en su papel de Autoridad Marítima Nacional son:

1. Implementar los modelos de los certificados por el Protocolo, traduciendo al inglés preferentemente, o al francés, los certificados que se expidan en virtud del mismo.

2. Practicar los reconocimientos estipulados por el Protocolo o en caso de delegar esto en organizaciones reconocidas para ello, supervisando su correcta aplicación por parte de las sociedades de clasificación internacionales y cumpliendo nuestro país con las responsabilidades como Estado rector del puerto.

3. Comunicar a la OMI:

a) Los Modelos de certificados exigidos por el Protocolo;

b) La lista de inspectores autorizados y de las atribuciones conferidas por la Autoridad Marítima Nacional a otras organizaciones, para velar por la aplicación de las medidas relativas a la seguridad de la vida humana en el mar;

c) La normativa promulgada nacionalmente sobre las materias regidas por el Protocolo.

II. Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, hecho en Londres, el once (11) de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho (1988).

Antecedentes

El 5 de abril de 1966 la Organización Marítima Internacional, OMI, en Londres, aprobó el Convenio internacional de Líneas de Carga de 1966, LL/66; que entró en vigor general internacional el 21 de julio de 1968 y para Colombia el 6 de agosto de 1987 a través de la Ley 3ª de 1987.

El objetivo principal de este instrumento internacional es establecer principios y reglas uniformes en lo que respecta a los límites autorizados para la inmersión de los buques que realizan viajes internacionales, en atención a la necesidad de garantizar la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar. Esos límites se establecen en forma de francobordos, junto con normas relativas a la estanqueidad, a la intemperie y la integridad de estanqueidad.

Análisis e importancia

En cumplimiento de las decisiones adoptadas por la Asamblea de la OMI, la Organización adoptó una Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación, SARC, que tuvo lugar en la sede de la Organización, en Londres, del 31 de octubre al 11 de noviembre de 1988, aprobando los Protocolos de 1988 relativos al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966.

Los Protocolos entraron en vigor internacional el 3 de febrero de 2001 cuando se completó el número de 15 ratificaciones de Estados cuyas flotas mercantes combinadas representaban no menos del 50% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial y cuando también entró en vigor el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974. Actualmente hacen parte de este instrumento 60 Estados cuyas flotas mercantes suman el 63.17% del tonelaje bruto mundial.

A través del Protocolo se introduce el procedimiento de “enmienda tácita” a los anexos del Convenio de 1966, exceptuando el anexo A. Anteriormente para que las enmiendas entrasen en vigor las dos terceras partes de los Estados Parte tenían que manifestar su consentimiento, haciendo este procedimiento demasiado lento, al punto de que ninguna de las enmiendas adoptadas para este Convenio lograran entrar en vigor.

Bajo el procedimiento de aceptación tácita, las enmiendas entran en vigor dos años después de adoptadas o al término de un plazo diferente que no podrá ser menor a un año, si así es definido en el texto de la enmienda, a menos que una tercera parte de los Estados Parte manifiesten su rechazo.

El Protocolo implanta un sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud de los Convenios SOLAS 74 y Líneas de Carga de 1966, LL/66, con el fin de homogeneizar los períodos de validez de los certificados, así como los plazos que han de mediar entre los reconocimientos prescritos en dichos convenios.

En la actualidad varían las prescripciones contenidas en los convenios SOLAS 74/78, LL/66 y del Convenio internacional para prevenir la contaminación por buques de 1973 y su Protocolo de 1978, MARPOL 73/78. Estos instrumentos dictaminan la expedición de certificados que demuestren que se han cumplido las prescripciones exigidas por los convenios vigentes y esto ha de ser llevado a cabo mediante un reconocimiento, que puede suponer incluso dejar al buque fuera de servicio durante varios días en dique seco. Sin embargo, las fechas de los reconocimientos y los intervalos entre los reconocimientos fijados por los tres convenios no siempre coinciden. En consecuencia, un buque puede tener que entrar en puerto o en un astillero de reparaciones para ser objeto de un reconocimiento exigido por un convenio, poco tiempo después de haber pasado por igual proceso respondiendo a las exigencias de otro convenio.

Al permitir que los reconocimientos obligatorios se lleven a cabo paralelamente, el sistema contribuye a reducir los costos y simplificar procedimientos, tanto para las administraciones como para los armadores y las tripulaciones de los buques.

Adicionalmente la armonización se extiende a las prescripciones sobre reconocimientos y certificaciones relacionadas con las disposiciones contenidas en otros instrumentos elaborados por la OMI. A la fecha hacen parte de este Protocolo 48 Estados cuyo tonelaje bruto equivale al 62.44% del tonelaje bruto mundial.

Los reconocimientos pretenden que las materias y puntos a ser inspeccionados de acuerdo al Convenio, cumplan con las prescripciones que se estipulan en el mismo teniendo en cuenta el servicio a que el buque en cuestión esté destinado.

Se prevé un sistema de extensión de los certificados limitado a tres meses para posibilitar que un buque complete una travesía larga, o de un mes para buques comprometidos con travesías cortas.

Otro cambio importante hace referencia a los modelos de los certificados e inventarios de equipo, los mismos se ajustarán en la manera en que figuran en el apéndice del texto del Convenio. Si su elaboración no se hace en idioma francés o inglés, el texto original de los mismos debe ir acompañado de una traducción a cualquiera de estos dos idiomas.

El Protocolo entrará en vigor para el país tres meses después de realizado el depósito del instrumento de adhesión ante el Secretario General de la OMI. Su denuncia no se podrá hacer antes de que transcurran cinco años de vigencia del Protocolo para el país y la misma surtirá efecto un año después de realizada.

Los principales requerimientos que exige el Protocolo para el país y por ende para DIMAR en su papel de Autoridad Marítima Nacional son:

1. Implementar los modelos de los certificados por el Protocolo, traduciendo al inglés preferentemente, o al francés, los certificados que se expidan en virtud del mismo.
2. Practicar los reconocimientos estipulados por el Protocolo o en caso de delegar esto en organizaciones reconocidas para ello, supervisando su correcta aplicación por parte de las sociedades de clasificación internacionales y cumpliendo nuestro país con las responsabilidades como estado rector del puerto.
3. Comunicar a la OMI:
 - a) Los Modelos de certificados exigidos por el Protocolo;
 - b) Lista de inspectores autorizados y de las atribuciones conferidas por la Autoridad Marítima Nacional a otras organizaciones, para velar por la aplicación de las medidas relativas a la seguridad de la vida humana en el mar;
 - c) La normativa promulgada nacionalmente sobre las materias regidas por el Protocolo.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Gobierno Nacional, a través de la Ministra de Relaciones Exteriores y el Ministro de Defensa Nacional, solicita al honorable Congreso de la República aprobar “**El Protocolo relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974**”, hecho en Londres el once (11) de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho (1988) y el “**Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966**”, hecho en Londres, el once (11) de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho (1988).

De los honorables Congresistas,

La Ministra de Relaciones Exteriores,

Carolina Barco Isakson.

El Ministro de Defensa Nacional,

Jorge Alberto Uribe Echavarría.

LEY 424 DE 1998

(enero 13)

por la cual se ordena el seguimiento a los convenios internacionales suscritos por Colombia.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El Gobierno Nacional a través de la Cancillería presentará anualmente a las Comisiones Segundas de Relaciones Exteriores de Senado y Cámara, y dentro de los primeros treinta (30) días calendario posteriores al período legislativo que se inicia cada 20 de julio, un informe pormenorizado acerca de cómo se están cumpliendo y desarrollando los Convenios Internacionales vigentes suscritos por Colombia con otros Estados.

Artículo 2°. Cada dependencia del Gobierno Nacional encargada de ejecutar los Tratados Internacionales de su competencia y requerir la reciprocidad en los mismos, trasladará la información pertinente al Ministerio de Relaciones Exteriores y este, a las Comisiones Segundas.

Artículo 3°. El texto completo de la presente ley se incorporará como anexo a todos y cada uno de los Convenios Internacionales que el Ministerio de Relaciones Exteriores presente a consideración del Congreso.

Artículo 4°. La presente ley rige a partir de su promulgación.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Amylkar Acosta Medina.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

Carlos Ardila Ballesteros.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

Diego Vivas Tafur.

REPUBLICA DE COLOMBIA - GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y ejecútese.

Dada en Santa Fe de Bogotá, D. C., a 13 de enero de 1998.

ERNESTO SAMPER PIZANO

La Ministra de Relaciones Exteriores,

María Emma Mejía Vélez.

SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General

(artículos 139 y siguientes Ley 5ª de 1992)

El día 4 del mes de abril del año 2005, se radicó en este despacho el Proyecto de ley número 248, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales, por la Ministra de Relaciones Exteriores, *Carolina Barco Isakson*, y el doctor *Jorge A. Uribe*.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

SENADO DE LA REPUBLICA

SECRETARIA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., abril 4 de 2005

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 248 de 2005 Senado, "*por medio del cual se aprueba el Protocolo de 1998, relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974*", hecho en Londres el once (11) de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho (1988) y el "*Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966*", hecho en Londres, el once (11) de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho (1988), me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante

Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley, es competencia de la Comisión Segunda Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO

DE LA REPUBLICA

Bogotá, D. C., abril 4 de 2005

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Segunda Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la *Gaceta del Congreso*.

Cúmplase.

El Presidente,

Luis Humberto Gómez Gallo.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

* * *

PROYECTO DE LEY NUMERO 249 DE 2005 SENADO

por medio de la cual se aprueba el "Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección", hecho en Montreal, el primero (1°) de marzo de mil novecientos noventa y uno (1991).

El Congreso de la República

Visto el texto del "Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección", hecho en Montreal, el primero (1°) de marzo de mil novecientos noventa y uno (1991), que a la letra dice:

(Para ser transcrito: Se adjunta fotocopia del texto íntegro del Instrumento Internacional mencionado).

CONVENIO SOBRE LA MARCACION DE EXPLOSIVOS PLÁSTICOS PARA LOS FINES DE DETECCIÓN

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,

CONSCIENTES de las repercusiones de los actos de terrorismo en la seguridad internacional;

EXPRESANDO profunda preocupación por los actos terroristas destinados a destruir aeronaves, otros medios de transporte y demás objetivos;

PREOCUPADOS por el hecho de que los explosivos plásticos se han utilizado para cometer tales actos terroristas;

CONSIDERANDO que la marcación de tales explosivos para los fines de detección contribuiría de modo significativo a prevenir dichos actos ilícitos;

RECONOCIENDO que para disuadir de tales actos ilícitos se necesita urgentemente un instrumento internacional que obligue a los Estados a adoptar las medidas apropiadas para que los explosivos plásticos estén debidamente marcados;

CONSIDERANDO la Resolución 635 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas del 14 de junio de 1989 y la Resolución 44/29 de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 4 de diciembre de 1989, en las que se insta a la Organización de Aviación Civil Internacional a que intensifique su labor para establecer un régimen internacional de marcas de explosivos plásticos o en lámina que permitan detectar su presencia;

TENIENDO PRESENTE la Resolución A27-8 adoptada unánimemente por el 27° período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, la cual apoyó con prioridad máxima y preponderante la preparación de un nuevo instrumento jurídico internacional relativo a la colocación de marcas en los explosivos plásticos o en lámina para facilitar su detección;

TOMANDO NOTA con satisfacción del papel desempeñado por el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en la preparación del Convenio, así como su voluntad de asumir funciones relacionadas con su aplicación;

HAN CONVENIDO LO SIGUIENTE:

Artículo I

Para los fines de este Convenio:

1. “Explosivos” significa los productos explosivos comúnmente conocidos como “explosivos plásticos”, incluidos los explosivos en forma de lámina flexible o elástica, descritos en el Anexo técnico a este Convenio.

2. “Agente de detección” significa la sustancia descrita en el Anexo técnico a este Convenio y que se introduce en un explosivo a fin de poder detectarlo.

3. “Marcación” significa la introducción en el explosivo de un agente de detección conforme al Anexo técnico a este Convenio.

4. “Fabricación” significa todo proceso, incluido el reprocesamiento, que da como resultado explosivos.

5. “Artefactos militares debidamente autorizados” comprende, sin que esta lista sea exhaustiva, cartuchos, bombas, proyectiles, minas, misiles, cohetes, cargas huecas, granadas y perforadores fabricados exclusivamente con fines militares o policiales de conformidad con las leyes y los reglamentos del Estado parte de que se trate.

6. “Estado productor” significa todo Estado en cuyo territorio se fabriquen explosivos plásticos.

Artículo II

Cada Estado parte adoptará las medidas necesarias y eficaces para prohibir e impedir la fabricación en su territorio de explosivos sin marcar.

Artículo III

1. Cada Estado parte adoptará las medidas necesarias y eficaces para prohibir e impedir la entrada o salida respecto de su territorio de explosivos sin marcar.

2. El párrafo anterior no se aplicará al desplazamiento con fines que no sean incompatibles con los objetivos de este Convenio, por las autoridades de un Estado parte que desempeñen funciones militares o policiales, de los explosivos sin marcar que estén bajo el control de dicho Estado parte de conformidad con el párrafo 1 del artículo IV.

Artículo IV

1. Cada Estado parte adoptará las medidas necesarias para ejercer un control estricto y efectivo sobre la tenencia o transferencia de la tenencia de los explosivos sin marcar que se hayan fabricado o introducido en su territorio antes de la entrada en vigor de este Convenio respecto de dicho Estado, a fin de impedir su apoderamiento o utilización con fines incompatibles con los objetivos de este Convenio.

2. Cada Estado parte adoptará las medidas necesarias para que todas las existencias de los explosivos mencionados en el párrafo 1 de este artículo que no estén en poder de las autoridades de dicho Estado que desempeñen funciones militares o policiales se destruyan o consuman con fines que no sean incompatibles con los objetivos de este Convenio, se marquen o se transformen permanentemente en sustancias inertes, dentro de un plazo de tres años a partir de la entrada en vigor de este Convenio respecto de dicho Estado.

3. Cada Estado parte adoptará las medidas necesarias para que todas las existencias de los explosivos mencionados en el párrafo 1 de este artículo que estén en poder de las autoridades de dicho Estado que desempeñen funciones militares o policiales y que no estén incorporados como parte integrante de los artefactos militares debidamente autorizados se destruyan o consuman con fines que no sean incompatibles con los objetivos de este Convenio, se marquen o se transformen permanentemente en sustancias inertes, dentro de un

plazo de quince años a partir de la entrada en vigor de este Convenio respecto de dicho Estado.

4. Cada Estado parte adoptará las medidas necesarias para destruir, lo antes posible, en su territorio, los explosivos sin marcar que se descubran en el mismo y que no estén mencionados en los párrafos anteriores de este artículo, que no sean las existencias de explosivos sin marcar en poder de las autoridades de dicho Estado que desempeñen funciones militares o policiales e incorporados como parte integrante de los artefactos militares debidamente autorizados, en la fecha de entrada en vigor de este Convenio respecto de dicho Estado.

5. Cada Estado parte adoptará las medidas necesarias para ejercer un control estricto y efectivo sobre la tenencia y la transferencia de la tenencia de los explosivos mencionados en el párrafo II de la Parte 1 del Anexo técnico al presente Convenio, a fin de evitar su apoderamiento o utilización con fines incompatibles con los objetivos de este Convenio.

6. Cada Estado parte adoptará las medidas necesarias para destruir lo antes posible, en su territorio, los explosivos sin marcar fabricados después de la entrada en vigor de este Convenio respecto de dicho Estado que no estén incorporados como se especifica en el inciso d) del párrafo II de la Parte 1 del Anexo técnico al presente Convenio y los explosivos sin marcar que ya no estén comprendidos dentro de ningún otro inciso de dicho párrafo II.

Artículo V

1. Por el presente Convenio se crea la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (de aquí en adelante llamada “la Comisión”) compuesta de no menos de quince ni más de diecinueve miembros nombrados por el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (de aquí en adelante llamado “el Consejo”), de entre los candidatos propuestos por los Estados partes en este Convenio.

2. Los miembros de la Comisión serán expertos que tengan experiencia directa y sólida en materia de fabricación o detección de explosivos, o de investigación sobre explosivos.

3. Los miembros de la Comisión prestarán servicios por un período de tres años y podrán ser objeto de un nuevo nombramiento.

4. Los períodos de sesiones de la Comisión se convocarán, por lo menos una vez al año en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional, o en los lugares y fechas que determine o apruebe el Consejo.

5. La Comisión adoptará su reglamento interno, con sujeción a la aprobación del Consejo.

Artículo VI

1. La Comisión evaluará la evolución de la técnica en materia de fabricación, marcación y detección de explosivos.

2. La Comisión, por intermedio del Consejo, comunicará sus conclusiones a los Estados partes y a los organismos internacionales interesados.

3. Siempre que sea necesario, la Comisión hará recomendaciones al Consejo para la enmienda del Anexo técnico a este Convenio. La Comisión tratará de adoptar por consenso sus decisiones sobre dichas recomendaciones. A falta de consenso, la Comisión adoptará dichas decisiones por una mayoría de dos tercios de sus miembros.

4. El Consejo podrá, por recomendación de la Comisión, proponer a los Estados partes enmiendas del Anexo técnico a este Convenio.

Artículo VII

1. Todo Estado parte podrá transmitir al Consejo sus comentarios, dentro de un plazo de noventa días a partir de la fecha de notificación de una propuesta de enmienda del Anexo técnico a este Convenio. El Consejo comunicará estos comentarios a la Comisión lo antes posible para que dicho órgano los examine. El Consejo invitará a todo Estado parte que comente u objete la propuesta de enmienda a consultar a la Comisión.

2. La Comisión examinará las opiniones de los Estados partes formuladas de conformidad con el párrafo anterior e informará al Consejo. El Consejo, después de examinar el informe de la Comisión, y teniendo en cuenta la naturaleza de la enmienda y los comentarios de los Estados partes, incluidos los Estados productores, podrá proponer la enmienda a todos los Estados partes para su adopción.

3. Si la propuesta de enmienda no ha sido objetada por cinco o más Estados partes mediante una notificación por escrito al Consejo dentro del plazo de noventa días a partir de la fecha de notificación de la enmienda por el Consejo, se considerará que ha sido adoptada, y entrará en vigor ciento ochenta días más tarde o después de cualquier otro período fijado en la propuesta de enmienda para los Estados partes que no la hubieren objetado expresamente.

4. Los Estados partes que hubiesen objetado de manera expresa la propuesta de enmienda podrán, posteriormente, mediante el depósito de un instrumento de aceptación o aprobación, manifestar el consentimiento para obligarse a lo dispuesto por la enmienda.

5. Si cinco o más Estados partes han objetado la propuesta de enmienda, el Consejo dará traslado de la misma a la Comisión para su ulterior examen.

6. Si la propuesta de enmienda no ha sido adoptada de conformidad con el párrafo 3 de este artículo, el Consejo también podrá convocar una conferencia de todos los Estados partes.

Artículo VIII

1. Los Estados partes transmitirán, en lo posible, al Consejo, la información que ayude a la Comisión a desempeñar sus funciones conforme al párrafo 1 del artículo VI.

2. Los Estados partes mantendrán informado al Consejo sobre las medidas que hayan adoptado para dar cumplimiento a las disposiciones de este Convenio. El Consejo comunicará dicha información a todos los Estados partes y a los organismos internacionales interesados.

Artículo IX

El Consejo, en cooperación con los Estados partes y organismos internacionales pertinentes, adoptará las medidas apropiadas para facilitar la aplicación de este Convenio, incluyendo la prestación de asistencia técnica y las medidas para el intercambio de información relacionada con adelantos técnicos en materia de marcación y detección de explosivos.

Artículo X

El anexo técnico al presente Convenio constituirá parte integrante del mismo.

Artículo XI

1. Las controversias que surjan entre dos o más Estados partes con respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, y que no puedan solucionarse mediante negociaciones, se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las Partes no consiguieran ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de ellas podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.

2. Todo Estado parte, en el momento de la firma, ratificación, aceptación o aprobación de este Convenio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado por el párrafo anterior. Los demás Estados partes no estarán obligados por el párrafo anterior ante ningún Estado parte que haya formulado dicha reserva.

3. Todo Estado parte que haya formulado la reserva prevista en el párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento mediante notificación al Depositario.

Artículo XII

Con excepción de lo dispuesto en el artículo XI, el presente Convenio no podrá ser objeto de reservas.

Artículo XIII

1. El presente Convenio estará abierto a la firma en Montreal, el 1° de marzo de 1991, de los Estados participantes en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo celebrada en Montreal del 12 de febrero al 1° de marzo de 1991. Después del 1° de marzo de 1991, el Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional en Montreal, hasta su entrada en vigor de conformidad con el párrafo 3 de este artículo. Los Estados que no firmaren el presente Convenio podrán adherirse al mismo en cualquier momento.

2. El presente Convenio estará sujeto a la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión de los Estados. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, a la que por el presente se designa Depositaria. Al depositar su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, cada Estado declarará si es o no Estado productor.

3. El presente Convenio entrará en vigor en el sexagésimo día a contar de la fecha de depósito del trigésimo quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante la Depositaria, siempre que no menos de cinco de dichos Estados hayan declarado, de acuerdo con el párrafo 2 del presente artículo, que son Estados productores. Si se depositan treinta y cinco de tales instrumentos antes de que cinco Estados productores depositen sus instrumentos, este Convenio entrará en vigor en el sexagésimo día a contar de la fecha de depósito del instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión del quinto Estado productor.

4. Para los demás Estados, el presente Convenio entrará en vigor sesenta días después de la fecha de depósito de sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

5. Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, la Depositaria lo registrará de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y de conformidad con el artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

Artículo XIV

La Depositaria deberá notificar inmediatamente a todos los signatarios y Estados partes:

1. Cada firma de dicho Convenio y la fecha correspondiente.
2. El depósito de todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y la fecha correspondiente, indicando expresamente si el Estado ha declarado ser Estado productor.
3. La fecha de entrada en vigor de este Convenio.
4. La fecha de entrada en vigor de toda enmienda a este Convenio o a su Anexo técnico.
5. Toda denuncia efectuada con arreglo al artículo XV, y
6. Toda declaración efectuada con arreglo al párrafo 2 del artículo XI.

Artículo XV

1. Todo Estado parte podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación por escrito dirigida a la Depositaria.

2. La denuncia surtirá efecto ciento ochenta días después de la fecha en que la Depositaria reciba la notificación.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados por sus Gobiernos para hacerlo, firman el presente Convenio.

HECHO en Montreal, el día primero de marzo de mil novecientos noventa y uno, en un original, integrado por cinco textos auténticos en los idiomas español, francés, inglés, ruso y árabe.

ANEXO TECNICO

PARTE 1: DESCRIPCION DE EXPLOSIVOS

I. Los explosivos a que se refiere el párrafo 1 del artículo 1 del presente Convenio son los que:

a) Contienen en su fórmula uno o más altos explosivos, que en su forma pura tienen una presión de vapor inferior a 10^{-4} para la temperatura de 25°C ;

b) Contienen en su fórmula un plastificante, y

c) Son, como mezcla, maleables o flexibles a la temperatura ambiente normal.

II. Los siguientes explosivos, aun cuando respondan a la descripción de los explosivos del párrafo I de esta Parte, no se considerarán explosivos mientras se sigan teniendo o utilizando con los fines especificados seguidamente o permanezcan incorporados como allí se especifica, a saber, los explosivos que:

a) Se fabriquen o se tengan en cantidades limitadas únicamente para utilizarlos, con la debida autorización, en la investigación, el desarrollo o el ensayo de explosivos nuevos o modificados;

b) Se fabriquen, o se tengan, en cantidades limitadas únicamente para utilizarlos, con la debida autorización, para el entrenamiento en la detección de explosivos y/o el desarrollo o ensayo de equipo de detección de explosivos;

e) Se fabriquen, o se tengan, en cantidades limitadas únicamente para utilizarlos, con la debida autorización, para los fines de las ciencias auxiliares de la administración de justicia, o

d) Estén destinados a ser incorporados y se incorporen como parte integrante de los artefactos militares debidamente autorizados en el territorio del Estado productor, dentro de los tres años siguientes a la entrada en vigor de este Convenio respecto de dicho Estado. Los artefactos producidos en este período de tres años se considerarán como artefactos militares debidamente autorizados según el párrafo 4 del artículo IV del presente Convenio.

III. En esta Parte:

“Con la debida autorización” significa, en los incisos a), b) y e) del párrafo II, permitidos de conformidad con las leyes y los reglamentos del Estado parte de que se trate, y

“Altos explosivos” comprende, sin que esta lista sea exhaustiva, la ciclotetrametilentanitrato (HMX), el tetranitrato de pentaeritrol (PETN) y la ciclotrimetilentrinitramina (RDX).

PARTE 2: AGENTES DE DETECCION

Se entiende por agente de detección cualquiera de las sustancias que figuran en la tabla siguiente. Los agentes de detección descritos en esta tabla están destinados a mejorar la detectabilidad de los explosivos por medios de detección de vapores. En cada caso, el agente de detección se introducirá en el explosivo de manera que se distribuya en forma homogénea en el producto terminado. La concentración mínima del agente de detección en el producto terminado será, en el momento de la fabricación, la que figura en dicha tabla.

Tabla

Nombre del agente de detección	Fórmula molecular	Peso molecular	Concentración mínima
Dinitrato de etilenglicol (EGDN)	$\text{C}_2\text{H}_4(\text{NO}_3)_2$	152	0,2% por masa
2,3-Dimetil-2,3-dinitrobutano (DMNB)	$\text{C}_6\text{H}_{12}(\text{NO}_2)_2$	176	0,1% por masa
para-Mononitrotolueno (p-MNT)	$\text{C}_7\text{H}_7\text{NO}_2$	137	0,5% por masa
orto-Mononitrotolueno (o-MNT)	$\text{C}_7\text{H}_7\text{NO}_2$	137	0,5% por masa

Se considerará marcado todo explosivo que, como resultado de su fórmula ordinaria, contenga cualquiera de los agentes de detección designados a un nivel de concentración igual o superior al mínimo exigido.

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PUBLICO

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

Bogotá, D. C., 3 de enero de 2002

Aprobado. Sométase a la consideración del honorable Congreso Nacional para los efectos constitucionales

(Fdo.) ANDRES PASTRANA ARANGO

El Ministro de Relaciones Exteriores,

(Fdo.) *Guillermo Fernández de Soto.*

DECRETA:

Artículo 1°. Apruébase el “Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección”, hecho en Montreal, el primero (1°) de marzo de mil novecientos noventa y uno (1991).

Artículo 2°. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el “Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección”, hecho en Montreal, el primero (1°) de marzo de mil novecientos noventa y uno (1991), que por el artículo 1° de esta ley se aprueba, obligará al país a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Dada en Bogotá, D. C., a...

Presentado al honorable Congreso de la República por la Ministra de Relaciones Exteriores y el Ministro de Transporte.

Carolina Barco Isakson, Ministra de Relaciones Exteriores; *Andrés Uriel Gallego Henao*, Ministro de Transporte.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Honorables Senadores y Representantes:

En nombre del Gobierno Nacional y en cumplimiento de los artículos 150 numeral 16 y 189 numeral 2 de la Constitución Política de Colombia, presentamos a consideración del honorable Congreso de la República el proyecto de ley por medio de la cual se aprueba el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, hecho en Montreal, el primero (1°) de marzo de mil novecientos noventa y uno (1991).

El Convenio de 1991 está dirigido de manera específica a establecer un régimen internacional para la marcación de los explosivos comúnmente conocidos como “explosivos plásticos”, que permitan detectar de una manera fácil su presencia, lo cual contribuirá de modo significativo a prevenir los actos terroristas orientados a la destrucción de aeronaves y a la perturbación del funcionamiento ordenado de la aviación civil internacional.

El Convenio se negoció bajo los auspicios del Consejo de la OACI acogiendo una sugerencia formulada por los órganos de las Naciones Unidas, en particular el Consejo de Seguridad (Resolución 635 del 14 de junio de 1989) y la Asamblea General (Resolución 44/29 del 4 de diciembre de 1989).

A diferencia de otros Convenios relacionados con la seguridad de la aviación civil internacional¹, el Convenio de 1991 no constituye un instrumento jurídico dirigido a la represión y castigo de actos de

¹ Los siguientes instrumentos internacionales tocan aspectos relacionados con la seguridad de la aviación civil internacional:

a) **Convenio de Tokio de 1963 “Sobre las infracciones y otros actos cometidos a bordo de aeronaves”**. Fue adoptado mediante la Ley 14 de 1972 y rige para Colombia a partir de 1972;

b) **El Convenio de La Haya de 1970 “Para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves”**. Fue adoptado mediante la Ley 14 de 1972 y rige para Colombia a partir de 1972;

c) **Convenio de Montreal de 1971 “Para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil”**. Fue adoptado mediante la Ley 4ª de 1974 y rige para Colombia a partir de 1974;

d) **El Protocolo de Montreal de 1988 o “Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional”**, el cual, también, se presenta a la consideración del honorable Congreso.

terrorismo que constituyen delitos, sino que más bien busca la prevención de los mismos, la cual se deberá lograr mediante la detección oportuna de las sustancias explosivas con las cuales frecuentemente se cometen tales actos, como suelen ser, por ejemplo, el Semptex y el C4.

Se pretende entonces, establecer un régimen internacional para la marcación de los explosivos plásticos, fundamentado en unas obligaciones puntuales para los Estados en materia de fabricación y tráfico transfronterizo de explosivos de este tipo.

El Convenio consta de quince (15) artículos, de los cuales únicamente los cuatro primeros son de carácter verdaderamente sustantivo, y un Anexo Técnico, que forma parte integrante del Convenio de conformidad con lo dispuesto en el artículo X, y contiene la descripción de los explosivos plásticos objeto de control por parte del Convenio.

En el artículo I se consagran las definiciones técnicas de los principales términos utilizados a través del Convenio, tales como “explosivos”, “Agente de Detección”, “Marcación”, “Fabricación”, “Artefactos Militares Debidamente Utilizados” y “Estado Productor”.

Vienen luego las dos disposiciones cardinales del Convenio que son los artículos II y III. En el primero de estos se consagra la obligación general para los Estados partes de adoptar todas las medidas que sean necesarias para prohibir e impedir la fabricación en su territorio de explosivos plásticos sin marcar.

Como complemento, en virtud del artículo III, cada Estado parte se compromete a adoptar medidas para prohibir e impedir la entrada o salida respecto de su territorio de explosivos plásticos sin marcar. Es importante resaltar que el mismo artículo III contiene la única excepción al principio allí contenido, consistente en que la prohibición no aplicará a explosivos plásticos sin marcar en poder de las autoridades militares o de policía de un Estado parte. En el artículo IV se establece un régimen detallado relativo a las existencias previas de explosivos plásticos sin marcar, es decir aquellos que se hayan fabricado o introducido al país antes de que este se vincule al Convenio. En general, las opciones que el Convenio establece respecto de estos explosivos son las de destruirlos, consumirlos con fines compatibles con el Convenio, marcarlos o transformarlos en sustancias inertes.

El Convenio establece también un mecanismo de seguimiento, denominado “Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos”, organizada e integrada por el Consejo de la OACI. En los artículos V y VI se regula todo lo atinente a las funciones y tareas que se le asignan a esta Comisión, las cuales consisten básicamente en evaluar de manera permanente la evolución técnica en materia de fabricación, marcación y detección de explosivos plásticos y participar en calidad de órgano asesor en el proceso de enmiendas o revisiones del Anexo Técnico, de conformidad con lo establecido en el artículo VII.

Los artículos VIII y IX también se refieren de manera colateral al tema del cumplimiento del Convenio. Se estipula en el primero de estos el compromiso de los Estados de mantener informado al Consejo de la OACI y a los restantes Estados sobre todas las medidas que tomen para darle cumplimiento al Convenio y en el segundo, la posibilidad de que el Consejo suministre asistencia técnica en relación con adelantos técnicos en materia de marcación y detección de explosivos.

En los restantes artículos (IV a IX) se incluyen las cláusulas finales que se acostumbra en los tratados multilaterales, las cuales regulan lo relativo a la solución de controversias, las reservas, la firma del protocolo, su ratificación o adhesión, su entrada en vigor, su denuncia y las funciones del depositario.

El interés de la Aviación Civil en este Convenio es grande ya que son precisamente esta clase de explosivos los que han sido utilizados con frecuencia en los atentados contra aeronaves. Recordemos el avión de PANAM, que hacía el vuelo 103 entre Frankfurt y Londres

el 21 de diciembre de 1988, el cual fue destruido sobre el cielo de Lockerbie, Irlanda mediante la utilización de un explosivo plástico denominado Semptex y dejó como saldo la muerte de 260 personas y la destrucción total de la aeronave. Con este mismo tipo de explosivo también fue destruida la aeronave de UTA que realizaba el vuelo entre el Congo y París el 19 de septiembre de 1989 dejando como saldo 171 muertos e igualmente la destrucción total de la aeronave.

Y finalmente, aunque resulte lamentable recordarlo, la aeronave HK-1803 de Avianca que cubría la ruta Bogotá-Cali el 27 de noviembre de 1989 fue destruida mediante la utilización de explosivo plástico dejando como saldo 107 muertos y la destrucción total de la aeronave.

Este último hecho, por sí solo, hace imperiosa la aprobación del Convenio por parte de Colombia, máxime si tenemos en cuenta que nuestro país no fabrica estos explosivos, pero sí resulta severamente afectado por el comercio ilícito de los mismos. Vale la pena resaltar que este convenio entró en vigencia el 21 de junio de 1998, al ser depositado el trigésimo quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión. Actualmente cuenta con 108 Estados Parte.

Consideraciones finales

El Convenio que se somete ahora a consideración del Congreso de la República constituye un valioso instrumento jurídico adoptado por la comunidad internacional en el marco de la lucha contra el terrorismo, en la faceta de ese odioso fenómeno que se refiere al empleo de explosivos plásticos contra la aviación civil internacional.

Por lo tanto, es apenas entendible que, luego de los sucesos del 11 de septiembre de 2001, tanto la Asamblea General como el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas hayan insistido con vehemencia en la necesidad de que todos los Estados se hagan parte de los diferentes tratados sobre terrorismo y otras materias relacionadas existentes, entre los cuales figura el instrumento objeto del presente proyecto de ley.

El Gobierno Nacional ha decidido someterlos en esta ocasión al órgano legislativo para su aprobación, como parte de las medidas que debe tomar el Estado colombiano para sumarse a la campaña mundial de combate frontal al fenómeno del terrorismo internacional, en el marco de la Resolución 1373 de 2001 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

El Gobierno confía en que este importante instrumento contará con la aprobación de las Honorables Cámaras Legislativas, de manera que en un futuro cercano nuestro país esté en capacidad de convertirse en parte del mismo.

Por las razones expuestas, el Gobierno Nacional, a través de la Ministra de Relaciones Exteriores y del Ministro de Transporte, solicita al honorable Congreso Nacional aprobar el “Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección”, hecho en Montreal, el primero (1º) de marzo de mil novecientos noventa y uno (1991).

De los honorables Congresistas,

Carolina Barco Isakson, Ministra de Relaciones Exteriores; *Andrés Uriel Gallego Henao*, Ministro de Transporte.

LEY 424 DE 1998

(enero 13)

por la cual se ordena el seguimiento a los convenios internacionales suscritos por Colombia.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. El Gobierno Nacional a través de la Cancillería presentará anualmente a las Comisiones Segundas de Relaciones Exteriores de Senado y Cámara, y dentro de los primeros treinta (30) días calendario posteriores al período legislativo que se inicia cada 20 de julio, un informe pormenorizado acerca de cómo se están cumpliendo y desarrollando los Convenios Internacionales vigentes suscritos por Colombia con otros Estados.

Artículo 2°. Cada dependencia del Gobierno Nacional encargada de ejecutar los Tratados Internacionales de su competencia y requerir la reciprocidad en los mismos, trasladará la información pertinente al Ministerio de Relaciones Exteriores y este, a las Comisiones Segundas.

Artículo 3°. El texto completo de la presente ley se incorporará como anexo a todos y cada uno de los Convenios Internacionales que el Ministerio de Relaciones Exteriores presente a consideración del Congreso.

Artículo 4°. La presente ley rige a partir de su promulgación.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Amylkar Acosta Medina.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

Carlos Ardila Ballesteros.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

Diego Vivas Tafur.

REPUBLICA DE COLOMBIA - GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y ejecútese.

Dada en Santa Fe de Bogotá, D. C., a 13 de enero de 1998.

ERNESTO SAMPER PIZANO

La Ministra de Relaciones Exteriores,

María Emma Mejía Vélez.

SENADO DE LA REPUBLICA

SECRETARIA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., abril 4 de 2005

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 249 de 2005 Senado, *por medio de la cual se aprueba el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, hecho en Montreal, el primero (1°) de marzo de mil novecientos noventa y uno (1991), me permito pasar a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante

Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley, es competencia de la Comisión Segunda Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO
DE LA REPUBLICA

Bogotá, D. C., abril 4 de 2005

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Segunda Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la **Gaceta del Congreso**.

Cúmplase.

El Presidente,

Luis Humberto Gómez Gallo.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

CONTENIDO

Gaceta número 149 - Lunes 11 de abril de 2005
SENADO DE LA REPUBLICA

Págs.

PROYECTO DE LEY

Proyecto de ley número 248 de 2005 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974”, hecho en Londres el once (11) de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho (1988) y el “Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966”, hecho en Londres el once (11) de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho (1988).	1
Proyecto de ley número 249 de 2005 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección”, hecho en Montreal, el primero (1°) de marzo de mil novecientos noventa y uno (1991).	34

