

Legislación Nacional

LEY 22502 CONVENIOS INTERNACIONALES Convenios Multilaterales NAVEGACIÓN Seguridad de la Vida Humana en el Mar. Protocolo de 1978 . Aprobación sanc. 5/10/1981; promul. 5/10/1981; publ. 8/10/1981
El presidente de la Nación Argentina sanciona y promulga con fuerza de ley:
Art. 1.º Apruébase el “Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974”, suscripto el 17 de febrero de 1978, en Londres, surgido de la Conferencia Internacional sobre Seguridad de los Buques Tanque y Prevención de la Contaminación, 1978, llevada a cabo con el auspicio de la organización Consultiva Marítima Intergubernamental, cuyo texto forma parte de la presente ley.
Art. 2.º La autoridad de aplicación del protocolo mencionado en el art. 1º, será el Comando en Jefe de la Armada, a través de la Prefectura Naval Argentina.
Art. 3.º Comuníquese, etc. Viola - Camilión - Couto - García Martínez
Anexo PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974 Las partes en el presente protocolo, Considerando que son partes en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, hecho en Londres el 1/11/1974, Considerando que dicho convenio puede contribuir decisivamente a acrecentar la seguridad de los buques y de los bienes en el mar y de la vida humana a bordo de los buques, Considerando que es preciso dar aun mayor incremento a la seguridad de los buques, especialmente la de los buques tanque, Considerando que el modo más eficaz de lograr ese objetivo es la conclusión de un protocolo relacionado al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974,
Convienen:
Art. 1.- Obligaciones generales. 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 aquél. Toda referencia al presente protocolo supondrá también una referencia al anexo.
Art. 2.- Ámbito de aplicación. 1. Las disposiciones de los arts. 2º, 3º (exceptuando el párr. a)], 4º, 6b) , c) y d), 7º y 8º del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (en adelante llamado “el convenio”) quedan incorporadas al presente protocolo, entendiéndose que las referencias que se hagan en dichos artículos al convenio y a los Gobiernos contratantes serán consideradas respectivamente como referencias al presente protocolo y a las partes en el presente protocolo. 2. Todo buque al que sea aplicable el presente protocolo satisfará las disposiciones del convenio, a reserva de las modificaciones y adiciones que se enuncian en el presente protocolo. 3. Respecto a los buques de Estados no partes en el convenio ni en el presente protocolo, las partes en el presente protocolo aplicarán las prescripciones del convenio y del presente protocolo en la medida necesaria para garantizar que no se da un trato más favorable a tales buques.
Art. 3.- Comunicación de información. Las partes en el presente protocolo se obligan a facilitar al secretario general de la organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante, llamada “la organización”) a depositar ante él una lista de los inspectores nombrados al efecto o de las organizaciones reconocidas con autoridad para actuar en nombre de tales partes a fines de la 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. 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.
Art. 4.- 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 junio de 1978 hasta el 1 de marzo de 1979 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. A reserva de lo dispuesto en el párr. 3 del presente artículo, los Estados podrán constituirse en partes en el presente protocolo mediante: a) Firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; ob) Firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; oc) Adhesión. 2. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el secretariado general de la organización el instrumento que proceda. 3. El presente protocolo sólo podrá ser objeto de firma sin reserva o de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión por parte de los Estados que hayan firmado sin reserva o ratificado, aceptado o aprobado el convenio o que se hayan adherido al mismo.
Art. 5.- Entrada en vigor. 1. El presente protocolo entrará en vigor seis meses después de la fecha en que por lo menos quince Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial se hayan constituido en partes de conformidad con lo prescrito en el art. 4 del presente protocolo, aunque el presente protocolo no entrará en vigor antes de que entre en vigor el convenio. 2. 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. 3. 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 art. 8º del convenio, se considerará referido al presente protocolo en su forma enmendada.
Art. 6.- 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 de denuncia 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 será considerada también como denuncia del presente protocolo hecha por esa parte. Art. 7.- 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 todos los Estados que hayan firmado el presente protocolo o 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 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 un ejemplar auténtico certificado del mismo a la Secretaría de las Naciones Unidas a fines de registro y publicación, de conformidad con el art. 102 de la Carta de las Naciones Unidas. Art. 8.- Idiomas. El presente protocolo está redactado en un solo ejemplar en los idiomas chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos tendrá la misma autenticidad. Se harán traducciones oficiales a los idiomas alemán, árabe e italiano, las cuales serán depositadas junto con el original firmado. En fe de lo cual los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente protocolo. Hecho en Londres el día diecisiete de febrero de mil novecientos setenta y ocho. **ANEXO: MODIFICACIONES Y ADICIONES AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974** **CAPÍTULO 1: DISPOSICIONES GENERALES** Parte A: Ámbito de aplicación, definiciones, etc. **Regla 2: Definiciones** Se añade el párrafo siguiente al texto actual: o) Por “edad del buque”, el período transcurrido desde el año de construcción que conste en los documentos de matrícula del buque. Parte B: Reconocimientos y certificados **Regla 6: Inspección y reconocimiento** Se sustituye el texto actual de la regla 6 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) La administración tomará disposiciones para que, durante el período de validez del certificado, se realicen inspecciones fuera de programa. Tales inspecciones garantizarán que el buque y su equipo continúan siendo en todos los sentidos satisfactorios para el servicio a que esté destinado el buque. Podrán ser realizadas por los propios servicios de inspección de la administración, por inspectores nombrados por organizaciones reconocidas o por otras partes, a petición de la administración. Cuando la administración, en virtud de lo dispuesto en las reglas 8 y 10 del presente capítulo, preceptúe la realización de reconocimientos anuales obligatorios, no serán obligatorias las mencionadas inspecciones fuera de programa. c) Toda administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar las inspecciones y los reconocimientos prescritos en los párrs. a) y b) de la presente regla facultará cuando menos a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan: i) Exigir la realización de reparaciones en el buque, y 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. d) 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 a su debido tiempo y 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. e) 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 en buques de pasaje** Se sustituye el texto actual del párr. b) iii) por el siguiente: iii) También se efectuará un reconocimiento general o parcial, según dicten las circunstancias, después de la realización de reparaciones a que den lugar las investigaciones prescriptas en la regla 2 del presente capítulo, y 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 éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple totalmente con las disposiciones del convenio y del presente protocolo, así como con las del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes que esté en vigor, y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en relación con los mismos por la administración.

Regla 8: Reconocimientos de los dispositivos de salvamento y otro equipo de los buques de carga Se sustituye el texto actual de la regla 8 por el siguiente: *a)* Los dispositivos de salvamento, exceptuados la instalación radiotelegráfica de los botes salvavidas a motor y el aparato radioeléctrico portátil de las embarcaciones de supervivencia, el ecosonda, el girocompás, los dispositivos de extinción de incendios y el sistema de gas inerte de los buques de carga a los que sean aplicables los caps. II-1, II-2, III y V del convenio y el presente protocolo serán objeto de reconocimientos iniciales y ulteriores, tal como se prescribe para buques de pasaje en la regla 7 del cap. I del convenio y en el presente protocolo sustituyendo los doce meses que figuran en el párr. a) ii) de dicha regla por veinticuatro meses. En estos reconocimientos se incluirán los planos del sistema de lucha contra incendios en los buques nuevos, y las escalas de práctico, las escalas mecánicas de práctico, las luces, las marcas y los medios de dar señales acústicas que lleven los buques nuevos y los buques existentes, a fin de garantizar que los buques cumplen con todas las prescripciones del convenio y del presente protocolo y, cuando proceda, con el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes que esté en vigor. *b)* Los buques tanque con edad mínima de diez años serán objeto de reconocimientos intermedios dentro del plazo de tres meses anteriores o posteriores al aniversario de la expedición del certificado de seguridad del equipo para buques de carga, de modo que se garantice que el equipo prescrito en el párr. a) de la presente regla ha sido mantenido de conformidad con la regla II del presente capítulo y está en buen estado de funcionamiento. Dichos reconocimientos intermedios se consignarán en el certificado de seguridad del equipo para buque de carga, expedido de conformidad con la regla 12 a) iii) del cap. I del convenio.

Regla 10: Reconocimientos del casco, las máquinas y el equipo de los buques de carga Se sustituye el texto actual de la regla 10 por el siguiente: *a)* El casco, las máquinas y el equipo (sin que entren aquí los componentes en relación con los cuales se expidan certificados de seguridad del equipo para buques de carga, certificados de seguridad radiotelegráfica para buques de carga o certificados de seguridad radiotelefónica para buques de carga) de todo buque de carga serán reconocidos al término de su construcción o instalación, y a partir de entonces con arreglo a los procedimientos que la administración pueda considerar necesarios para garantizar que el estado de los mismos es satisfactorio en todos los sentidos, y con la periodicidad siguiente: *i)* A intervalos especificados por la administración, que no excedan de cinco años (reconocimientos periódicos); *ii)* Todo buque tanque con edad mínima de diez años será objeto no sólo de dichos reconocimientos periódicos sino además de, cuando menos, un reconocimiento intermedio durante el período de validez de su certificado de seguridad de construcción para buques de carga. Cuando se efectúe solamente un reconocimiento intermedio durante uno cualquiera de los períodos de validez del certificado, se efectuará no más de seis meses antes ni más de seis meses después de transcurrida la mitad del período de validez del certificado. *b)* Los reconocimientos inicial y periódicos se realizarán de modo que garanticen 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, comprendidos el aparato de gobierno y los sistemas de control correspondientes, la instalación eléctrica y otros equipos sean en todos los sentidos satisfactorios para el servicio a que el buque esté destinado. Dichos reconocimientos comprenderán también, cuando se trate de buques tanque, la inspección del exterior de los fondos del buque, salas de bombas, sistemas de tuberías de paso de la carga y del combustible, tubos de aireación, válvulas de presión y vacío y pantallas cortallamas. *c)* El reconocimiento intermedio de los buques tanque con edad mínima de diez años comprenderá la inspección del aparato de gobierno y los sistemas de control correspondientes, salas de bombas, sistemas de tuberías de paso de la carga y del combustible en cubierta y en las salas de bombas, así como de los tubos de aireación, válvulas de presión y vacío y pantallas cortallamas, las instalaciones eléctricas en las zonas peligrosas y el exterior de los fondos del buque. Además de someter la instalación eléctrica a una inspección visual, se comprobará la resistencia del aislamiento del equipo eléctrico en las zonas peligrosas. Si, efectuado el examen, hubiere alguna duda acerca del estado de las tuberías, se tomarán las medidas complementarias que se consideren necesarias, como pruebas de presión y de determinación del espesor. Estos reconocimientos intermedios se anotarán en el certificado de seguridad de construcción para buques de carga, expedido de conformidad con la regla 12 a) ii) del cap. I del convenio. *d)* También se efectuará un reconocimiento general o parcial según dicten las circunstancias, cuando sea necesario después de la investigación prescrita en la regla II del presente capítulo y 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 éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque está en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para él mismo ni para las personas que se encuentren a bordo.

Regla 11: Mantenimiento de las condiciones comprobadas en el reconocimiento Se sustituye el texto actual de la regla 11 por el siguiente: *a)* El buque y su equipo serán mantenidos de modo que se conserven ajustados a las

disposiciones del convenio y del presente protocolo, para así 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 se encuentren a bordo.) Realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en las reglas 6, 7, 8, 9 y 10 del cap. I del convenio y en el presente protocolo, 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 éste o aquél afecten su seguridad o la eficacia o la integridad de sus dispositivos de salvamento u otros, 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 6, 7, 8, 9 y 10 del cap. I del convenio y en el presente protocolo. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otra parte, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán si se ha rendido ese informe.**Regla 14:**Duración y validez de los certificadosSe sustituye el texto actual de la regla 14 por el siguiente:a) Con excepción del certificado de seguridad de construcción para buque de carga, del certificado de seguridad del equipo para buque de carga y de todo certificado de exención, los certificados se expedirán para un período que no exceda de doce meses. El certificado de seguridad de construcción para buque de carga se expedirá para un período que no exceda de cinco años. El certificado de seguridad del equipo para buque de carga se expedirá para un período que no exceda de veinticuatro meses. El período de validez de un certificado de exención no rebasará el del certificado al que vaya referido.b) No se autorizará ninguna prórroga del período de validez de cinco años del certificado de seguridad de construcción para buque de carga.c) Cuando se realice un reconocimiento dentro de los dos meses que precedan al vencimiento del período de validez inicialmente asignado a un certificado, ya sea éste un certificado de seguridad radiotelegráfica para buque de carga o un certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga, expedido para buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, pero inferior a 500 toneladas, dicho certificado podrá ser anulado y sustituido por otro nuevo que caducará doce meses después de la fecha de vencimiento del período de validez inicialmente asignado.d) Si en la fecha de vencimiento de uno de sus certificados, excluido el mencionado en el párr. b) de la presente regla, un buque no se encuentra en un puerto del país en que esté matriculado o en que haya de ser objeto de reconocimiento, la administración podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo será concedida con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el país en que esté matriculado o 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.e) Ningún certificado podrá ser prorrogado en virtud de lo dispuesto en el párr. d) de la presente regla por un período superior a cinco meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al país en que esté matriculado o al puerto en el que haya de ser objeto de reconocimiento, al salir de dicho puerto o país sin haber obtenido previamente un certificado nuevo.f) Todo certificado, excluido el mencionado en el párr. b) de la presente regla, 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.g) Un certificado perderá su validez:i) Si no se han efectuado las inspecciones y los reconocimientos dentro de los intervalos estipulados en las reglas 7 a), 8, 9 y 10 a) del cap. I del convenio y del presente protocolo o dentro de los que se hayan podido prorrogar de conformidad con los párrs. d), e) o f) de la presente regla, oii) Cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Gobierno. 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 párrs. a) y b) de la regla 11 del presente capítulo. En el caso de un cambio entre partes, el Gobierno de la parte cuyo pabellón el buque tenía antes derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias de los certificados que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes.**Regla 19:**InspeccionesSe sustituye el texto actual de la regla 19 por el siguiente:a) Cuando un buque se encuentre en un puerto regido por otra parte estará sujeto a las inspecciones de funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno de tal parte, en tanto que el objeto de esas inspecciones sea comprobar que los certificados expedidos en virtud de las reglas 12 o 13 del cap. I del convenio 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 párrs. a) y b) de la regla 2 del presente capítulo.c) Si se dan las circunstancias enunciadas en el párr. b) de la presente regla o si el certificado ha expirado o ha dejado de tener validez, el funcionario que realice la inspección 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 las personas que se encuentren a bordo.d) Cuando la inspección origine una intervención de la índole que sea, el funcionario que realice aquélla informará inmediatamente por

escrito al cónsul o, en ausencia de éste, al más próximo representante diplomático 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 pondrá en conocimiento de la organización los hechos que motivaron la intervención.e) Cuando las autoridades del Estado rector del puerto interesadas no puedan tomar las medidas indicadas en los párrs. c) y d) de la presente regla o cuando el buque haya sido autorizado a dirigirse al puerto de escala siguiente, dichas autoridades transmitirán 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 párr. d) de la presente regla.f) Cuando se realicen inspecciones 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 a causa de tales inspecciones el buque es indebidamente detenido o demorado, tendrá derecho a ser indemnizado por toda pérdida o daño sufridos.**CAPÍTULO II-1: CONSTRUCCIÓN. COMPARTIMENTADO Y ESTABILIDAD, INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS** Parte A: Generalidades **Regla 1:** Ámbito de aplicación Se añaden los apartados siguientes al texto actual del párr. b): *iii)* No obstante lo dispuesto en el ap. ii) del presente párrafo y en el párr. a) iii) de la presente regla, a los efectos de la regla 29 d) del presente capítulo por buque tanque nuevo se entenderá: *1)* Un buque tanque respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción después del 1 de junio de 1979; *o2)* En ausencia de un contrato de construcción, un buque tanque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente después del 1 de enero de 1980; *o3)* Un buque tanque cuya entrega se produzca después del 1 de junio de 1982; *o4)* Un buque tanque que haya sido objeto de una reforma o una modificación de carácter importante: *aa)* Para las cuales se adjudique el oportuno contrato después del 1 de junio de 1979; *obb)* Respecto de las cuales, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 1 de enero de 1980; *occ)* Que queden terminadas después del 1 de junio de 1982. *iv)* A los efectos de la regla 29 d) del presente capítulo, por buque tanque existente se entenderá un buque tanque que no sea un buque tanque nuevo según se define éste en el ap. iii) del presente párrafo. *v)* A los efectos del ap. iii) del presente párrafo, no se considerará que la transformación de un buque tanque existente de peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas métricas realizada para satisfacer las prescripciones del presente protocolo o del protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, constituye una reforma o una modificación de carácter importante. **Regla 2:** Definiciones Se añaden los párrafos siguientes al texto actual: *k)* Sistema de telemando del aparato de gobierno es el medio por el cual se transmiten los necesarios movimientos de timón desde el puente de navegación hasta los mandos del servomotor del aparato de gobierno. *l)* Aparato de gobierno principal es el conjunto de la maquinaria, los servomotores que pueda haber de dicho aparato y el equipo auxiliar, así como los medios provistos (caña o sector) con miras a transmitir el par torsor a la mecha del timón, necesario para mover el timón a fin de gobernar el buque en condiciones normales del servicio. *m)* Servomotor del aparato de gobierno es: *i)* En el caso de un aparato de gobierno eléctrico, un motor eléctrico con su correspondiente equipo eléctrico; *ii)* En el caso de un aparato de gobierno electrohidráulico, un motor eléctrico con su correspondiente equipo eléctrico y la bomba a la que esté acoplado; *iii)* En el caso de otros tipos de aparato de gobierno hidráulico, el motor impulsor y la bomba a la que esté acoplado. *n)* Aparato de gobierno auxiliar es el equipo provisto para mover el timón a fin de gobernar el buque en caso de avería del aparato de gobierno principal. Parte C: Instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas **Regla 29:** Aparato de gobierno Se añade el párrafo siguiente al texto actual: *d)* Buques tanque solamente *i)* Las disposiciones siguientes se aplicarán a todos los buques tanque nuevos de arqueo bruto igual o superior a 10.000 toneladas y dentro de un plazo de dos años, contado a partir de la fecha de entrada en vigor del presente protocolo, a todos los buques tanque existentes de arqueo bruto igual o superior a 10.000 toneladas: *1)* Irán provistos de dos sistemas de telemando del aparato de gobierno, cada uno de los cuales podrá accionarse separadamente desde el puente de navegación. Ello no supondrá la necesidad de duplicar la rueda o la caña del timón. En caso de avería del sistema de telemando del aparato de gobierno que esté operando, se podrá operar con el otro sistema inmediatamente desde un punto situado en el puente de navegación. Cada uno de los sistemas de telemando del aparato de gobierno será alimentado, si es eléctrico, por su propio circuito independiente, abastecido a su vez por el circuito de energía del aparato de gobierno desde un punto situado en el compartimiento del aparato de gobierno. Dado que falle el suministro de energía eléctrica a uno de los sistemas de telemando del aparato de gobierno, se dará la alarma en el puente de navegación. Las alarmas prescritas en el presente apartado serán sonoras y visuales y estarán situadas en un punto del puente de navegación en que se puedan observar fácilmente; *2)* En el compartimiento del aparato de gobierno habrá asimismo medios para el mando del aparato de gobierno principal; *3)* En el compartimiento del aparato de gobierno habrá medios para desconectar del circuito de energía el sistema de telemando del aparato de gobierno; *4)* Habrá medios de comunicación entre el puente de navegación y el compartimiento del aparato de gobierno; *5)* La posición angular exacta del timón vendrá indicada en el puente de navegación. Tal indicación no dependerá del sistema de telemando del aparato de gobierno; *y6)* Será posible comprobar la posición angular del timón en el compartimiento del aparato de gobierno. *ii)* Además de lo prescrito en los párrs. a) y d) i) de la presente regla, todos los buques tanque nuevos cuyo

arqueado bruto sea igual o superior a 10.000 toneladas cumplirán con las siguientes prescripciones: 1) El aparato de gobierno principal estará provisto de dos o más servomotores idénticos y será capaz de accionar el timón tal como se prescribe en el párr. d) ii) 2) de la presente regla, funcionando con uno o más servomotores. Dentro de lo razonable y posible, el aparato de gobierno principal estará instalado de modo que la avería aislada ocurrida en sus tuberías o en uno de los servomotores no disminuya la integridad del resto del aparato. Todos los acoplamientos mecánicos que formen parte del aparato de gobierno y la conexión mecánica con todo sistema de telemando del aparato de gobierno, que pueda haber serán de una construcción sólida y de garantía que la administración juzgue satisfactoria; 2) Hallándose el buque navegando a la velocidad máxima de servicio en marcha adelante y con su calado máximo en agua salada, el aparato de gobierno principal deberá poder cambiar el timón desde una posición de 35 grados a una banda hasta otra de 35 grados a la banda opuesta. Se podrá cambiar el timón desde una posición de 35 grados de cualquiera de ambas bandas hasta otra de 30 grados a la banda opuesta sin que ello lleve más de 28 segundos, dadas las mismas condiciones; 3) El aparato de gobierno principal deberá ser de accionamiento mecánico siempre que sea necesario para cumplir con lo prescripto en el párr. d) ii) 2) de la presente regla; 4) Los servomotores del aparato de gobierno principal serán de un tipo que arranque automáticamente cuando, después de haber fallado el suministro de energía, se normalice ese suministro; 5) Dado que falle uno cualquiera de los servomotores del aparato de gobierno se dará la alarma en el puente de navegación. Se podrá poner en funcionamiento automática o manualmente cada uno de los servomotores desde un punto situado en el puente de navegación; y 6) Se proveerá un suministro secundario de energía derivada de la fuente de energía eléctrica de emergencia o de otra fuente independiente de energía situada en el compartimiento del aparato de gobierno, que pueda entrar en acción automáticamente sin tardar más de 45 segundos y que baste para alimentar por lo menos un servomotor del aparato de gobierno de modo que éste pueda accionar el timón tal como se especifica más abajo, y también para alimentar el correspondiente sistema de telemando del aparato de gobierno y el axiómetro. La citada fuente independiente de energía sólo se utilizará para este fin y tendrá capacidad suficiente para funcionar ininterrumpidamente durante media hora. Hallándose el buque navegando a la mitad de su velocidad máxima de servicio en marcha adelante, o a 7 nudos si esta velocidad fuera mayor, y con su calado máximo en agua salada, el servomotor del aparato de gobierno, mientras esté siendo alimentado por la fuente secundaria de energía, deberá poder cambiar el timón desde una posición de 15 grados a una banda hasta otra de 15 grados a la banda opuesta sin que ello lleve más de 60 segundos.

CAPÍTULO II-2: CONSTRUCCIÓN. PREVENCIÓN, DETENCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS Parte A: Generalidades **Regla 1:** Ámbito de aplicación Se añaden los apartados siguientes al texto actual del párr. a) iv) No obstante lo dispuesto en los aps. ii) y iii) del presente párrafo, a los efectos de las reglas 55 a) ii) y 60 del presente capítulo por buque tanque nuevo se entenderá: 1) Un buque tanque respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción después del 1 de junio de 1979; o 2) En ausencia de un contrato de construcción, un buque tanque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente después del 1 de enero de 1980; o 3) Un buque tanque cuya entrega se produzca después del 1 de junio de 1982; o 4) Un buque tanque que haya sido objeto de una reforma o una modificación de carácter importante: aa) Para las cuales se adjudique el oportuno contrato después del 1 de junio de 1979; o bb) Respecto de las cuales, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 1 de enero de 1982; o cc) Queden terminadas después del 1 de junio de 1982. v) A los efectos de las reglas 55 a) ii) y 60 del presente capítulo, por buque tanque existente se entenderá un buque tanque que no sea un buque tanque nuevo según se define éste en el ap. iv) del presente párrafo. vi) A los efectos del apartado iv) del presente párrafo, no se considerará que la transformación de un buque tanque existente de peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas métricas realizada para satisfacer las prescripciones del presente protocolo o del protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, constituye una reforma o una modificación de carácter importante. **Regla 3:** Definiciones Se sustituye el texto actual del párr. v) por el siguiente: v) Por “peso del buque vacío”, valor que se expresa en toneladas métricas, se entiende el desplazamiento de un buque sin carga, combustible, aceite lubricante, agua de lastre, agua dulce, agua de alimentación de calderas en los tanques ni provisiones de consumo, y sin pasajeros, tripulantes ni efectos de unos y otros. Se añade el párrafo siguiente al texto actual: x) Por “crudo” se entiende toda mezcla de hidrocarburos líquidos que se encuentra en forma natural en la tierra, haya sido o no tratada para hacer posible su transporte; el término incluye: i) Crudos de los que se hayan extraído algunas fracciones de destilados; ii) Crudos a los que se hayan agregado algunas fracciones de destilados. Parte E: Medidas de seguridad contra incendios en buques tanque **Regla 55:** Ámbito de aplicación Se sustituye el texto actual de esta regla por el siguiente: a) Salvo disposición expresa en otro sentido: i) La presente parte será de aplicación a todos los buques tanque nuevos que transporten crudos y productos derivados del petróleo cuyo punto de inflamación se dé a una temperatura que no exceda de 60 grados C (140 grados F) (prueba en vaso cerrado), verificado esto por un aparato de medida del punto de inflamación de tipo aprobado, y cuya presión de vapor Reid esté por debajo de la presión atmosférica, y otros productos líquidos que presenten un riesgo análogo de incendio; ii) Además, todos los buques a los que se aplique esta parte cumplirán con lo prescripto en las reglas 52, 53 y 54 del capítulo II-2 del convenio, si bien no se utilizarán los sistemas fijos contra

incendios, a base de gas, para los espacios de carga, en los buques tanque nuevos ni en los existentes que satisfagan lo dispuesto en la regla 60 del presente capítulo. Con respecto a los buques tanque existentes a los que no se exija que satisfagan la regla 60, la administración podrá, al aplicar lo prescripto en la regla 52 f), aceptar un sistema de espuma capaz de dirigir ésta al interior o al exterior de los tanques. Los pormenores de esta instalación deberán ser satisfactorios a juicio de la administración. *b)* Si se proyecta transportar cargamentos distintos de los citados en el párr. a) i) de la presente regla que supongan riesgos adicionales de incendio, se tomarán las medidas de seguridad complementarias que la administración juzgue oportunas. *c)* Los buques de carga combinados no transportarán productos sólidos a menos que todos los tanques de carga se hallen vacíos de crudos y de gas desprendido o a menos que, en cada caso, las medidas adoptadas sean satisfactorias a juicio de la administración. **Regla 60:** Protección de los tanques de carga Se sustituye el texto actual de esta regla por el siguiente: *a)* En los buques tanque nuevos de un peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas métricas, a fin de proteger la zona cubierta en que se encuentran los tanques de carga y estos mismos tanques, habrá un sistema fijo de espuma instalado en cubierta y un sistema fijo de gas inerte ajustados a lo dispuesto en las reglas 61 y 62 del cap. II-2 del convenio. No obstante, en lugar de dichos sistemas, tras examinar la disposición del buque y su equipo la administración podrá aceptar otras combinaciones de sistemas fijos si éstos ofrecen una protección equivalente, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5 del cap. I del convenio. *b)* Para ser considerado como equivalente, el sistema propuesto en sustitución del de espuma en cubierta deberá: *i)* Ser capaz de extinguir el fuego prendido en sustancias derramadas y de impedir la ignición del combustible derramado que todavía no esté ardiendo; *y ii)* Ser capaz de combatir incendios en tanques averiados. *c)* Para que pueda ser considerado como equivalente, el sistema propuesto en sustitución del fijo de gas inerte deberá: *i)* Ser capaz de impedir acumulaciones peligrosas de mezclas explosivas en los tanques de carga intactos durante el servicio normal, a lo largo de todo el viaje en lastre y mientras se efectúe toda operación necesaria en el interior de los tanques; *y ii)* Haber sido proyectado de modo que el riesgo de ignición nacido de la generación de electricidad estática en el propio sistema quede reducido al mínimo. *d)* Todo buque tanque existente de un peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas métricas destinado a operar en el transporte de crudos estará dotado de un sistema de gas inerte que cumpla con lo prescripto en el párr. a) de la presente regla a partir de una fecha no posterior a: *i)* Un plazo de dos años, contado desde la fecha de entrada en vigor del presente protocolo, respecto de los buques tanque de peso muerto igual o superior a 70.000 toneladas métricas; *y a ii)* Un plazo de cuatro años, contado desde la fecha de entrada en vigor del presente protocolo, respecto de los buques tanque de peso muerto inferior a 70.000 toneladas métricas, si bien por lo que respecta a los que tengan un peso muerto inferior a 40.000 toneladas métricas y no estén dotados de máquinas de lavado de tanques cuyo caudal, por máquina, sea superior a 60 metros cúbicos por hora, la administración podrá eximir a los que sean buques tanque existentes de la prescripción del presente párrafo cuando no sea razonable ni posible aplicarlas, teniendo en cuenta las características de proyecto del buque. *e)* Todo buque tanque existente en un peso muerto igual o superior a 40.000 toneladas métricas destinado a operar en el transporte de hidrocarburos que no sean crudos y todo buque tanque existente de un peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas métricas destinado a operar en el transporte de hidrocarburos que no sean crudos, dotado de máquinas de lavado de tanques cuyo caudal, por máquina, sea superior a 60 metros cúbicos por hora, estarán dotados de un sistema de gas inerte que cumpla con lo prescripto en el párr. a) de la presente regla a partir de una fecha no posterior a: *i)* Un plazo de dos años, contado desde la fecha de entrada en vigor del presente protocolo, respecto de los buques tanque de peso muerto igual o superior a 70.000 toneladas métricas; *y a ii)* Un plazo de cuatro años, contado desde la fecha de entrada en vigor del presente protocolo, respecto de los buques tanque de peso muerto inferior a 70.000 toneladas métricas. *f)* Todo buque tanque que utilice un procedimiento de lavado con crudos para los tanques de carga estará dotado de un sistema de gas inerte que cumpla con lo prescrito en la regla 62 del cap. II-2 del convenio y de máquinas de lavado fijas. *g)* Todos los buques tanque dotados de un sistema fijo de gas inerte irán provistos de un sistema de indicación del espacio vacío en los tanques sin abrir éstos. *h)* Todo buque tanque nuevo de arqueo igual o superior a 2000 toneladas, no regido por las disposiciones del párr. a) de la presente regla, irá provisto de un sistema de espuma capaz de dirigir ésta al interior o al exterior de los tanques. Los pormenores de esta instalación deberán ser satisfactorios a juicio de la administración.

CAPÍTULO V: SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN **Regla 12:** Aparatos náuticos de a bordo Se sustituye el texto actual del párr. a) por el siguiente: *a)* Todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 1600 toneladas pero inferior a 10.000 toneladas llevarán por lo menos un radar. Todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 10.000 toneladas llevarán por lo menos dos radares, cada uno de ellos capaz de funcionar independientemente del otro. Todos los radares instalados en cumplimiento de la presente regla serán de un tipo aprobado por la administración y se ajustarán a normas operacionales no inferiores a las adoptadas por la organización. En el puente de estos buques habrá medios que permitan efectuar el punteo con los datos proporcionados por el radar. **Regla 19:** Empleo del piloto automático Se añade el párrafo siguiente al texto actual: *d)* El gobierno manual será objeto de comprobación después de toda utilización prolongada del piloto automático y antes de entrar en las zonas en que la navegación exija precauciones especiales. Se añaden las reglas siguientes al presente capítulo: **Regla -1:** Funcionamiento del aparato de gobierno En las zonas en que la

navegación exija precauciones especiales, a bordo habrá más de un servomotor del aparato de gobierno funcionando cuando los servomotores tengan aptitud para funcionar simultáneamente. *Regla -2: Aparato de gobierno. Comprobación y prácticas* a) Dentro de las 12 horas previas a la salida del buque, la tripulación verificará y probará el aparato de gobierno. El procedimiento de comprobación comprenderá, según proceda, el funcionamiento de: *i) El aparato de gobierno principal; ii) El aparato de gobierno auxiliar; iii) Los sistemas de telemando del aparato de gobierno; iv) Los puestos de gobierno situados en el puente de navegación; v) La fuente de energía de emergencia; vi) Los axiómetros, tomando como referencia la posición real del timón; vii) Los dispositivos de alarma para fallos en el suministro de energía eléctrica destinada a los sistemas de telemando del aparato de gobierno; y viii) Los dispositivos de alarma para fallos del servomotor del aparato de gobierno.* b) Las verificaciones y pruebas comprenderán: *i) El recorrido completo del timón de acuerdo con las características que el aparato de gobierno deba reunir; ii) La inspección visual del aparato de gobierno y de sus conexiones articuladas; y iii) El funcionamiento de los medios de comunicación existentes entre el puente de navegación y el compartimiento del aparato de gobierno.* c) *i) En el puente de navegación y en el compartimiento del aparato de gobierno habrá expuestas permanentemente unas sencillas instrucciones de manejo con un diagrama funcional que muestre los procedimientos de conmutación de los sistemas de telemando del aparato de gobierno y de los servomotores de éste. ii) Todos los oficiales encargados del manejo o el mantenimiento del aparato de gobierno estarán familiarizados con el funcionamiento de los sistemas de gobierno instalados en el buque y con los procedimientos para pasar de un sistema a otro.* d) Además de las verificaciones y pruebas normales prescritas en los párrs. a) y b) de la presente regla, se efectuarán prácticas de gobierno del buque en situaciones de emergencia por lo menos una vez cada tres meses, a fin de adquirir experiencia en los procedimientos de gobierno apropiados para esas situaciones. Dichas prácticas comprenderán el mando directo desde el compartimiento del aparato de gobierno, los procedimientos de comunicación con el puente de navegación y, cuando proceda, la utilización de las fuentes secundarias de energía. e) La administración podrá no obligar a satisfacer la prescripción de efectuar las verificaciones y pruebas prescritas en los párrs. a) y b) de la presente regla con respecto a los buques que realicen con regularidad viajes de corta duración. Dichos buques deberán efectuar las verificaciones y pruebas mencionadas por lo menos una vez semanalmente. f) La fecha en que se efectúen las verificaciones y pruebas prescritas en los párr. a) y b) de la presente regla y la fecha y los pormenores de las prácticas de gobierno del buque en situaciones de emergencia efectuadas en virtud del párr. d) de la presente regla, se anotarán en el diario de navegación prescrito por la administración. NdeR.: No se publica el modelo de certificado (ver B.O. del 8/10/1981).