



XV REUNIÓN ORDINARIA DE AUTORIDADES MARÍTIMAS

PUNTO Nº 4.5 DEL TEMARIO

NORMAS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS IGUAL O SUPERIOR A LOS 24 MTS. DE ESLORA EN LA REGIÓN RESOLUCIÓN Nº 2 (XIV)

DOCUMENTO PRESENTADO POR GRUPO DE TRABAJO COORDINADO POR ECUADOR

RESUMEN

Sinopsis: Este documento propone un proyecto denominado “*Directrices ROCRAM para efectuar inspecciones de seguridad a buques pesqueros*”, que incluye un modelo de lista de chequeo para utilizar a bordo de buques pesqueros.

Medidas propuestas: Considerar el presente documento como una propuesta de guía para efectuar inspecciones de seguridad a los buques pesqueros mayores a 24 metros de eslora en la región.

1.- ANTECEDENTES:

1. Los buques de pesca en la región están sujetos solamente a normas nacionales de inspección de seguridad, debido a que la mayoría de los convenios marítimos internacionales excluyen a este tipo de buques de su ámbito de aplicación.
2. Estos buques tienen altos índices de accidentes, que involucran un importante número de pérdida de vidas humanas, lo cual podría ser reducido en gran medida mediante la aplicación de normas específicas de inspección de seguridad.
3. En el *Protocolo de 1993 al Convenio Internacional para la Seguridad de los*

Buques Pesqueros de 1977 (Protocolo Torremolinos) se establecen las directrices para la seguridad de los buques pesqueros con eslora igual o superior a 24 metros. El capítulo 3(5) del Protocolo insta a las partes a establecer, con carácter prioritario, las Directrices regionales uniformes, que deberán aplicar las Administraciones a los buques que operen en una misma región, habida cuenta de su modalidad operativa, del abrigo que ofrezca dicha región y de sus condiciones climáticas. Tales Directrices regionales uniformes deben ser notificadas a la Organización Marítima Internacional para que ésta, a su vez, las distribuya a las demás partes para su información.

4. En virtud de lo expresado, mediante la Resolución ROCRAM No. 2 (XIV), se creó un Grupo de Trabajo por Correspondencia para la elaboración de las “Directrices Regionales aplicables a los buques pesqueros con esloras igual o superior a 24 metros que operan en la región latinoamericana”. Este grupo de trabajo estuvo coordinado por la Autoridad Marítima del Ecuador y conformado además por Argentina, Chile, Cuba, Perú, Venezuela y Panamá, ésta última por invitación de Ecuador.

II.- DESARROLLO

1. La Autoridad Marítima del Ecuador elaboró un proyecto de *Directrices ROCRAM para efectuar inspecciones de seguridad a buques pesqueros* (Anexo 1), utilizando como base el *Reglamento de Seguridad para buques de pesca de 24 metros de eslora en adelante*¹ de la República de Panamá y como anexo al mismo una lista de chequeo para inspeccionar buques pesqueros (Anexo 2).
2. Este proyecto fue puesto a consideración de los demás miembros del Grupo de Trabajo por Correspondencia, sin haberse obtenido alguna observación o comentario al respecto.

III.- MEDIDAS QUE SE PROPONEN A LA REUNION.

1. Se invita a las Autoridades Marítimas miembros de la ROCRAM a tomar conocimiento del presente documento y sus anexos a fin de adoptar las acciones que se estimen oportunas.

¹ *Resolución No.603-04-118-ALCN del 28 de Octubre de 1988, emitida por la Dirección General Consular y de Naves de la República de Panamá



- ANEXO 1 -

DIRECTRICES ROCRAM PARA EFECTUAR INSPECCIONES DE SEGURIDAD A BUQUES PESQUEROS

INDICE

CAPITULO TITULO

- I Disposiciones Generales
- II Reconocimiento y Certificación
- III Estabilidad y Líneas de Carga
- IV Construcción e Inspección del Casco
- V Instalación de Maquinaria y Equipos
- VI Equipo contra Incendios
- VII Equipo de Salvamento
- VIII Procedimientos de Emergencia, Zafarranchos y Práctica

CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1 – PROPÓSITO

El propósito de estas Directrices es garantizar que los buques de pesca de los países de la ROCRAM, de 24 metros de eslora en adelante, sean equipados, mantenidos, operados e inspeccionados de forma tal que se alcancen los más altos niveles de seguridad practicables.

ARTÍCULO 2 — ÁMBITO DE APLICACIÓN.

Estas Directrices son aplicables a:

- a) Buques pesqueros matriculados o autorizados en un puerto perteneciente a cualquiera de los países miembros de la ROCRAM.
- b) Buques pesqueros que naveguen y realicen sus operaciones de pesca en aguas jurisdiccionales de los países miembros de la ROCRAM

Estas Directrices no son aplicables a:

- a) Buques pesqueros empleados exclusivamente para actividades deportivas o recreativas.
- b) Buques pesqueros empleados exclusivamente para el procesamiento de peces y otros recursos vivos del mar.
- c) Buques pesqueros empleados exclusivamente en investigaciones o adiestramiento.
- d) Buques pesqueros empleados exclusivamente en el transporte de pescado.

CAPITULO II RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN

ARTÍCULO 3 — RECONOCIMIENTOS

Es la inspección satisfactoria realizada por un inspector calificado de una organización reconocida o de la Administración Marítima de un país miembro de la ROGRAM.

ARTÍCULO 4 — CERTIFICACION

Es el documento emitido por la Administración Marítima respectiva que tiene una duración de 5 años, con una validación anual luego de un reconocimiento satisfactorio.

La validación anual del Certificado de Seguridad para buques de pesca estará sujeta a un reconocimiento satisfactorio llevado a cabo por una organización reconocida, o por la Administración Marítima respectiva.

ARTÍCULO 5 — DOCUMENTOS REQUERIDOS

- a) Certificado de Registro
- b) Certificado de Seguridad para Buque de Pesca.
- c) Certificado Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Hidrocarburos”, para buques de 400 tons. o más
- d) Certificado internacional de arqueo.
- e) Licencia de Estación de Radio
- f) Certificado internacional de prevención de contaminación por aguas sucias (MARPOL Anexo IV)

CAPITULO III ESTABILIDAD Y LINEAS DE CARGA

ARTÍCULO 6 — ESTABILIDAD Y LINEAS DE CARGA

ES el calado máximo operativo permitido que se marcará en ambos costados del buque. Se tendrá en cuenta que las condiciones de operación asociadas al francobordo y la estabilidad del buque sean adecuadas para el servicio previsto.

Cuando se realicen reformas al buque, la Administración podrá requerir información adicional sobre la estabilidad.

ARTÍCULO 7 — ESTABILIDAD DE BUQUES EXISTENTE

Todo buque existente tendrá sus características de estabilidad a satisfacción de la Administración respectiva. Se suministrará al Capitán información fiable y suficiente para permitirle obtener una estimación precisa de la estabilidad del buque en diferentes condiciones de servicio.

La información para el Capitán deberá estar en forma de un “Libreto de Estabilidad” que dé instrucciones específicas sobre la capacidad de carga del buque. El formato de este libreto deberá ser aprobado por la Administración. La Administración podrá aceptar los libretos de estabilidad emitidos por la Administración del anterior país de abanderamiento.

CAPITULO IV

CONSTRUCCIÓN E INSPECCIÓN DEL CASCO

ARTÍCULO 8 — CONSTRUCCION

Los buques tendrán suficiente resistencia estructural para soportar todas las condiciones previsibles de servicio. Se considerará que los buques construidos y mantenidos según las reglas de una Sociedad de Clasificación reconocida por la Administración cumplen con estos requisitos. Para los restantes buques, los criterios deberán cumplir con los requisitos de la Administración.

ARTÍCULO 9 — INSPECCION DEL CASCO

Cada dos años, como mínimo, los buques serán puestos en un dique seco o varadero y se efectuará un examen prolijo de la obra viva y muerta, procediéndose a un reconocimiento que servirá para la emisión de la certificación correspondiente.

CAPITULO V
INSTALACIÓN DE MAQUINARIA Y EQUIPOS

ARTÍCULO 10 — INSTALACIONES DE MAQUINARIA

La maquinaria principal y auxiliar, el equipo de gobierno, las calderas, los sistemas de combustible, los compresores y botellas de aire, los sistemas de tuberías y bombas y los sistemas de refrigeración deberán estar diseñados, contruidos e instalados de acuerdo a las directrices de los convenios internacionales. Además, deben estar protegidos y mantenidos de modo que no constituyan un peligro para las personas. Se considerará que los buques clasificados cumplen con estos requisitos. Para los restantes buques, los criterios deberán cumplir con los requisitos dictados por la Administración.

ARTÍCULO 11 – EQUIPOS

- a) En el puente de navegación se dispondrán indicadores de velocidad y dirección de giro de las hélices, si el buque tiene hélices de paso fijo, y de paso y de velocidad de giro, si las hélices son de paso variable. Los tacómetros del motor propulsor tendrán equivalentes a los indicadores de velocidad de las hélices.
- b) Se dispondrán medios de comunicación entre el puente de navegación y la sala de máquinas.
- c) Los buques tendrán un mecanismo principal de gobierno capaz de dirigir el buque a la velocidad máxima.
- d) Los buques de una sola hélice de 45 metros de eslora en adelante y que no tengan un sistema principal de gobierno completamente duplicado, tendrán un mecanismo auxiliar de gobierno que permita dirigir el buque a una velocidad de navegación razonable y capaz de ser puesto en acción rápidamente en una emergencia y se dispondrá de un indicador en el puente de navegación para mostrar la posición exacta del timón.
- e) Los buques tendrán un sistema eficaz de bombeo de sentinas, capaz de drenar todo compartimiento estanco.
- f) Habrán dos bombas de sentina independientes, operadas mecánicamente, capaces de dar una velocidad no menor de 2 m/s a través de la tubería principal de sentinas.
- g) Las succiones, válvulas de retención, cajas de distribución y varillas de

sonda de control, incluyendo los pasos a través de los mamparos y su accesibilidad, cumplirán con las directrices de los convenios internacionales a satisfacción de la Administración. Se dispondrán medios para sondear cada compartimiento conectado al sistema de bombeo de sentinas y que no sea fácilmente accesible en todo momento durante la navegación.

- h) En los espacios de maquinaria propulsora desatendidos, se dispondrá una alarma automática remota de nivel de sentinas.

ARTÍCULO 12 — INSTALACIONES ELECTRICAS.

Los sistemas eléctricos deberán estar diseñados, instalados, protegidos y mantenidos de modo que no constituyan un peligro para las personas, deberá verificarse que se han tomado precauciones adecuadas contra las descargas eléctricas; mediante la puesta a tierra de las máquinas, equipos eléctricos y las fundas metálicas de los cables; instalando protecciones contra cortocircuitos: evitando las altas temperaturas en los aparatos de iluminación, cables y motores. Los buques tendrán una fuente principal de energía eléctrica, un cuadro de distribución y un sistema de cableado eléctrico debidamente protegido para suministrar energía a la maquinaria, calefacción, alumbrado, ventilación, alarmas y otros circuitos requeridos a bordo. y la navegación.

Los buques tendrán una fuente de emergencia de energía eléctrica situada por encima de la cubierta continua más alta y fuera de los espacios de maquinaria.

La energía de emergencia deberá alimentar los siguientes consumidores simultáneamente:

1. Alumbrado de emergencia en las zonas de procesamiento de pesca bajo cubierta, pasillos, escaleras y salidas, así como en las zonas de estiba, embarque y arriado de las embarcaciones de supervivencia y los costados adyacentes.
2. La alarma general.
3. Las luces de navegación "fuera de control", a no ser que sean autónomas (baterías o petróleo)
4. La estación de radio, a no ser que tenga un sistema separado de baterías.
5. Sistema de gobierno de emergencia (>500 tons.)

ARTÍCULO 13 — EQUIPO DE NAVEGACION

- a) Compás Magnético - Todos los buques tendrán un compás magistral magnético aprobado situado fuera del puente de navegación' y con medios para tomar marcaciones sobre un arco del horizonte de 360° o tan próximo a esto como sea posible. Excepto cuando desde la posición del timonel se puede ver una imagen proyectada o reflejada de este compás, se dispondrá un segundo compás magnético aprobado dentro del puente de navegación para el gobierno del buque.
- b) Girocompás - Deberá instalarse un girocompás en los buques de 75- metros de eslora en adelante y en los que operen en latitudes donde los compases magnéticos son inestables.
- c) Inclinómetro - Todos los buques estarán provistos de un inclinómetro manual debidamente marcado y graduado hasta 45°.
- d) Sondas - Los buques de 45 metros de eslora en adelante llevarán además un aparato ecosonda aprobado.
- e) Radar - Los buques de 45 metros de eslora en adelante llevarán un equipo de radar aprobado.
- f) Publicaciones e Instrumentos - Todo buque estará provisto de instrumentos náuticos, cartas y publicaciones de navegación adecuadas para el viaje que habrá de emprender. La Administración decidirá en caso de duda que publicaciones e instrumentos adicionales deben llevarse a bordo.
- g) Equipo de Señales - Todos los buques llevarán a bordo una copia del Código Internacional de Señales en vigor. Los buques de 45 metros de eslora en adelante llevarán también una lámpara eficaz de señales diurnas que no dependerá únicamente de la fuente de energía eléctrica principal del buque. Los buques de 45 metros de eslora en adelante llevarán un juego completo de banderas de señales que permitan enviar comunicaciones usando el Código Internacional de Señales.
- h) Diarios y Registros - Todo buque llevará un Libro de Bitácora para anotar las incidencias diarias de la navegación. Los buques con potencia propulsora instalada mayor de 750 kW llevarán además un Diario de Máquinas para anotar las incidencias diarias en la operación de la maquinaria.

ARTÍCULO 14 — EQUIPO DE FONDEO Y AMARRE

Los equipos de fondeo y amarre deberán cumplir los requisitos de la Administración respectiva o los de una Sociedad de Clasificación reconocida por la Administración.

Todo buque dispondrá de equipo de fondeo capaz de operar con rapidez y seguridad, el cual debe constar de anclas, cadenas de anclas o cables de acero, estopores y un malacate u otros mecanismos para largar y levar anclas y para mantener el buque anclado en todas las condiciones previsibles del servicio.

Los buques también deberán estar provistos de equipo de amarre adecuado para amarrar con seguridad en todas las condiciones de operación.

ARTÍCULO 15 — MEDIOS DE ESCAPE

- a) Se dispondrán dos medios de escape ampliamente separados en cada nivel de las acomodaciones y en los espacios en los que trabaja normalmente la tripulación. Al menos uno de ellos deberá estar a través de una puerta, escalera o escala. Los escapes estarán dispuestos de forma que den salida inmediata a una cubierta exterior y de allí a las embarcaciones de supervivencia.
- b) En los espacios de maquinaria propulsora se dispondrán dos medios de escape tan separados como sea posible. En buques menores de 45 metros de eslora, si el tamaño de los espacios de maquinaria hace esto impracticable, puede omitirse uno de los medios de escape.
- c) Las rutas de escape deberán mantenerse libres de obstrucciones en todo momento.

CAPITULO VI EQUIPO CONTRA INCENDIOS

ARTÍCULO 16 — EQUIPO Y PROTECCION CONTRA INCENDIOS

La Administración respectiva aceptará los equipos aprobados por una Sociedad Clasificadora o por las Administraciones de los gobiernos de países firmantes del Convenio SOLAS.

Los buques menores de 45 metros de eslora tendrán al menos una bomba

principal contra incendios y los de mayor tamaño tendrán al menos dos bombas principales contra incendios. Además, todos los buques deberán tener una bomba contra incendios de emergencia.

ARTÍCULO 17 — BOMBAS CONTRA INCENDIOS

Las bombas principales contra incendios serán de accionamiento mecánico, o podrán ser accionadas por la maquinaria propulsora, siempre que se pueda desconectar rápidamente el eje de la hélice o que dicho eje lleve una hélice de paso variable. Cada bomba principal contra incendios deberá poder lanzar un chorro de agua a 12 metros de distancia, o mantener una presión de 0.25 newton/mm² en cualquier hidrante, mientras está conectada a dos mangueras contra incendios con una boquilla de al menos 12 mm.

Las bombas contra incendios de emergencia deben estar situadas fuera de los espacios que contienen las bombas principales contra incendios. Deben ser accionadas independientemente de la maquinaria propulsora y de la fuente principal de energía eléctrica. Se aceptarán con este fin las bombas portátiles y fijas con motor de combustión interna. Cada bomba contra incendios de emergencia deberá poder lanzar un chorro de agua a 10 metros de distancia mientras está conectada a una manguera contra incendios con una boquilla de al menos 12 mm.

ARTÍCULO 18 — COLECTOR PRINCIPAL CONTRA INCENDIOS. HIDRANTES, MANGUERAS Y BOQUILLAS

Todos los buques tendrán un colector principal e hidrantes y mangueras, el colector principal contra incendios no tendrá más conexiones que las necesarias para combatir incendios y para baldeo.

En todo buque el chorro de agua, el número y posición de los hidrantes deberá estar colocado para que un solo tramo de manguera pueda alcanzar cualquier parte del buque que normalmente esté accesible a la tripulación mientras que el buque está navegando.

Por cada hidrante habrá una manguera. Adicionalmente, habrá al menos una manguera de repuesto. Sin embargo, todo buque tendrá al menos cuatro (4) mangueras.

Las mangueras se llevarán en lugares visibles cerca de los hidrantes a los que pertenecen y los acoplamientos respectivos deberán ser plenamente compatibles. Cuando la conexión no sea de tipo rápido, cada hidrante tendrá su manguera conectada en forma permanente.

ARTICULO 19 — SISTEMA FIJO PARA COMBATIR INCENDIOS

Se dispondrá de un sistema fijo para combatir incendios en todo espacio que contenga calderas de combustible líquido o unidades de procesamiento de combustible y en todo espacio que esté desatendido durante la navegación y contenga motores propulsores de combustión interna con potencia instalada mayor de 375 kW.

El sistema puede operar con:

- Agua a presión atomizada; o
- Gas extintor o sofocador de incendios; o
- Espuma de alta expansión.

ARTÍCULO 20 — EXTINTORES PORTATILES DE INCENDIOS

Los buques llevarán un número suficiente de extintores de incendios aprobados, como sigue:

En los espacios de alojamiento y servicio habrá por lo menos un extintor portátil de polvo o espuma en cada nivel de cubierta.

En todo espacio que contenga maquinarias de combustible líquido o unidades de procesamiento de combustible habrá por lo menos dos (2) extintores portátiles de CO-2.

En estos espacios habrá también un recipiente que contenga por lo menos 0.15 m³ de arena y una pala.

En todo espacio que contenga maquinaria de combustión interna habrá un extintor portátil por cada 375 Kw. de potencia de dicha maquinaria o fracción. El número total de extintores portátiles así instalados en los espacios de maquinaria propulsora no será menor de cuatro (4).

Los buques con espacios para maquinaria propulsora de combustión interna y que por su tamaño no estén protegidos por un sistema fijo de extinción de incendios, tendrán al menos un extintor de 45 litros de capacidad de espuma, o su equivalente adecuado para fuegos de hidrocarburos. Cuando el tamaño de los espacios de maquinaria haga impracticable esta disposición, se llevarán cuatro (4) extintores portátiles.

Los extintores portátiles de espuma tendrán una capacidad de entre 9 y 14 litros de líquido. Se llevará una carga de repuesto por cada extintor portátil que pueda ser recargado fácilmente. Se llevarán extintores portátiles de repuesto en número

igual a la mitad de los extintores requeridos por las presentes directrices y que no sean fácilmente recargables.

Todos los extintores deberán ser recargados o revisados cada año y ser sometidos a una prueba de presión cuando la resistencia del recipiente parezca dudosa, pero al menos una vez cada cinco (5) años.

ARTÍCULO 21 — EQUIPO DE BOMBERO

Todo buque de 45 metros de eslora en adelante tendrá al menos un equipo de bombero completamente equipado conforme a los requisitos técnicos aprobados por la Administración.

ARTICULO 22 — PLANOS PARA CONTROL DE INCENDIOS

Habrán planos para el control de incendios permanentemente expuestos para guía de la tripulación. Estos consistirán en planos de disposición general indicando claramente para cada cubierta; las estaciones de control, las diversas secciones limitadas por mamparos de acero, los detalles relativos a las alarmas contra incendios, sistema de detección, equipo contra incendios, medios de acceso a los diferentes compartimiento cubiertas, etc., el sistema de ventilación y también deberán estar señalizadas las rutas de evacuación.

ARTÍCULO 23 — PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS

- a) Habrán medios para cerrar todas las puertas, aberturas de ventilación y otras aberturas a los espacios de maquinas y de carga, y para detener los ventiladores que sirven a dichos espacios; que deberán poder ser operados desde fuera de los espacios en cuestión.
- b) Habrán medios para parar las bombas de trasiego de combustible, purificadoras y otros equipos de manipulación de aceite y combustible que deberán poder ser operados desde fuera de los espacios en que están situados.
- c) Los gases inflamables o peligrosos deberán estibarse al aire libre y estarán adecuadamente sujetos y protegidos de los elementos. Las tuberías para gas serán de acero o cobre. Se pondrá especial cuidado en evitar el riesgo de incendio o explosión.
- d) Los motores portátiles de gasolina, las pinturas y otros líquidos inflamables o peligrosos deberán estibarse en espacios bien ventilados separados de otros espacios de alojamientos y servicio mediante mamparos estancos al gas y que tengan su acceso solamente desde las cubiertas exteriores. El equipo eléctrico instalado en estos espacios deberá ser apropiado para uso en atmósferas inflamables.
- e) Si hay calentadores eléctricos en los alojamientos, deberán ser de tipo fijo y

estar colocados lejos de materiales fácilmente inflamables. No se permitirán en los alojamientos los calentadores con llama desnuda. Las estufas y calentadores de agua a gas o petróleo se instalarán en espacios bien ventilados

- f) Se instalará una alarma automática remota de incendio en todo espacio de maquinaria propulsora que pueda quedar desatendido durante la navegación.

CAPITULO VII EQUIPO DE SALVAMENTO

Todo el equipo de salvamento debe ser de un tipo aprobado, ya sea por una Sociedad Clasificadora o por la Administración de los Gobiernos de Estados contratante del Convenio SOLAS.

ARTÍCULO 24 — EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA

Cada buque pesquero tendrá al menos dos (2) embarcaciones de supervivencia, que podrán ser botes salvavidas, balsas salvavidas o una combinación de ellos. Se aplicarán los siguientes requisitos mínimos:

- a) Todos los buques tendrán embarcaciones de supervivencia de capacidad combinada para acomodar al menos al 200% del número de personas a bordo. Una cantidad suficiente de estas embarcaciones de supervivencia, para acomodar al menos a todas las personas a bordo, deberán poder ser largadas por cada costado de la nave.
- b) En buques de 45 metros de eslora en adelante, las embarcaciones de supervivencia incluirán balsas salvavidas de suficiente capacidad para acomodar al menos el 50% de las personas a bordo.
- c) En buques de 45 metros de eslora en adelante se requerirá, además de lo anterior, un bote de rescate a motor, a menos que el buque tenga un bote salvavidas a motor.

ARTICULO 25 — ESPECIFICACIONES DE LAS EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA

Los botes salvavidas, balsas salvavidas, botes de rescate y el equipo para lanzarlos deben de ser de diseño y construcción aprobados según los requisitos técnicos de SOLAS y las directrices de la OMI.

ARTICULO 26 — MANTENIMIENTO DE LAS EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA

El equipo y las provisiones en los botes salvavidas y las balsas salvavidas no inflables deberán inspeccionarse cada 12 meses y renovarse las provisiones según se requiera. Las balsas salvavidas inflables, su equipo y provisiones deberán revisarse a intervalos regulares que no excedan de 12 meses en una estación de servicio aprobada. Sin embargo, en casos en que esto sea apropiado y razonable, la Administración podrá extender este periodo a 17 meses.

ARTICULO 27 — DISPONIBILIDAD DE LAS EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA.

Todos los elementos de salvamento deberán estar siempre listos para su uso en caso de emergencia. Los botes y balsas se estibarán de modo que puedan lanzarse al agua con rapidez y seguridad aún si el buque está con 40° de escora hacia cualquier banda y con 10° de asiento. Se estibarán tan lejos como sea posible de la hélice de la nave.

Todas las balsas salvavidas deben estibarse en disposición de flotar libremente. Si se aseguran para evitar el movimiento durante el mal tiempo, se debe instalar una zafa hidrostática en las ataduras para permitir que las balsas suban a la superficie si fuesen arrastradas al hundirse la nave.

En los alojamientos de tripulación y en el puente deberán exhibirse instrucciones para la operación de balsas salvavidas y supervivencia en las mismas.

ARTICULO 28 — MARCADO DE LAS EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA

Los botes y balsas *salvavidas* no inflables deben ser de un color muy visible (el naranja es internacionalmente utilizado) y deben tener claramente marcadas sus dimensiones principales, capacidad de transporte, nombre del buque y su puerto de registro. Los contenedores para las balsas inflables deben tener marcado el nombre del fabricante, el número de serie y la capacidad máxima.

ARTÍCULO 29 — PESCANTES

En caso de tener botes salvavidas, éstos deben estar unidos a un juego de pescantes de tipo aprobado. También se dispondrán pescantes para aquellas balsas salvavidas no inflables y botes de rescate que no puedan ser fácilmente largados al agua e izados a bordo sin asistencia mecánica.

Los pescantes de gravedad tendrán un par positivo de volteo durante todo el viaje

del pescante desde la posición de estiba hasta la posición fuera de la borda, bajo las condiciones de escora y asiento arriba indicadas. Para estos efectos, la carga de volteo del bote será el peso del bote más su equipo, pero sin la tripulación de lanzamiento.

Los pescantes basculantes tendrán un mecanismo para que los botes salvavidas, completamente equipados y con la tripulación de lanzamiento a bordo, puedan ser volteados rápidamente y en pleno control desde dentro hasta fuera de la borda, bajo las condiciones de escora y asiento arriba indicadas.

Los pescantes de un solo brazo accionados mecánicamente son aceptables sólo para los botes de rescate y balsas salvavidas. El mecanismo debe permitir que la embarcación sea sacada rápidamente bajo completo control desde dentro hasta fuera de la borda, en las condiciones de escora y asiento arriba indicadas. Se dispondrán topes para fijar el brazo en las posiciones dentro y fuera de la borda.

Los pescantes, tiras, poleas y mecanismos asociados para arriar deben tener suficiente resistencia para que un bote con todo su equipo y una tripulación de lanzamiento de por lo menos dos personas, o una balsa salvavidas con todo su equipo y complementos, puedan ser volteados y bajados al agua desde la cubierta de embarque cuando el buque tiene las condiciones de escora y asiento arriba indicadas.

Se dispondrán medios adecuados para zafar los botes salvavidas, botes de rescate o balsas salvavidas de las tiras. Deberán realizarse pruebas quinquenales a las tiras de los botes salvavidas.

ARTICULO 30 - EMBARQUE EN LAS EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA

Se dispondrán los medios adecuados para facilitar el embarque en las embarcaciones de supervivencia, incluyendo al menos una escala de sogas en cada costado de la nave, a menos que la distancia desde el punto de embarque hasta las embarcaciones de supervivencia flotando en el agua sea tal que haga innecesaria la escala.

Se dispondrá de alumbrado alimentado por la fuente de *energía* de emergencia para los puntos de estiba de las embarcaciones de supervivencia, sus mecanismos de arriado durante la preparación para el proceso de arriado y también el agua al que se arrian dichas embarcaciones hasta completar el proceso de arriado.

ARTÍCULO 31 - CHALECOS SALVAVIDAS

Todos los buques deben llevar chalecos salvavidas de tipo aprobado por la Administración para todo el personal a bordo. Los chalecos salvavidas deben estibarse en un lugar fácilmente accesible y su posición debe estar claramente señalada.

ARTÍCULO 32 — TRAJES DE INMERSIÓN

En los buques que no se dediquen a servicio costero y que operen fuera de aguas tropicales, se llevará un traje de inmersión de tamaño adecuado y cumpliendo con los requisitos de SOLAS para cada persona asignada a tripular el buque.

ARTÍCULO 33 - AROS SALVAVIDAS

Los requisitos mínimos de aros salvavidas serán:

- a) Ocho (8) aros salvavidas en buques de 75 metros de eslora en adelante.
- b) Seis (6) aros salvavidas en buques entre 45 y 75 metros de eslora.
- c) Cuatro (4) aros salvavidas en buques menores de 45 metros de eslora.
- d) Al menos la mitad de los aros salvavidas arriba indicados tendrán luces con encendido automático, que estarán situadas cerca de los aros salvavidas a los que pertenecen, con los necesarios medios de atadura.
- e) En buques de 45 metros de eslora en adelante, al menos dos de los aros salvavidas que tienen luces de encendido automático tendrán también una señal de humo auto activa y, dentro de lo posible, estarán dispuestos para permitir su rápido largado.
- f) Al menos un aro salvavidas en cada costado del buque tendrá atada una rabiza flotante de al menos 27.5 metros de largo. Estos aros salvavidas no tendrán luces de encendido automático.
- g) Todos los aros salvavidas estarán colocados en forma accesible para las personas a bordo y siempre estarán listos para ser soltados rápidamente y no estarán atados de ninguna manera.

ARTÍCULO 34 — SEÑALES DE PELIGRO

Cada buque llevará medios aprobados para hacer señales de peligro efectivas de día y de noche, incluyendo al menos 12 bengalas con paracaídas capaces de dar una luz roja brillante a gran altitud. Estarán situadas en lugar fácilmente accesible y su posición estará claramente marcada. Las señales pirotécnicas de socorro se renovarán dentro del periodo requerido por el fabricante.

Equipo de Radio Portátil para Embarcaciones de Supervivencia - Se llevará un aparato de radio portátil o una radiobaliza de localización de emergencia (EPIRB), ambos de modelo aprobado y de acuerdo a los requisitos técnicos de SOLAS, situado de modo que sea fácilmente accesible y cuya posición esté claramente señalada.

ARTÍCULO 35 — ROTULACIÓN DEL EQUIPO SALVAVIDAS

Todo el equipo salvavidas ha de estar claramente rotulado según se requiera para su uso específico, ya sea en el lenguaje predominante de la tripulación del buque y en inglés o mediante gráficos auto-explicativos.

CAPITULO VIII

PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA, ZAFARRANCHOS Y PRÁCTICAS

ARTICULO 36 — LISTADO DE EMERGENCIA

En buques de 24 metros de eslora en adelante habrá un listado de emergencia permanentemente expuesto, con instrucciones sobre los deberes asignados a los miembros de la tripulación en caso de emergencia y las señales para llamar a la tripulación a sus puestos de lucha contra incendios o de abandono de la nave. La señal será una serie de siete o más pitadas cortas seguidas por una pitada larga con el pito o sirena.

Se llevarán a cabo zafarranchos de incendio y de abandono a intervalos no mayores de un mes, pero dichos zafarranchos deberán tener lugar dentro de las 24 horas siguientes a zarpar si el 25% de la tripulación ha sido reemplazada desde el último zafarrancho.

Cuando se efectúen zafarranchos, el equipo salvavidas, contra- incendios y otros equipos de seguridad serán examinados para asegurar que estén completos y listos para operar.

Se registrarán en el libro oficial de bitácora las fechas en las cuales se lleven a cabo los zafarranchos, y si no se llevan a cabo dentro del periodo reglamentario o si se realizan sólo parcialmente, se hará una anotación indicando las circunstancias y el alcance de las prácticas efectuadas. En el libro de bitácora se incluirá un informe sobre el examen del equipo salvavidas, junto con un registro de los botes utilizados.

En los buques equipados con botes salvavidas, se sacarán diferentes botes en zafarranchos sucesivos. Los botes salvavidas se bajarán al agua por lo menos una vez cada cuatro meses, dentro de lo posible, momento en que se verificará la condición de todos los aparatos y sistemas y también la estanqueidad de los botes, además de la operación de los mecanismos de zafa.

Los zafarranchos se organizarán de forma tal que se asegure que la tripulación comprenda completamente y tenga práctica en las funciones que deben llevarse a cabo, incluyendo instrucciones en el manejo y operación de las balsas salvavidas.

ARTÍCULO 37 — PRIMEROS AUXILIOS.

- a) Todo buque llevará equipo de primeros auxilios adecuado para la duración y el servicio previsto de la nave, de acuerdo a la guía médica de primeros auxilios
- b) En buques de 45 metros de eslora en adelante, el equipo incluirá una camilla capaz de envolver al paciente y de ser transferida desde los espacios interiores accesibles a la tripulación hasta la cubierta, o desde el buque a tierra o a un bote.
- c) Habrán a bordo instrucciones sobre primeros auxilios en forma de guía médica.

ARTÍCULO 38 — INSTALACIONES DE RADIO.

- a) Todo buque de 75 metros de eslora en adelante deberá tener una estación GMDSS de acuerdo al SOLAS. Una estación INMARSAT combinada con una estación radiotelefónica será considerada equivalente a la estación radiotelegráfica.
- b) Todo buque de menos de 75 metros de eslora deberá tener una estación radiotelefónica de acuerdo al SOLAS.
- c) No obstante lo arriba indicado, los buques de cualquier tamaño certificados para servicio costero y que permanecen, mientras están en el mar, dentro del área de cobertura de las estaciones costeras de radio de ondas métricas (VHF), pueden ser autorizados por la Administración para tener solamente una estación de radio de ondas métricas (VHF).

- d) Todos los buques, excepto aquellos que sólo tienen instalada una estación de radio ondas métricas (VHF), deberán llevar a bordo el Manual para Uso del Servicio Móvil Marítimo y del Servicio Marítimo por Satélite de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

ARTÍCULO 39 — REGLAMENTO DE ABORDAJES.

Las luces y señales de navegación, así como los medios para emitir señales acústicas de todos los buques deberán cumplir con los requisitos del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, COLREG 1972. Los buques llevarán a bordo una copia del reglamento.

ARTÍCULO 40 — PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN.

Todo buque cumplirá con los requisitos aplicables del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar desde Buques, 1973, y su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). Todo buque mayor de 400 toneladas de registro bruto llevará un Certificado Internacional para Prevenir la Contaminación de Mar por hidrocarburos y combustibles del buque.



ANEXO 2 - LISTA DE CHEQUEO PARA BUQUES PESQUEROS

Nombre del Buque	Número OMI	Puerto de Registro	Número de Matrícula
Tipo Buque	Señal Llamada	Propietario	Armador
Lugar y Año de Construcción	Eslora	TRB	No. de Pasajeros
Servicio Autorizado	Manga Puntal	TRN	Dotación Mínima Oficiales/Tripulantes
Tipo de Inspección	Lugar de la Inspección	Fecha de la Inspección	Nombre del Inspector

SAT: Satisfactorio

OBS: Con Observación

NOS: No Satisfactorio

EXE: Exención

1. Generalidades y Documentación (Nave y Tripulación)

Orden	Pregunta	Calificación		Evidencia	Valoración
0	Todas las Deficiencias y Observaciones de la inspección anterior han sido solucionadas?	SAT	OBS		1000
		NOS	EXE		
10	Confirme que no se han realizado modificaciones a la nave o equipo (cualquier modificación debió ser autorizada por la Autoridad Marítima)	SAT	OBS		1000
		NOS	EXE		
20	La Nave dispone del plano de arreglo general y plano de capacidades que corresponde a su actual condición.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
30	Se Dispone de un Libro de Estabilidad Aprobado por Autoridad Marítima para su actual condición.				100
10	Existe un experimento de inclinación verificado por la Autoridad Marítima? (aplicable a todas las naves nuevas o modificadas a partir del 2 de Septiembre de 1997, con excepción de canoas de montaña, botes o similares y embarcaciones menores que no transporten pasajeros)	SAT	OBS		0,33%
		NOS	EXE		
20	Se detalla la Estabilidad Estanca para diferentes condiciones y es fácilmente interpretada por el capitán de la Nave?	SAT	OBS		0,33%
		NOS	EXE		
30	Se detalla la Estabilidad en Avería para diferentes condiciones y es fácilmente interpretada por el Capitán de la Nave?	SAT	OBS		0,33%
		NOS	EXE		
40	Confirme que inspecciones periódicas requeridas para recipientes presurizados este actualizada.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
50	Confirme si los ciclos de mantenimiento han sido actualizados de acuerdo con el plan.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
60	La documentación de la nave es original, fidedigna, vigente y se encuentra en regla?				1000
10	El Buque dispone de un Registro de la Bandera actualizado? 1. Pasavante de Navegación (Provisional por 6 meses) o 2. Patente de Navegación (Permanente)	SAT	OBS		100%
		NOS	EXE		
20	El buque dispone de un Registro del Puerto válido? 1. Matrícula Provisional Emitida por la Autoridad Marítima o 2. Matrícula Anual emitida por alguna de las Capitanías	SAT	OBS		11%
		NOS	EXE		
30	El buque dispone de un Registro de la Móvil Marítima válida? 1. Licencia de la Estación de Radio a Bordo 2. Licencia de la Estación de Radio en Tierra	SAT	OBS		11%
		NOS	EXE		
40	El buque dispone de un Documento de Dotación Mínima aprobada por la Autoridad Marítima válido?	SAT	OBS		100%
		NOS	EXE		
50	El Buque Dispone de Certificados Estatutarios válidos? 1. Certificado Internacional de Arqueo 2. Certificado de Líneas de Carga 3. Certificado de Seguridad de Buque de Carga 4. Certificado de Prevención de la	SAT	OBS		100%
		NOS	EXE		
60	El Buque Dispone de Certificación de Gestión de Seguridad válido? 1. DOC Documento de Cumplimiento de la Compañía que lo opera 2. SMC Certificado de Gestión de Seguridad al buque	SAT	OBS		100%
		NOS	EXE		

Nota - Exento Pesqueros



70	El buque posee un SOPEP o SIPE aprobado por la Administración?	SAT	OBS	11%
		NOS	EXE	
70	El registro de Certificados de competencias se encuentra actualizado para toda la tripulación.	SAT	OBS	100
		NOS	EXE	
80	Existen a bordo y se encuentran actualizadas con la última edición vigente de las siguientes Publicaciones			100
10	Leyes Marítimas y Portuarias nacionales	SAT	OBS	100%
		NOS	EXE	
20	Ley de Gestión Ambiental	SAT	OBS	50%
		NOS	EXE	
30	Ley de Sustancias Estupefacentes y Sicotrópicas	SAT	OBS	20%
		NOS	EXE	
40	Ley de Inmigración	SAT	OBS	30%
		NOS	EXE	
50	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar SOLAS (corregidas con las últimas enmiendas) (aplicable a naves de 300 TRB o más y de más de 35 pasajeros)	SAT	OBS	30%
		NOS	EXE	
60	Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar MARPOL (Enmendado) (aplicable a naves de 400 TRB o más y de más de 35 Pax)	SAT	OBS	30%
		NOS	EXE	
70	Convenio STCW-F	SAT	OBS	30%
		NOS	EXE	
90	El Certificado de Clase se encuentra vigente y corresponde a una Sociedad Clasificadora aprobada por la Autoridad Marítima .			100%
10	El Certificado de Clase posee el endoso de Inspección Anual?	SAT	OBS	10%
		NOS	EXE	
20	El Certificado de Clase posee el endoso de Inspección Intermedia (entre 2 y 3 años) si corresponde?	SAT	OBS	10%
		NOS	EXE	
100	El Status de Clase y Reporte de la Inspección en Dique de la Sociedad Clasificadora no contiene observaciones pendientes en casco o maquinaria?			100%
10	El Ciclo de Continuo de Casco y Ciclo Continuo de Maquinaria está actualizado?	SAT	OBS	5%
		NOS	EXE	
20	Se encuentran realizadas las inspecciones periódicas de Automatización o controles remotos de propulsión principal?	SAT	OBS	5%
		NOS	EXE	
30	Se ha confirmado que se ha llevado a cabo la inspección del eje de cola (cada 5 años)?	SAT	OBS	5%
		NOS	EXE	
40	El reporte de medición de espesores, está disponible a bordo y sus medidas se encuentran dentro de los límites permisibles (cada 5 años)?	SAT	OBS	5%
		NOS	EXE	

2. Seguridad de Radio

Orden	Pregunta	Calificación		Evidencia	Valoración
10	Se asegura la Disponibilidad de las instalaciones de Radio con por lo menos dos de los siguientes metodos ?	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
10	1. Instalación VHF duplicada? (Obligatorio en A1, A2, A3 y A4) 2. Instalación MF/HF duplicada? (Obligatorio en A2, duplica Inmarsat en A3) 3. Estacion INMARSAT duplicada? (Obligatorio en A3)	SAT	OBS		50%
		NOS	EXE		
20	tierra? 1. Asistencia técnica local en puertos de ruta habitual 2. Contrato válido por lo menos el año de inspección.	SAT	OBS		50%
		NOS	EXE		
30	1. Disponibilidad de Ingeniero Electrónico a bordo 2. Equipos de Prueba, Repuestos y Manuales disponibles a bordo.	SAT	OBS		10%
		NOS	EXE		



20	Se dispone de Personal Competente en cantidad suficiente para la operación eficiente de los equipos?				50%
10	Se Dispone de por lo menos un Operador Restringido Certificado ROC? (aplicable a naves de 300 TRB a 500 TRB y de 12 a 35 Pax)	SAT	OBS		10%
		NOS	EXE		
20	Se dispone de por lo menos 2 Operadores Generales Certificados GOC (aplicable a naves de 500 TRB a 1.600 TRB)	SAT	OBS		10%
		NOS	EXE		
30	Se dispone de por lo menos 3 Operadores Generales Certificados GOC (aplicable a naves de 1.600 TRB en adelante y de más de 35 Pax)	SAT	OBS		10%
		NOS	EXE		
30	Las Fuentes de Energía están en condición satisfactoria de operación?				50
10	Se encuentran conectadas y operativas las Fuentes de los Generadores Principales (Obligatoria)	SAT	OBS		10%
		NOS	EXE		
20	Se encuentra conectada y Operativa la Fuente del Generador de Emergencia si lo hubiere (Opcional)	SAT	OBS		10%
		NOS	EXE		
30	Fuente de Reserva (Obligatoria) 1. La Capacidad de las baterías permite por lo menos 1 hora de operación con todo el GMDSS si tiene Generador de Emergencia y 8 h si no lo tiene)? 2. La Capacidad de las baterías ha sido probada periódicamente desde su instalación?	SAT	OBS		10%
		NOS	EXE		
40	Los Radios de ondas métricas VHF han sido probados satisfactoriamente en todas sus capacidades?				50
10	Se ha probado la operación del VHF Base en los canales normales de trabajo? (aplicable a todas las naves) 1. Canal 16 2. Canal 6 3. Canal 13 4. Frecuencia asignada a la compañía si la hubiere	SAT	OBS		50%
		NOS	EXE		
20	Se ha probado satisfactoriamente la capacidad del VHF de enviar una Llamada Selectiva Digital DSC (Codificador-Decodificador aplicable a naves de 50 TRB en adelante incluido pesca y todas las naves de pasajeros)?; confirmando: 1.- El acuso de recibo de la estación costera o de otra embarcación y 2.- El envío preciso de la identificación (MMSI) y la posición mediante el interfase con el	SAT	OBS		30%
		NOS	EXE		
30	Se ha probado satisfactoriamente la capacidad del equipo VHF de recibir una señal de socorro automáticamente a través del receptor de guardia mientras se mantiene en el canal normal de trabajo? (aplicable a naves de 50 TRB en adelante incluido pesca y todas las naves de pasajeros)	SAT	OBS		30%
		NOS	EXE		
40	Se ha probado satisfactoriamente la comunicación Radiotelefónica del VHF? (aplicable a naves de 50 TRB en adelante incluido pesca y todas las naves de pasajeros) 1. Canal 24 2. Canal 25 3. Canal 16 4. canal 13 5. canal 6	SAT	OBS		5%
		NOS	EXE		
50	Los Radios de ondas Hectométricas/ Decamétricas MF/HF han sido probados satisfactoriamente en todas sus capacidades? (aplicable a naves de 150 TRB en adelante incluido naves de pesca y naves de pasaje de más de 35 Pax)				50
10	de enviar una Llamada Selectiva Digital DSC (Codificador-Decodificador)?; confirmando: 1.- El acuso de recibo de la estación costera o de otra embarcación y 2.- El envío preciso de la identificación (MMSI) y la posición mediante el interfase con el GPS de la nave.	SAT	OBS		50%
		NOS	EXE		
20	Se ha probado satisfactoriamente la capacidad del equipo MF/HF de recibir una señal de socorro automáticamente a través del receptor de guardia mientras se mantiene en el	SAT	OBS		50%



			NOS	EXE	
		canal normal de trabajo?			
	30	Se ha probado satisfactoriamente la comunicación Radiotelefónica del MF/HF?	SAT	OBS	50%
			NOS	EXE	
60		La Estación buque-tierra INMARSAT "B" y/o "C" o "M" ha sido probada satisfactoriamente? (aplicable a naves de 500 TRB en adelante incluyendo naves de pesca y naves de pasaje de más de 35 Pax)	SAT	OBS	50
			NOS	EXE	
70		El Receptor de Mensajes de Seguridad MSI ha sido comprobado su funcionamiento satisfactorio? (aplicable a naves de 150 TRB en adelante incluyendo naves de pesca y todas las naves que lleven pasajeros)			50
	10	El Receptor NAVTEX y/o EGC según los registros disponibles a bordo ha recibido los mensajes enviados diariamente?	SAT	OBS	10%
			NOS	EXE	
	20	Se ha probado el receptor NAVTEX / EGC satisfactoriamente?	SAT	OBS	10%
			NOS	EXE	
80		Se ha probado satisfactoriamente los Radio Bidireccionales? (Todo tipo de Naves desde 1 TRB en adelante, naves de pesca y naves que transporten pasajeros en cualquier modalidad)			50
	10	Se ha verificado la cantidad de Radios Bidireccionales: 1. Naves de hasta 299,9 TRB incluido pesca y Tour de bahía o diario por lo menos 1 Radio 2. Naves de 300 a 499,9 TRB incluido pesca y naves de más de 12 hasta 35 pasajeros, por lo menos 2 Radios 3. Naves de 500 TRB en adelante incluido pesca y naves de más de 35 pasajeros, por lo menos 3 Radios	SAT	OBS	5%
			NOS	EXE	
	20	Los Radio Bidireccionales poseen por lo menos las frecuencias: 1. Canal 6 2. Canal 13 3. Canal 16	SAT	OBS	5%
			NOS	EXE	
	30	Los Radios Bidireccionales poseen capacidades requeridas para salvamento? 1. Puede sumergirse hasta por lo menos 1 metro bajo el nivel del mar 2. Flota en el agua 3. Tiene un color fácil de ser identificado (Amarillo o Naranja)	SAT	OBS	5%
			NOS	EXE	
	40	La Fuente de Energía garantiza o horas de uso continuo: 1. Posee una batería de litio con capacidad de 8 horas lista pero sin uso. 2. Posee una batería recargable instalada en el equipo. 3. Posee un cargador de batería para mantener recargada	SAT	OBS	5%
			NOS	EXE	
90		La Radiobaliza de Posicionamiento Satelital "EPIRB" ha sido verificado que se encuentra lista para ser usada en caso de emergencia? (Todo tipo de Naves desde 10 TRB en adelante, naves de pesca y naves que transporten pasajeros en cualquier modalidad)			50
	10	La Identificación de la Estación Móvil Marítima MMSI se encuentra ingresada en el equipo y ha sido probado mediante un certificado del proveedor que adjunta hoja impresa con datos del mismo?	SAT	OBS	10%
			NOS	EXE	
	20	La fecha de caducidad de la Batería tiene una vigencia de por lo menos 360 días más contados desde el momento de la inspección?	SAT	OBS	5%
			NOS	EXE	
	30	El Seguro Hidrostático instalado se encuentra vigente el momento de la inspección?	SAT	OBS	10%
			NOS	EXE	
	40	La operación del EPIRB ha sido probada mediante el uso de la opción de prueba "Test"?	SAT	OBS	10%
			NOS	EXE	
	50	1. Emite en frecuencia de 406 MHz la señal satelital 2. Emite señal homming en 121,5 MHz 3. Tiene correctamente instalado y vigente un Seguro Hidrostático	SAT	OBS	5%
			NOS	EXE	



100	El Respondedor de Radar SART se encuentra operativo y listo para su uso? (aplicable a las naves de 150 TRB en adelante incluyendo las de pesca y naves de mas de 12 pasajeros)	SAT	OBS	50
		NOS	EXE	
200	Se ha probado satisfactoriamente el Sistema de Monitoreo de Naves VMS comprobando el envío automático de su posición e identificación de la nave?	SAT	OBS	5
		NOS	EXE	
300	Se ha probado satisfactoriamente el Sistema Automático de Identificación AIS confirmando que es capaz de interrogar y ser interrogado sobre datos completos de otras naves y de la propia? (aplicable a naves de 500 TRB o más y de más de 35 Pax)	SAT	OBS	5
		NOS	EXE	
400	Se encuentran actualizadas todas publicaciones para el área de operaciones de la nave?			30
10	Manual para uso de los Servicios Móvil Marítimo y Móvil Marítimo por Satélite	SAT	OBS	20%
		NOS	EXE	
20	Lista de los Distintivos de Llamada y de las Identidades Numéricas	SAT	OBS	20%
		NOS	EXE	
30	Nomenclator de las Estaciones Costeras	SAT	OBS	20%
		NOS	EXE	
40	Nomenclator de las Estaciones de Barco	SAT	OBS	20%
		NOS	EXE	
50	Nomenclator de las Estaciones de Radiodeterminación y de las Estaciones que efectúan Servicios Especiales.	SAT	OBS	20%
		NOS	EXE	
60	Reglamento de Radiocomunicaciones y de las Resoluciones y Recomendaciones UIT-T	SAT	OBS	20%
		NOS	EXE	
500	<p>enviadas y recibidas indicando la hora y minutos como se detalla:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Comunicaciones relativas al tráfico de Socorro 2. Comunicaciones de Urgencia y Seguridad 3. Escucha en periodos de silencio en la frecuencia de Socorro. 4. Comunicaciones entre la Nave y las estaciones Terrestres o Móviles 5. Incidentes del Servicio 6. Situación de la Nave al menos una vez al día 7. Comienzo y Final de cada periodo de Servicio 	SAT	OBS	20
		NOS	EXE	

3. Seguridad de Navegación

Orden	Pregunta	Calificación		Evidencia	Valoración
10	Están instalados y en condición satisfactoria los siguientes equipos de navegación según sea aplicable	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
10	<p>Se ha verificado que los Compases Magnéticos del Magistral, Puente de Gobierno, Servomotor, etc. se encuentran debidamente compensados y</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Una curva de desvío para c/u de ellos se haya expuesta? 2. La luz del compás permite una adecuada lectura de las marcaciones? 3. Se ha verificado que no existen burbujas de aire en el interior de cápsula? 	SAT	OBS		14%
		NOS	EXE		
20	Se ha verificado que el Girocompás en el Puente de Gobierno y repetidores se encuentran alineados? (aplicable a naves de 300 TRB en adelante y más de 35 pasajeros)	SAT	OBS		14%
		NOS	EXE		
30	Se ha verificado que los Radares de Navegación operan de manera satisfactoria y uno de ellos dispone de 9 GHz?	SAT	OBS		14%
		NOS	EXE		
40	Se ha verificado que el Radar de ARPA opera de manera satisfactoria?	SAT	OBS		14%
		NOS	EXE		
50	Se ha verificado que el Ecosonda opera de manera satisfactoria?	SAT	OBS		14%
		NOS	EXE		
60	<p>La Consola del Puente de Gobierno dispone de indicadores operativos?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Indicador de Angulo de Caña 	SAT	OBS		14%
		NOS	EXE		



			NOS	EXE		100/0
		2. Indicador de Revoluciones del motor/ Velocidad 3. Parametros elementales de operacion del motor				
70		Se encuentran en condicion satisfactoria los instrumentos de información meteorológica? (aplicable a naves de 300 TRB o más y más de 35 Pax)	SAT	OBS		14%
		1. Anemómetro 2. Barómetro	NOS	EXE		
20		Se ha confirmado la existencia y operatividad de las siguientes Luces de Navegación, señales y alarmas:				
		1. Luces de Costado a Eb y Bb, Luz de Tope (Palo mayor y proa) y Luz de alcance o estela a popa 2. Luces de Fondeo de Proa y Popa 3. Luces de Remolque 4. Luces de Buque sin Gobierno 5. Luces de Buque con Capacidad de maniobra restringida. 6. Lámpara de señales y su fuente de poder 7. Señales bi cónicas y 3 esferas negras 8. Banderas del Código Internacional de Señales 9. Campana en proa, Sirena o Gong 10. Escala de Práctico y Escala Real o Pasarela de regala	SAT	OBS		100
			NOS	EXE		
30		Se registra en el bitácora el haber probado y encontrado satisfactorio 12 h antes de c/ zarpe los siguientes equipos:				
		1. Sistema de Gobierno.(prueba de operación del sistema principal, auxiliar, control remoto, desde el puente con poder de emergencia, indicador de Angulo de caña, unidad de poder del servomotor) 2. Comunicación entre el Puente de Gobierno. Sala de Maquinas y el Servomotor. 3. Movimiento completo de la caña 35° Eb a 35° Bb 4. Inspección visual de nivel del Tanque (100%) y fugas o goteos en el sistema de gobierno.	SAT	OBS		100
			NOS	EXE		
40		Existe instalado un sistema de alarma general de emergencias y sistema megafónico en estado satisfactorio. (aplicable a naves de 300 TRB en adelante y más de 12 Pax)	SAT	OBS		100
			NOS	EXE		
50		Se encuentran actualizadas todas las cartas náuticas y publicaciones para el área de operaciones de la nave?				100
10		Se ha verificado que se dispone de todas Cartas Náuticas corregidas a la Fecha para el área normal de operación?				
		1. Cartas IOA _ Oceánicas (Solo para Tráfico Internacional o a Galápagos de naves de 300 TRB en adelante) 2. Cartas IOA ___ Continentales o IOA ____ Costeras 3. Cartas IOA _____ de Aproximación 4. Cartas IOA _____ de Fondeo	SAT	OBS		11%
			NOS	EXE		
20		Se ha verificado que se dispone del registro completo de Avisos a los navegantes del año en curso y el año anterior?				
		1. Diarios hasta el día de la inspección 2. Mensuales hasta el último mes anterior	SAT	OBS		11%
			NOS	EXE		
30		Se encuentra disponible la tabla de mareas actualizada? 1. Mensual bajada de la Web de Instituto Oceanográfico para el mes en curso o 2. Anual en publicación emitida por el Instituto Oceanográfico				
			SAT	OBS		11%
			NOS	EXE		
40		Se encuentra disponible en el Puente el Reglamento para Prevenir Colisiones en el Mar COLREG actualizado? (2004)				
			SAT	OBS		11%
			NOS	EXE		
60		Se encuentra disponible el Derrotero de las Costas Ecuatorianas del 2004 actualizado a la fecha de la inspección desde la Web del Instituto Oceanográfico? (naves de 50 TRB en adelante y Tour de bahía, diario o cabotaje.)				
			SAT	OBS		11%
			NOS	EXE		
70		Se encuentra disponible la Lista de Faros y Boyas del 2005 actualizado a la fecha desde la Web del Instituto Oceanográfico? (naves de 50 TRB en adelante y Tour de bahía, diario o cabotaje.)				
			SAT	OBS		11%
			NOS	EXE		
80		Se encuentra disponible el Código Internación de Señales (libro) actualizado? (naves de 300 TRB en adelante y más de				
			SAT	OBS		11%



	90	Se encuentra disponible el Almanaque Náutico del año en curso? (naves de 300 TRB en adelante y más de 12 Pax)	NOS	EXE		11%
	90	Se encuentra disponible el Almanaque Náutico del año en curso? (naves de 300 TRB en adelante y más de 12 Pax)	SAT	OBS		11%
	90	Se encuentra disponible el Almanaque Náutico del año en curso? (naves de 300 TRB en adelante y más de 12 Pax)	NOS	EXE		11%
60		Se encuentran expuestos en el Puesto de Gobierno y son legibles los siguientes Informativos?				5
	10	Diagrama del procedimiento de cambio de gobierno	SAT	OBS		5%
	10	Diagrama del procedimiento de cambio de gobierno	NOS	EXE		5%
	20	Características de la Nave y Radio de Giro	SAT	OBS		5%
	20	Características de la Nave y Radio de Giro	NOS	EXE		5%
	30	1. Número OMI 2. Señal de Llamada 3. MMSI 4. Número de Matrícula	SAT	OBS		5%
	30	1. Número OMI 2. Señal de Llamada 3. MMSI 4. Número de Matrícula	NOS	EXE		5%
	40	Curva de Desvío del compás magnético	SAT	OBS		5%
	40	Curva de Desvío del compás magnético	NOS	EXE		5%
	50	Poster de la OMI de arreglos para recepción del Práctico a bordo	SAT	OBS		5%
	50	Poster de la OMI de arreglos para recepción del Práctico a bordo	NOS	EXE		5%
	60	Poster del Código Internacional de Señales	SAT	OBS		5%
	60	Poster del Código Internacional de Señales	NOS	EXE		5%
	70	Poster del Código para Prevenir Colisiones en el Mar	SAT	OBS		5%
	70	Poster del Código para Prevenir Colisiones en el Mar	NOS	EXE		5%
	80	Poster de Escala Beaufort de Condición Meteorológica y Estado de Mar	SAT	OBS		5%
	80	Poster de Escala Beaufort de Condición Meteorológica y Estado de Mar	NOS	EXE		5%
70		Existe registros de haber realizado Ejercicio de Falla de Gobierno cada 3 meses y el personal demuestra que se encuentra familiarizado.	SAT	OBS		5
70		Existe registros de haber realizado Ejercicio de Falla de Gobierno cada 3 meses y el personal demuestra que se encuentra familiarizado.	NOS	EXE		5

4. Líneas de Carga

Orden	Pregunta	Calificación		Evidencia	Valoración
10	La nave tiene marcada de manera permanente la Marca de Plimsol de acuerdo al certificado de líneas de carga.	SAT	OBS		100
10	La nave tiene marcada de manera permanente la Marca de Plimsol de acuerdo al certificado de líneas de carga.	NOS	EXE		100
20	Las Puertas y Escotillas Estancas han sido probadas (prueba de luz, tiza o agua) y encontradas satisfactorias.	SAT	OBS		100
20	Las Puertas y Escotillas Estancas han sido probadas (prueba de luz, tiza o agua) y encontradas satisfactorias.	NOS	EXE		100
30	Las Puertas contra incendio han sido accionadas manual y automáticamente y encontradas satisfactorios.	SAT	OBS		100
30	Las Puertas contra incendio han sido accionadas manual y automáticamente y encontradas satisfactorios.	NOS	EXE		100
40	La condición del Equipo de Fondeo y Amarre: anclas, cadenas y cabrestantes es satisfactoria en lo que ha podido ser visto	SAT	OBS		100
40	La condición del Equipo de Fondeo y Amarre: anclas, cadenas y cabrestantes es satisfactoria en lo que ha podido ser visto	NOS	EXE		100
50	La operación de los Equipos e Instrumentos de Carga se ha verificado satisfactoriamente.	SAT	OBS		100
50	La operación de los Equipos e Instrumentos de Carga se ha verificado satisfactoriamente.	NOS	EXE		100
60	La Condición del Casco y sus equipos de cierre ha sido verificada incluyendo los siguientes según sean aplicables:	SAT	OBS		100
60	La Condición del Casco y sus equipos de cierre ha sido verificada incluyendo los siguientes según sean aplicables:	NOS	EXE		100
10	Accesos de interperie sobre cubierta, casetas, nervios, aberturas, escotillas, imbornales, superestructura, ventanas, descargas y válvulas de sanitarios, barandales, potalón y accesorios	SAT	OBS		10%
10	Accesos de interperie sobre cubierta, casetas, nervios, aberturas, escotillas, imbornales, superestructura, ventanas, descargas y válvulas de sanitarios, barandales, potalón y accesorios	NOS	EXE		10%
20	Venteos, rejillas de succión o descarga y tuberías de aire.	SAT	OBS		10%
20	Venteos, rejillas de succión o descarga y tuberías de aire.	NOS	EXE		10%
30	Penetraciones en mamparos estancos se encuentran selladas	SAT	OBS		10%
30	Penetraciones en mamparos estancos se encuentran selladas	NOS	EXE		10%
40	Tapa Escotillas, bordes y empaques verificados.	SAT	OBS		10%
40	Tapa Escotillas, bordes y empaques verificados.	NOS	EXE		10%
70	La Inspección de Bodegas o Tanques de Carga es satisfactoria: 1. Una Bodega o Tanque a proa y una a la cuadra (buques < 10 años) o 2. Todas las Bodegas o Tanques (buques de 10 años o más)	SAT	OBS		10
70	La Inspección de Bodegas o Tanques de Carga es satisfactoria: 1. Una Bodega o Tanque a proa y una a la cuadra (buques < 10 años) o 2. Todas las Bodegas o Tanques (buques de 10 años o más)	NOS	EXE		10
80	La Inspección de Tanques de Lastre o Tanques que se llenen con agua de mar ha sido verificada satisfactoriamente?				100
10	La Condición de los Tanques es aceptable?	SAT	OBS		10%
10	La Condición de los Tanques es aceptable?	NOS	EXE		10%



	10	La Condición de los Tanques es aceptable:	NOS	EXE		100%
	20	La Condición de los Estructurales es satisfactoria y no hay evidencia de torceduras o abolladuras	SAT	OBS		10%
			NOS	EXE		
	30	Los tanques se encuentran protegidos con un recubrimiento duro (pintura Epoxica o equivalente, de color claro) y protegido con ánodos de sacrificio?	SAT	OBS		10%
			NOS	EXE		
	90	Inspección de Cerca (close up) y verificación de espesores de áreas que han sido identificadas en el Status de Clase como Corrosión Substantial ha sido llevada a cabo satisfactoriamente utilizando formato de condición estructural de cubiertas y condición de Tanques?	SAT	OBS		10
			NOS	EXE		

5. Seguridad de Equipos Contra Incendio

Orden	Pregunta	Calificación		Evidencia	Valoración
10	El Plano de Seguridad y Cuadro de zafarranchos aprobados por la Autoridad Marítima han sido examinados, ha sido confirmado que la distribución de Equipos corresponde en número y ubicación a la existente a bordo, que el personal conoce sus Obligaciones y sus duplicados en idioma español expuestos en lugar visible: (R II-2 15 / 2.4) (R II-2 10 / 2.17) (R II-2 15 / 2)	SAT	OBS		100
	1. Plano CI y Cuadro de Zafarrancho en pasillo de área más transitada 2. Plano CI en ambas bandas de la Acomodación en estuches protegidos 3. Cuadro de Zafarranchos en el Puente de Gobierno y Consola de Máquinas	NOS	EXE		
20	Los detectores de humo y/o fuego y el sistema de alarmas han sido examinados y encontrados satisfactorios	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
30	Una prueba operativa del sistema contra incendios y c/u de las 2 bombas de 50 GPM (menos de 300 TRB solo 1) y 1 bomba de emergencia ha sido realizada separadamente para confirmar que 1 pitón de 12 mm puede proveer un chorro a 12/6 metros y mantener una presión de 2,05 Kg. Instructivo para la prueba en:	SAT	OBS		1000
		NOS	EXE		
40	Las mangueras, pitones doble propósito, aplicadores y llaves ubicados en sus estaciones, una cada 30 metros en cada banda y su condición es satisfactoria.(R II -2 10 / 2.1)	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
50	El Sistema Fijo Contra incendios de los espacios que contienen motores de combustión interna para propulsión o motores de combustión interna para fines diferentes pero con más de 500 HP o 375 KW o que contengan calderos o cualquier instalación de combustible líquido fue inspeccionado y encontrado satisfactorio.(R II-2 10 / 5.2.1)	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
60	En el Pañol de Pinturas e inflamables, se verificó que existe un sistema de CO2 para un 40% del volumen del pañol, polvo químico con 0,5 Kg. de polvo por metro cúbico o un sistema de aspersión o rociadores de agua de 5/m2 minuto, que se puede hacer funcionar desde el exterior del espacio protegido.(R II-2 10 / 6.3)	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
70	En la sala de máquinas están convenientemente distribuidos a no más de 10 m c/u, extintores de espuma de 9 litros y uno de 45 litros, en donde exista equipos eléctricos extintores de CO2 de 15 libras y por lo menos un dispositivo portátil lanza espuma contraincendios y recipiente con arena cerca de las calderas.(R II-2 10 / 5.2.2)	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
80	Se cumple la prohibición de tener sistemas Contraincendio que contengan Halon 1211, 1301 y 2402.(R II-2 10 / 4.1.3)	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
90	La Prueba Hidrostática Quinquenal de la Botellas del Sistema Fijo de CO2 han sido verificada con fecha: _____	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
110	Las paradas remotas de ventiladores y maquinaria y corte de combustible en los espacios de Máquinas, y en donde tengan instalado las paradas remotas de ventiladores de la acomodación y medios de corte de Energía Eléctrica de la cocina están en condición operativa satisfactoria.(R II-2 10 / 4.2)	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		



120	Las Estaciones contraincendio contienen equipos contraincendio completos y en condición satisfactoria.(R II-2 10 /10) 1. Trajes, Casco, Guantes y Botas de Bombero 2. Mascara de respiración para 30 minutos y 1 Botella de respeto por cada Equipo 3. Líneas de vida a prueba de fuego 4. Hacha contraincendio probada 5. 1 Conexión Internacional a Tierra	SAT	OBS	100
		NOS	EXE	
130	Existen extintores portátiles de tipo adecuado, en cantidad suficiente y por lo menos 1 a la entrada de cada espacio interior Están ubicados en lugares visibles, listos para su uso, en sus calzos, que pueden ser alcanzados rápida y fácilmente en todo momento en caso de incendio y han sido inspeccionados por cia especializada.(R II-2 10 / 3.2)	SAT	OBS	100
		NOS	EXE	
140	Existen suficientes cargas de respeto o extintores adicionales el 100% del total de extintores instalados.(R II-2 10 / 3.3)	SAT	OBS	100
		NOS	EXE	
150	En la acomodación existe al menos un número suficiente de extintores de espuma de 9 litros por cada cubierta, han sido mantenidos con fecha: _____ y se ha comprobado que No existen extintores de incendio a base de CO2 en los espacios de alojamiento.(R II-2 10 / 3.2.3)	SAT	OBS	100
		NOS	EXE	
160	Existe un Plan de Mantenimiento de equipos contraincendio a cargo de un miembro de la tripulación el mismo que Ha sido revisado y encontrado actualizado los registros y la condición de su mantenimiento encontrado satisfactoria.(R II-2 14 / 2.2)	SAT	OBS	100
		NOS	EXE	
170	Existe un Manual de Formación en c/sala de estar y el personal está familiarizado con el uso de los equipos.(R II-2 15/2.3)	SAT	OBS	100
		NOS	EXE	
180	Las Puertas, Escotillas y Divisiones CI han sido verificadas y encontradas satisfactoria? 1. A 15 o B 15 2. A 30 o B 30 3. A 60 o B 60	SAT	OBS	10
		NOS	EXE	
190	El Aislamiento Contrincendio en mamparos y cielo raso se encuentra en condición satisfactoria segun el Plano de Seguridad? 1. Cielo raso de Sala de Máquinas/ Bombas 2. Mamparos de salas de Máquinas que limitan con áreas combustibles.	SAT	OBS	10
		NOS	EXE	
200	Existen Máscaras de Escape EEBD ubicadas en los niveles inferiores de las salas de Máquinas y salas de Bombas cerca de las vías de escape y se encuentran en estado satisfactorio?	SAT	OBS	10
		NOS	EXE	
210	La cocina ha sido inspeccionada y encontrado satisfactorio su equipo CI: 1. Están limpios y libres de Aceite los Filtros de la cocina 2. Equipos eléctricos, luminarias y tomas de poder libres de riesgo 3. Existe Extintores de CO2 suficientes y en estado satisfactorio 4. Existe una Manta Antillamas disponible para su uso	SAT	OBS	10
		NOS	EXE	
220	Esta los arreglos de gases combustibles domésticos de acuerdo con el SOLAS Regla II-2/51	SAT	OBS	10
		NOS	EXE	
230	Están las vías de Escape de los espacios de trabajo, adecuadas de acuerdo al SOLAS Regla II-2/45	SAT	OBS	10
		NOS	EXE	
240	La ventilación de la sala de Máquinas se ha confirmado su condición satisfactoria de acuerdo co el SOLAS Regla II-1/35	SAT	OBS	10
		NOS	EXE	
250	Existe y se encuentra satisfactoria una alarma audible de máquinas en la cabina del Jefe de Máquinas de acuerdo al SOLAS Regla II-1/38	SAT	OBS	10
		NOS	EXE	

6. Seguridad de Equipos de Salvamento



Orden	Pregunta	Calificación		Evidencia	Valoración
10	Todos los dispositivos de salvamento han sido sometidos durante su fabricación a pruebas para garantizar que respondan de la misma forma que el prototipo aprobado y se evidenció los certificados originales y marcas de aprobación.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
20	Se ha confirmado que todo el equipo de Salvamento requerido en el Capitulo III del SOLAS 74/78 enmendado se encuentra en estado satisfactorio , en cantidad y ubicación de acuerdo al Plano de Seguridad Aprobado.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
10	Cohetes Lanza bengalas con paracaídas 1. Toda nave de hasta 299 TRB y Tour diario o de bahía / 4 Bengalas 2. Toda nave de 300 TRB o más incluido naves de pesca y toda nave de más de 12 pasajeros / 12 Bengalas	SAT	OBS		16%
		NOS	EXE		
20	6 Bengalas de mano con intensidad de 15.000 cd y duración de 60 seg.	SAT	OBS		16%
		NOS	EXE		
30	2 Señales flotantes de humo de duración 1 a 4 minutos	SAT	OBS		16%
		NOS	EXE		
40	Se ha verificado que existen Aros Salvavidas en cantidad suficiente (mínimo 8 en naves de menos de 100 metros de eslora), de color visible fabricado de material con flotabilidad propia para 24 horas, que no sea corcho, espumafón o cámaras vacías cuyo diámetro interior no sea menor a 40 cm. y el diámetro exterior no sea mayor a 80 cm. con una masa de 2.5 Kg., con los siguientes accesorios: 1. Cinta Reflectiva en cuatro puntos rodeando todo el Aro. 2. Guirnalda sujeta al Aro en los cuatro puntos, cabo que flote en el agua y que no se encuentre reseco. 3. Pintado el Nombre de la Nave y Puerto de Registro. 4. Con Rabiza de material que flote en el agua, en 1 Aro en cada banda 5. Luz todo horizonte que dure 2 horas en el 50% de Aros 6. Señal de Humo que dure 15 minutos, en 1 Aro en cada Puente Volante o cada costado del Puente.	SAT	OBS		50%
		NOS	EXE		
50	Se ha verificado que existen chalecos salvavidas de tipo que cumplen con el SOLAS, capaz de voltear una persona inconciente en el agua elevandole la cara hacia fuera, que sea de color naranja provisto de línea segmentada de material reflectivo en todo el contorno del chaleco y posee luz y pito: 1. Chalecos de Adultos para el 100% de Toda la Tripulación 2. Chalecos de Adultos para el 100% de Personas que puedan embarcarse extra dotación 3. Chalecos de Niños para del 5% de Personas 4. Chalecos de Adultos para el 100% de la Guardia en el Puente de Gobierno y Sala de Control de Máquinas. 5. Chalecos de Adultos para el 100% de la capacidad de la balsa ubicada en la proa de naves de mas de 100 metros de eslora.	SAT	OBS		16%
		NOS	EXE		
60	1 Traje de Intemperie para cada miembro de la dotación del bote.	SAT	OBS		16%
		NOS	EXE		
70	Existen suficientes ayudas Térmicas para el 100% de capacidad de cada bote	SAT	OBS		5%
		NOS	EXE		
30	El cuadro de Zafarranchos considera un sustituto para cada puesto clave, el oficial responsable por el mantenimiento del equipo de Salvamento y control de incendios, Instrucciones sobre medidas a adoptar cuando suene la alarma, la forma como se dará la orden de abandonar la nave. obligaciones de la tripulación sobre cierre de	SAT	OBS		100



	puertas estancas y contraincendio, composición de grupos contra incendio, preparación del equipo de salvamento, preparación y puesta a flote del bote salvavidas como lo requiere la Regla 37.(R III 8 / 3)	NOS	EXE		100
40	Existe y se encuentran claramente legibles y fácilmente visibles con la iluminación de Emergencia las instrucciones de funcionamiento de uso de los equipos de salvamento y se encuentra señalada su ubicación con símbolos OMI.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
50	El Sitio de reunión tiene suficiente espacio para todo el personal asignado, 0,35 m por persona, es fácilmente accesible. Tiene iluminación del generador de emergencia, dispone de escalas de embarque de un solo tramo.				100
10	La iluminación del punto de embarque ha sido encontrada satisfactoria incluyendo la alimentación del generador de emergencia	SAT	OBS		10%
		NOS	EXE		
20	La Escala de embarque al bote se encuentra satisfactoria.	SAT	OBS		10%
		NOS	EXE		
30	Los aparejos y líneas de vida de los pescantes del bote se encontraron satisfactorios	SAT	OBS		10%
		NOS	EXE		
40	Las instrucciones para el arriado del bote están colocados en lugar visible y se encuentran claros y legibles	SAT	OBS		10%
		NOS	EXE		
60	Existe 1 Aparato lanzacabos que cumple con lo prescrito en la sección 7.1 del Código IDS.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
70	Los cables de los dispositivos de puesta a flote han sido invertido a intervalos que no excedan a los 30 meses y renovados a intervalos de 5 años.(R III 20 / 4).	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
80	El bote Salvavidas ha sido Inspeccionado y puesto a funcionar sus motores por 3 minutos semanalmente, los equipos de salvamento incluidos los botes han sido inspeccionados mensualmente usando listas de comprobación.(R III 20 / 6)	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
90	El Pescante y mecanismos de suelta con carga del Bote Salvavidas ha sido realizado servicio periódico y su estado es satisfactorio, el bote ha sido arriado y confirmado su condición operacional satisfactoria.(R III 20 / 11)	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
10	Los mecanismos de Lanzamiento y Recuperación del bote fueron examinados y encontrados satisfactorios?	SAT	OBS		50%
		NOS	EXE		
20	El Gancho de Liberación, los cables y las partes móviles asociadas fueron en contradas lubricadas y en condición satisfactoria.	SAT	OBS		30%
		NOS	EXE		
30	Se ha verificado que se han realizado pruebas del sistema de lanzamiento del bote con carga al 110% de su capacidad.	SAT	OBS		50%
		NOS	EXE		
40	Se ha verificado que los frenos del winche del pescante han sido inspeccionados y calibrados durante el periodo de dique.	SAT	OBS		50%
		NOS	EXE		
100	Botes y Balsas Salvavidas con capacidad en cada banda para llevar al 100% de personal a bordo (R III 31):	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
110	Existe disponible en los comedores y zonas de recreo o en todos los camarotes de la tripulación un Manual de Formación SOLAS que contiene las instrucciones específicas de uso y características de los equipos de Salvamento y control de incendio que existen a bordo.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
120	El mantenimiento de equipos de Salvamento se encuentra en completo orden y la nave dispone de instrucciones para el mantenimiento a bordo.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
10	Existe instrucciones claras para cada mantenimiento descrito en el Plan de Mantenimiento	SAT	OBS		50%
		NOS	EXE		
130	Los botes Salvavidas han sido examinados de manera satisfactoria en cuanto a sus marcas, aparejos y parlamenta.				100
10	Cada bote tiene instalado material reflectivo a la luz: 1. Línea Segmentada alrededor de la borda del bote 2. Una cruz en un círculo en la parte superior visible desde el aire.	SAT	OBS		20%
		NOS	EXE		



20	Las Guirnaldas instaladas en todo el contorno de la borda, se encuentran en condición satisfactoria: 1. No se encuentran reseca 2. Se encuentran bien sujetas al casco del bote	SAT	OBS	20%
		NOS	EXE	
30	La parlamenta del bote se encuentra completa, con raciones vigentes, inspeccionadas y en condición satisfactoria	SAT	OBS	50%
		NOS	EXE	
40	Todos los aparejos y mecanismos de arriado de bote han sido examinados y encontrados satisfactorios: 1. El Gancho de proa y popa se encuentra bien asegurado a la quilla del bote y su estado de conservación es aceptable. 2. El Gancho tiene libre movimiento de sus partes y su desgaste es aceptable sin muestras de oxidación. 3. Los motones giran fácilmente y sus tiras o cabos estan en condición satisfactoria sin muestras de oxidación y bien lubricados.	SAT	OBS	20%
		NOS	EXE	
50	Cada bote se encuentra provisto con combustible para operar 24 horas continuas.	SAT	OBS	20%
		NOS	EXE	
60	El Autocontenedor de aire de cada bote ha sido examinado y encontrado satisfactorio	SAT	OBS	10%
		NOS	EXE	
70	Las señales pirotécnicas del bote se encuentran completas, vigentes y en estado satisfactorio: 1. 4 Cohetes con paracaídas 2. 6 Bengalas de mano 3. 2 Señales de humo	SAT	OBS	20%
		NOS	EXE	
140	Se ha verificado la realización de un ejercicio semanal de Abandono y lucha Contra incendios con la participación de todos los pasajeros y una parte de la tripulación (solo naves de pasaje), pero de tal manera que toda la tripulación ha participado en por lo menos un ejercicio mensual de Abandono y lucha Contra Incendios, se ha llevado a cabo un ejercicio y ha sido posible confirmar la condición de alistamiento satisfactoria como es requerido por la Regla 30.	SAT	OBS	100
		NOS	EXE	
150	Ambos botes Salvavidas han sido arriados al agua y verificado su operatividad?			100
10	El gancho de liberación, los cables y partes asociadas fueron probados satisfactoriamente	SAT	OBS	10%
		NOS	EXE	
20	El Sistema de Rociamiento de cada bote fue probado y encontrado satisfactorio	SAT	OBS	10%
		NOS	EXE	
30	Cada motor de los botes, arrancó rapidamente y operó satisfactoriamente Avante y Atrás	SAT	OBS	10%
		NOS	EXE	
40	Todos los mecanismos de embarque al bote se encontraron satisfctorios	SAT	OBS	10%
		NOS	EXE	
50	Se probó los radios bidireccionales con las baterías recargables y se encontró en condición satisfactoria	SAT	OBS	10%
		NOS	EXE	
60	Se probó los Respondedores de Radar SART emitiendo desde el bote en el agua y fue recibida la señal en el radar satisfactoriamente	SAT	OBS	10%
		NOS	EXE	
70	El arriado del bote y su recuperación ha sido satisfactoria	SAT	OBS	10%
		NOS	EXE	
160	Existe un Sistema de Ayuda para la Toma de Decisiones del Capitán que contenga lo requerido en SOLAS RIII/29 por lo menos: 1. Planes de Emergencia para todas las situaciones con estructura uniforme y fácil de usar. 2. Información sobre la nave 3. Procedimientos 4. Listas de Chequeo	SAT	OBS	20
		NOS	EXE	
170	Las Balsas Salvavidas han sido inspeccionadas y encontradas satisfactorias.			50



10	Las Balsas han sido inspeccionadas por Servicios Autorizados por la Autoridad Marítima en los periodos establecidos. 1. Prueba de Presion de Trabajo con aire comprimido anual 2. Prueba de Inflado con Gas cada 5 años en l lugar de la anual 3. Prueba de Presión Adicional, cada 5 años en lugar de la anual a partir del 11 año y luego junto con el Inflado con Gas 4. Prueba de las Costuras del Piso cada 5 años en lugar de la anual a partir del 11 año y luego junto con el Inflado con Gas	SAT	OBS	50%
		NOS	EXE	
20	Los calzos del bote permitirán un facil lanzamiento de la balsa cuando sea requerido	SAT	OBS	20%
		NOS	EXE	
30	Se han colocado cerca de cada balsa, Instrucciones de Lanzamiento claras y legibles	SAT	OBS	20%
		NOS	EXE	
40	El Seguro Hidrostático se encuentra bien instalado: 1. Seguros Mecánicos han sido inspeccionados anualmente. 2. Seguros Desechables está marcada la fecha de caducidad y es válido al momento de la inspección	SAT	OBS	20%
		NOS	EXE	
50	La Balsa tiene marcado el Nombre de la Nave, Puerto de Registro y capacidad y posee un registro historial de inspecciones legibles y actualizadas.	SAT	OBS	10
		NOS	EXE	
180	La Escala del Práctico se encuentra en condición satisfactoria de acuerdo a los requerimientos de la OMI.	SAT	OBS	20
		NOS	EXE	
190	Se cuenta con máscaras para protección contra amoniaco? <i>Nota: Solo cuando los espacios de carga tengan refrigeración a base de amoniaco.</i>	SAT	OBS	20
		NOS	EXE	

7. Maquinaria e Instalaciones Eléctricas

Orden	Pregunta	Calificación		Evidencia	Valoración
10	La Máquina Principal, máquinas auxiliares, calderos y recipientes presurizados están libres de peligros de incendio o explosión visibles y sus dispositivos de seguridad, bases, controles, dispositivos de alivio, aislamiento, manómetros y tuberías ha sido llevado a cabo y se ha encontrado satisfactorio.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
20	El sistema de gobierno principal y auxiliar y los medios de comunicación con el puente, y máquinas ha sido examinado, probados y encontrado satisfactorio.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
30	Un examen y prueba del sistema eléctrico en conjunto con una prueba operacional del equipo de Generación Eléctrica Principal bajo condiciones de trabajo con carga y de la fuente de generación de Emergencia incluyendo los sistemas de control y cambio de poder principal a emergencia ha sido llevada a cabo y encontrado satisfactorio.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
40	Las Sentinas se encuentran secas sin oxidaciones ni aguas aceitosas, los circuitos, tableros y equipos eléctricos con aislante las tuberías forradas con aislamiento y los tubos de sonda con válvula de cierre automático por contrapeso han sido inspeccionadas y encontradas en condiciones satisfactorias. El sistema de achique de sentinas, incluyendo tanque de aguas aceitosas, bombas y alarma de alto nivel de sentinas han sido examinados, operados y encontrados satisfactorios.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
50	Los espacios de máquinas, las rutas de escape de Emergencia y maquinaria esencial ha sido encontrado de manera general satisfactoria.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
60	Se ha examinado y encontrado satisfactorio el Sistema de Fondeo y Amarre				100
10	Se ha arriado el ancla a la pendura y se ha verificado la adecuada operacion del cabrestante durante el izado del ancla.	SAT	OBS		20%
		NOS	EXE		
20	Se ha inspeccionado los grilletes sobre cubierta de la cadena del ancla y encontrado satisfactorio: 1. El Espesor de los grilletes no tienen un	SAT	OBS		20%
		NOS	EXE		



	20	1. El Espesor de los grilletes no tienen un desgaste excesivo 2. El Mallete de los grilletes se encuentra fijo en uno de sus lados	NOS	EXE		20%
	30	El ancla no tiene torceduras y sus bordes conservan su forma original	SAT	OBS		30%
			NOS	EXE		
	40	Se ha verificado la prueba del freno de los winches de amarre ha sido llevada a cabo con una frecuencia no mayor a 12 meses.	SAT	OBS		30%
			NOS	EXE		
	50	aprobado para el servicio y se encuentran en condición satisfactoria. 1. No son de nylon a bordo de tanqueros 2. Existe registro de fábrica con resultado de pruebas de tensión 3. La cantidad de tiras de amarre es suficiente	SAT	OBS		30%
			NOS	EXE		

8. Prevención de la Contaminación

Orden	Pregunta	Calificación		Evidencia	Valoración
10	La nave dispone de un tanque de recolección aguas aceitosas (bilge well) conectado a un separador de aguas aceitosas (OWS) que permite descargar al mar únicamente cuando la mezcla tiene menos de 15 ppm de hidrocarburos cuando es superior la descarga va al tanque de lodos (Sludge tank) y este a través de la conexión universal los descargará regularmente en facilidades del puerto, como ha sido probado y encontrado satisfactorio.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
20	El Libro de Registro de Hidrocarburos parte I en todas las naves y también una parte II en Tanqueros contiene registros actualizados y que han sido verificados para comprobar su veracidad encontrándose satisfactorio. (en los registros deben constar las descargas de aguas aceitosas y la descarga de residuos a facilidades en tierra).	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
30	El SOPEP aprobado se encuentra actualizado con la última lista de contactos OMI en la Circular MEPC 6. y su equipo de contingencias se encuentra en buenas condiciones, en cantidades y ubicación establecidas en el Plan.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
40	La nave dispone de una Planta de Tratamiento de aguas servidas como lo establece el MARPOL, solo aquellas aguas que no contienen sustancias nocivas son descargadas al mar, cuyos los registros han sido verificados y encontrados satisfactorios.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
50	La nave dispone de un Plan de Basuras que ha sido verificado cumplimiento y confirmado que la basura es separada recolectada y etiquetada por las categorías establecidas en el Plan, los registros de desechos y entrega a facilidades en tierra coinciden con los recibos y se encuentra actualizado y en condición satisfactoria.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		

9. Inspección en dique

Orden	Pregunta	Calificación		Evidencia	Valoración
10	Un Examen satisfactorio del Casco incluyendo el fondo plano, interior de cajas de mar, planchaje en la proa, quilla, popa, propulsión, palas, el fondo vertical, línea de flotación y obra muerta encontrando satisfactorio:	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
20	Los Claros de los descansos de la Pala son satisfactorios, reporte de claros: _____	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
30	Las succiones de mar y descargas fuera de borda y sus conexiones al casco fueron examinadas de manera General y se encontraron en condición satisfactoria.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
40	Las hélices, tubo codaste y accesorios en lado de mar fueron examinados y encontrados satisfactorios.	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
50	El sello del eje de la hélice su ajuste y sus claros fueron encontrados satisfactorios. Reporte de claros. _____	SAT	OBS		100
		NOS	EXE		
60	El equipo de amarre y fondeo fue examinado, el ancla y cadenas bajados usando el cabrestante y encontrado Satisfactorio. El examen de anclas, cadenas, pañol de cadenas y medida de	SAT	OBS		100



00	Examen de arcos, cuerdas, paños de cuerdas y medida de espesores será realizado durante la Inspección de renovación en el Dique especial cada 5 años de la fecha de aniversario.	NOS	EXE	100
70	La condición del recubrimiento aplicado en la Obra Viva del casco es satisfactoria 1. Fabricante de Pinturas aplicadas: _____ 2. Protección anticorrosivo aplicada tipo: _____ Espesor _____ 3. Protección antiincrustante aplicada tipo: _____ Espesor _____ 4. Protección Anódica aplicada tipo: _____ Corriente _____	SAT NOS	OBS EXE	100
80	Se ha confirmado la aplicación de pintura antiincrustante sin Tributílin (Tin free) (si es aplicable) con Memo Adjunto.	SAT NOS	OBS EXE	100
90	Los siguientes tanques han sido inspeccionados y su condición encontrado satisfactoria como se detalla:	SAT NOS	OBS EXE	100

10. Seguridad de Construcción

Orden	Pregunta	Calificación		Evidencia	Valoración
10	El buque ha sido diseñado, construido y mantenido en cumplimiento con los requerimientos estructurales, mecánicos y eléctricos de una sociedad clasificadora IACS?	SAT NOS	OBS EXE		100
20	Los tanques de lastre dedicados tiene un eficiente sistema de corrosión, tal como un recubrimiento duro de color claro incluyendo ánodos de sacrificio? (aplicable a buques construidos en o después del 1 de Julio de 1998),	SAT NOS	OBS EXE		100
30	Se ha comprobado mediante pruebas la estanqueidad de los compartimentos y subdivisiones?	SAT NOS	OBS EXE		100
40	Por lo menos dos bombas de achique se encuentran conectadas al sistema principal de sentinas y de las cuales puede ser accionada por la maquina de propulsión?	SAT NOS	OBS EXE		100
50	El buque ha realizado una Prueba de Inclinación para determinar los elementos de su estabilidad y ha sido aprobada por la Administración?	SAT NOS	OBS EXE		100
60	El Capitán del buque ha sido provisto de un "Libreto de Estabilidad" que contenga la información:				100
10	Curva de la mínima altura metacéntrica versus el calado del buque que asegure el cumplimiento de los requerimientos de estabilidad intacta y los requerimientos de las reglas del 25-1 al 25-6.	SAT NOS	OBS EXE		100%
20	Curva del máximo centro de gravedad vertical permitido versus el calado.	SAT NOS	OBS EXE		100%
30	Instrucciones relativas a la operación de arreglos de inundación cruzada	SAT NOS	OBS EXE		100%
40	Todos los otros datos y ayudas que sean necesarios para mantener la estabilidad después de una avería.	SAT NOS	OBS EXE		100%
50	Está permanentemente expuesto en el puente de navegación un plano mostrando: 1. los límites para cada cubierta y fondo de los compartimentos estancos, 2. las aberturas con los medios de clausura y la posición de cualquier control 3. el arreglo para la corrección de cualquier escora debido a inundación.	SAT NOS	OBS EXE		100%
60	Existen Folletos conteniendo la información mencionada disponibles para los oficiales del buque.	SAT NOS	OBS EXE		100%
70	Las Aberturas en mamparos estancos y cubiertas internas de buques de carga disponeen de medios para asegurar la integridad etanca?				100
10	Las puertas provistas para asegurar la integridad estanca de aberturas internas pueden ser cerradas remotamente desde el Puente y también localmente y una alarma audible se acciona durante la clausura?	SAT NOS	OBS EXE		100%