



REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
CÁMARA DE SENADORES
SECRETARÍA

Carpeta Nº 1168 de 2018

Repartido Nº 836

Mayo de 2019

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA EL PERSONAL DE LOS BUQUES PESQUEROS

Aprobación

- Proyecto de ley aprobado por la Cámara de Representantes
- Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo
- Informe de la Comisión de Asuntos Internacionales de la Cámara de Senadores
- Texto del Convenio

XLVIIIa. Legislatura

**MENSAJE Y PROYECTO DE LEY
DEL PODER EJECUTIVO**



N° 563

*La Cámara de
Representantes de la República
Oriental del Uruguay, en sesión de
hoy, ha sancionado el siguiente
Proyecto de Ley*

Artículo único.- Apruébase el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de los Buques Pesqueros, aprobado en Londres, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el 7 de julio de 1995, en el ámbito de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo, a 11 de setiembre de 2018.


VIRGINIA ORTIZ
Secretaria



SEBASTIÁN SABINI
1er. Vicepresidente



C.E. Nº 262217

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES

ASUNTO Nº 45 a/2018.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
MINISTERIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA

Montevideo, 12 MAR 2018

Señora Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a la Asamblea General, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 85, numeral 7 y 168, numeral 20 de la Constitución de la República, a fin de someter a su consideración el Proyecto de Ley adjunto, mediante el cual se aprueba el CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACION, TITULACION Y GUARDIA PARA EL PERSONAL DE LOS BUQUES PESQUEROS, aprobado en Londres, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el 7 de julio de 1995, en el ámbito de la Organización Marítima Internacional (OMI).

ANTECEDENTES

El 7 de julio de 1995 se aprobó en el seno de Organización Marítima Internacional (OMI), el mencionado Convenio Internacional, resultado de la Conferencia celebrada en Londres, en la que estuvieron representados setenta y cinco Estados de OIT y la FAO entre otras organizaciones especializadas del sistema de las Naciones Unidas, así como otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales.

Es uno de los instrumentos con los que cuenta la normativa internacional en materia de seguridad para quienes desarrollan actividades profesionales a bordo de buques pesqueros.

La actividad pesquera es considerada en todo el mundo como una ocupación peligrosa en comparación con otras. Así se cataloga por ejemplo en el Preámbulo del Convenio sobre el Trabajo en el Sector Pesquero, de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

El Convenio se centra en los aspectos de formación y capacitación de los profesionales que ejerzan su actividad en buques pesqueros de eslora igual o superior a los 24 metros, a través de una serie de exigencias mínimas, que adquirirían carácter obligatorio a partir de su entrada en vigor. Asimismo se establecen una serie de requisitos de formación en seguridad básica para todo el personal de pesca.

**MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES**

De acuerdo a la OMI el 80% de los accidentes a bordo son causado por error humano y la mayoría de estos errores pueden ser atribuidos hasta cierto punto a fallas en la gestión de seguridad que propician los accidentes.

A fin de asegurar la navegabilidad de los buques, se deben adoptar ciertos estándares en su diseño, método de construcción, materiales, equipamiento, normas de mantenimientos e inspecciones. Es decir, un sistema normativo para supervisar los principios de seguridad operativa.

Tales estándares han sido universalmente adoptados por el Convenio de Torremolinos y su Protocolo de 1993, aprobados por Uruguay por Ley Nro. 18.741 de 15 de abril de 2011.

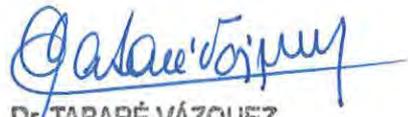
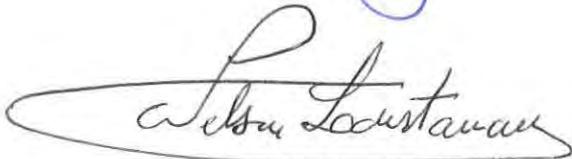
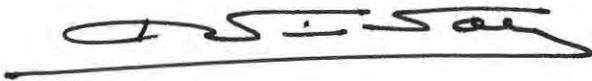
La pesca es un industria global que opera en mares abiertos e interactúa con otras industrias marítimas, de ahí la importancia de establecer normas comunes de entrenamientos de la tripulación, particularmente en materia de calificación y certificación. El propósito del Convenio es que estas normas sean universalmente adoptadas y reconocidas. Complementa el Convenio de Torremolinos mediante el establecimiento de un marco normativo para la formación y certificación del personal de los buques pesqueros.

Si bien este Convenio se refiere específicamente a los grandes buques pesqueros, la OMI ha animado a los países miembros de regular el entrenamiento de tripulaciones de buques más pequeños en su legislación nacional.

El Convenio entró en vigor el 29 de septiembre de 2012. Ha sido ratificado por: Canadá, Dinamarca, Islandia, Kiribati, Letonia, Marruecos, Mauritania, Namibia, Noruega, Palau, Rusia, Sierra Leona, España, Siria, Ucrania y Polonia.

En atención a lo expresado y reiterando la conveniencia de la suscripción de este tipo de Acuerdos, el Poder Ejecutivo solicita la correspondiente aprobación parlamentaria.

El Poder Ejecutivo reitera a la Señora Presidente de la Asamblea General las seguridades de su más alta consideración. .



Dr. TABARÉ VÁZQUEZ
Presidente de la República
Período 2015 - 2020

C.E. Nº 258242

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES

ASUNTO Nº 45 b/2018.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
MINISTERIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA

DIA
56/57

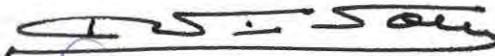
Montevideo, 12 MAR 2018

PAUT
52/54

PROYECTO DE LEY

ARTICULO UNICO.- Apruébase el CONVENIO INTERNACIONAL
SOBRE NORMAS DE FORMACION, TITULACION Y GUARDIA PARA EL
PERSONAL DE LOS BUQUES PESQUEROS, aprobado en Londres,
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el 7 de julio de 1995, en
el ámbito de la Organización Marítima Internacional (OMI)..

58
156



**INFORME DE LA COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES DE LA
CÁMARA DE SENADORES**

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN,
TITULACIÓN Y GUARDIA PARA EL PERSONAL DE LOS BUQUES
PESQUEROS

Informe

Apreciadas Senadoras y Senadores:

El presente proyecto de ley persigue la aprobación del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el personal de los Buques Pesqueros aprobado en Londres, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el 7 de julio de 1995, en el ámbito de la Organización Marítima Internacional.

La Organización Marítima Internacional (OMI) es un organismo especializado de las Naciones Unidas, creado en 1948 y cuyo objetivo es la promoción de cooperación entre los Estados y la actividad privada de la navegación, para mejorar la seguridad en el transporte marítimo y también prevenir la contaminación marina.

La seguridad de los buques pesqueros siempre fue preocupación de la Organización Marítima Internacional, por esa razón diferentes estándares en la materia han sido fijados por los instrumentos generados por la mencionada Organización.

Resulta de ello un sistema normativo relacionado con la construcción de los buques, diseño de los mismos, materiales, equipamiento, normas de mantenimiento e inspecciones.

En materia pesquera, fundamentalmente el Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977 y su

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

protocolo de 1993, que en Uruguay fue aprobado mediante ley 18.741 de 15 de abril de 2011.

El Convenio que nos ocupa concentra todos los aspectos necesarios para la formación y capacitación de los profesionales que desarrollen sus actividades en buques pesqueros de eslora o superior a los 24 metros.

Se trata de exigencias mínimas, que al entrar en vigor el Convenio serán obligatorias para los Estados Parte del mismo.

La Organización Marítima Internacional busca con el presente Convenio que sus normas sean universalmente adoptadas y reconocidas, complementando el Convenio de Torremolinos con el presente conjunto de normas relativas a la formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros.

El Convenio cuenta con 15 artículos que promueven la seguridad de la vida humana y los bienes en el mar y la protección del medio marino, estableciendo normas internacionales en materia de seguridad para aquellas personas que desarrollan actividades profesionales a bordo de buques pesqueros.

El Convenio presenta un Anexo el que opera principalmente en lo relativo a la titulación y otros aspectos necesarios para la formación del personal de los buques pesqueros.

a) Convenio –

El mismo presenta desde el vamos, obligaciones generales, que las Partes asumirán promulgando leyes, decretos, órdenes y reglamentos internos para hacer efectivo el Convenio y garantizar de ese modo, que la seguridad humana, los bienes en el mar y la protección del medio ambiente marino, se

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

cumpla a partir de la competencia y aptitud del personal enrolado en los buques pesqueros.

El Convenio se aplicará al personal que preste servicio a bordo de buques pesqueros de navegación marítima con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte.

En lo relativo a otros tratados, convenios y acuerdos, anteriores sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, que estén vigentes entre las Partes, seguirán teniendo vigencia, sin embargo, en la medida que dichos instrumentos contradigan las disposiciones del presente Convenio, las partes revisarán los compromisos contraídos, de modo de alinear esos otros tratados con las obligaciones del presente Convenio.

Uno de los aspectos relevantes del instrumento refiere a las inspecciones a que estarán sometidos los buques pesqueros, mientras se encuentren en los puertos de otra Parte,

Esas inspecciones buscarán verificar que todo el personal que presta servicio a bordo posea efectivamente el título idóneo o una documentación de similar validez.

El Convenio entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que por lo menos 15 Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o hayan depositado los pertinentes instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión.

Las Partes en el Convenio, en consulta con la Organización Marítima Internacional y asistidas por ella, fomentarán la prestación de ayuda a los Estados que soliciten asistencia técnica, en formación de personal, establecimiento de instituciones de formación del personal, suministro de

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

equipos, desarrollo de programas de formación práctica en los referidos buques de pesca de navegación marítima.

El Convenio admite enmiendas y se consignan dos procedimientos, la enmienda previo examen en el seno de la organización y mediante una Conferencia, a esos efectos se describe en el artículo respectivo cada uno de los procesos.

El Convenio entro en vigor en 2012 habiendo sido ratificado por Canadá, Dinamarca, Islandia, Kiribati, Letonia, Marruecos, Mauritania, Namibia, Noruega, Palau, Rusia, Sierra leona, España, Siria, Ucrania y Polonia.

b) Anexo –

El Anexo presenta cuatro capítulos donde se establecen las normas específicas para la formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros.

El capítulo I trata sobre las disposiciones generales y sus definiciones a los efectos del Convenio.

El Capítulo II abarca las reglas para la titulación de patrones, oficiales, oficiales de máquinas y radiooperadores.

El Capítulo III remite las reglas sobre formación básica sobre seguridad para todo el personal de los buques pesqueros.

El Capítulo IV refiere a los principios fundamentales que procede observar en las guardias de navegación a bordo de los buques pesqueros.

Por último, en los apéndices 1, 2 y 3 del Anexo se muestran fórmulas para expedición de títulos y refrendo de los mismos por parte del gobierno del Estado que corresponda.

CÁMARA DE SENADORES
COMISIÓN DE
ASUNTOS INTERNACIONALES

Sin duda que el examen de este importante instrumento internacional nos introduce en todos los aspectos técnicos que dan como resultado la versación en el arte de navegar en el tipo de embarcación a que refiere el presente Convenio.

Tomando en cuenta la importancia de este Convenio como herramienta internacional que persigue la excelencia en la formación de marinos de buques pesqueros; considerando que Uruguay por ser un país costero y con potencialidad pesquera debe estar siempre actualizado en todas estas regulaciones y exigencias internacionales, se recomienda el beneficio de la aprobación solicitada.

Sala de la Comisión, 2 de mayo de 2019

RUBEN MARTÍNEZ HUELMO
Miembro Informante

VERÓNICA ALONSO

CARLOS BARÁIBAR

PEDRO BORDABERRY

MARCOS OTHEGUY

RAFAEL PATERNAIN

MÓNICA XAVIER

TEXTO DEL CONVENIO

**CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y
GUARDIA PARA EL PERSONAL DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1995**

LAS PARTES EN EL CONVENIO,

TOMANDO NOTA del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (en adelante denominado "el Convenio de Formación, 1978"),

DESEANDO promover la seguridad de la vida humana y los bienes en el mar, y la protección del medio marino, estableciendo de común acuerdo normas internacionales de formación, titulación y guardia para el personal enrolado en los buques pesqueros,

CONSIDERANDO que el modo más eficaz de lograr ese objetivo es concluir un Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, en adelante denominado "el Convenio",

CONVIENEN:

ARTÍCULO 1

Obligaciones generales

- 1 Las Partes se obligan a hacer efectivas las disposiciones del Convenio y de su Anexo, el cual será parte integrante del Convenio. Toda referencia al Convenio supondrá también una referencia al Anexo.
- 2 Las Partes se obligan a promulgar todas las leyes, decretos, órdenes y reglamentos necesarios y a tomar todas las medidas precisas para dar al Convenio plena efectividad y garantizar así que, desde el punto de vista tanto de la seguridad de la vida humana y los bienes en el mar como de la protección del medio marino, el personal enrolado en los buques pesqueros de navegación marítima tenga la competencia y la aptitud debidas para desempeñar sus funciones.

ARTÍCULO 2

Definiciones

A los efectos del Convenio y salvo disposición expresa en otro sentido, regirán las siguientes definiciones.

- .1 "Parte": todo Estado respecto del cual el Convenio haya entrado en vigor.
- .2 "Administración": el Gobierno de la Parte cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.
- .3 "Título": el documento válido, sea cual fuere el nombre con que se le conozca, expedido o reconocido conforme a las disposiciones del Convenio, que faculte al titular a desempeñar el cargo indicado en él o según le autoricen las reglamentaciones nacionales.



- .4 "Titulado": debidamente provisto de un título.
- .5 "Organización": la Organización Marítima Internacional.
- .6 "Secretario General": el Secretario General de la Organización.
- .7 "Buque pesquero": un buque utilizado comercialmente para la captura de peces u otros recursos vivos del mar.
- .8 "Buque pesquero de navegación marítima": un buque pesquero distinto de los destinados a navegar exclusivamente en aguas interiores o incluidas en aguas abrigadas, o en las inmediaciones de éstas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias.

ARTÍCULO 3

Ámbito de aplicación

El Convenio se aplicará al personal que preste servicio a bordo de buques pesqueros de navegación marítima con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte.

ARTÍCULO 4

Comunicación de información

Cada Parte facilitará al Secretario General lo siguiente:

- .1 un informe sobre las medidas que haya adoptado para dar plena efectividad a las disposiciones del Convenio, incluido un modelo de los títulos que expida de conformidad con el Convenio; y
- .2 cualquier otra información estipulada en la regla I/5.

ARTÍCULO 5

Otros tratados e interpretación

1 Cualesquiera otros tratados, convenios y acuerdos anteriores relativos a normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros que estén en vigor entre las Partes, seguirán teniendo plena efectividad durante los plazos en ellos convenidos, respecto de:

- .1 el personal de los buques pesqueros al que no sea aplicable el presente Convenio; y
- .2 el personal de los buques pesqueros al que sea aplicable el presente Convenio, en lo concerniente a cuestiones que no estén expresamente regidas por él.

2 No obstante, en la medida en que dichos tratados, convenios o acuerdos estén en pugna con las disposiciones del Convenio, las Partes revisarán los compromisos contraídos en virtud de tales tratados, convenios y acuerdos con miras a lograr que esos compromisos no estén en pugna con las obligaciones contraídas en virtud del Convenio.

3 Las cuestiones que no estén expresamente regidas por el Convenio seguirán sometidas a la legislación de las Partes.

ARTÍCULO 6

Titulación

Los títulos del personal de los buques pesqueros se expedirán de conformidad con las disposiciones del Anexo del presente Convenio.

ARTÍCULO 7

Disposiciones de carácter nacional

1 Cada Parte habilitará mecanismos y procedimientos para la investigación imparcial de los casos notificados de incompetencia, acciones u omisiones que puedan constituir una amenaza directa para la seguridad de la vida humana, o los bienes en el mar, o para el medio marino, por parte de personal con títulos o refrendos expedidos por dicha Parte en lo que respecta al desempeño de las funciones vinculadas a dichos títulos, con objeto de retirar, suspender o anular por tal razón dichos títulos e impedir el fraude.

2 Cada Parte deberá prever sanciones penales o disciplinarias para los casos de infracción de aquellas disposiciones de su legislación nacional que hagan efectivo lo estipulado en el presente Convenio, respecto de los buques que enarbolan su pabellón y del personal de buques pesqueros a la que dicha Parte hubiese concedido la titulación.

3 En particular, esas sanciones penales o disciplinarias se establecerán y ejecutarán en los casos en que:

- .1 un propietario, el agente de éste o el patrón hayan contratado a una persona que no posea el título exigido por el presente Convenio;
- .2 un patrón haya permitido que una determinada función o servicio, que en virtud de las presentes reglas deba realizar una persona titulada, la haya llevado a cabo alguien sin la debida titulación o la correspondiente dispensa; o
- .3 una persona haya obtenido, con fraude o documentación falsa, un contrato para ejercer alguna de las funciones o desempeñar una determinada tarea para las cuales se prescribe la oportuna titulación o la correspondiente dispensa.

4 La Parte bajo cuya jurisdicción se encuentre un propietario o agente del propietario o cualquier persona de la que se sospeche con motivos fundados que ha sido responsable o que tiene conocimiento de una presunta inobservancia del Convenio, especificada en el párrafo 3, cooperará en todo lo posible con la Parte que le comunique su propósito de iniciar procedimientos con arreglo a su jurisdicción.



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

ARTÍCULO 8

Inspección

1 Los buques pesqueros, mientras se encuentren en los puertos de otra Parte, estarán sujetos a la inspección de funcionarios debidamente autorizados por esa Parte para verificar que todo el personal que presta servicio a bordo y al cual el presente Convenio exija titulación, posee efectivamente el título idóneo o una dispensa válida.

2 Si no se subsanan las deficiencias a que se refiere el párrafo 3 de la regla 1/4, y en la medida en que éstas constituyan un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, la Parte que realice la inspección tomará medidas encaminadas a asegurar que el buque no zarpe hasta que se satisfagan estas prescripciones en la medida suficiente para que quede suprimido el peligro. Se informará con prontitud al Secretario General y a la Administración de los hechos relacionados con las medidas adoptadas.

3 Al realizar la inspección:

- .1 se hará todo lo posible para evitar que el buque sea detenido o demorado indebidamente. Si lo fuera, tendrá derecho a indemnización por toda pérdida o daños sufridos; y
- .2 se observará la misma discrecionalidad respecto del personal de los buques pesqueros extranjeros que respecto del personal de los buques que enarbolen el pabellón del Estado rector del puerto.

4 El presente artículo se aplicará según resulte necesario para asegurar que a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte no se les dé un trato más favorable que el dispensado a los buques con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte.

ARTÍCULO 9

Fomento de la cooperación técnica

1 Las Partes en el Convenio, en consulta con la Organización y asistidas por ella, fomentarán la prestación de ayuda a los Estados que soliciten asistencia técnica respecto de:

- .1 la formación de personal administrativo y técnico;
- .2 el establecimiento de instituciones para la formación del personal de los buques pesqueros;
- .3 el suministro de equipo y servicios para las instituciones de formación;
- .4 el desarrollo de programas de formación adecuados, incluida la formación práctica en buques pesqueros de navegación marítima; y
- .5 la facilitación de otras medidas y disposiciones encaminadas a mejorar la competencia del personal de los buques pesqueros,

preferiblemente en los planos nacional, subregional o regional, para favorecer el logro de los fines y propósitos del Convenio, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo a este respecto.

2 Por su parte, la Organización desarrollará las actividades indicadas, según proceda, en consulta o colaboración con otras organizaciones internacionales, especialmente la Organización Internacional del Trabajo y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.

ARTÍCULO 10

Enmiendas

1 El Convenio podrá ser enmendado por uno de los dos procedimientos que se especifican en este artículo.

2 Enmienda previo examen en el seno de la Organización:

- .1 toda enmienda propuesta por una Parte será dirigida al Secretario General y distribuida por éste a todos los Miembros de la Organización, a todas las Partes, y a los directores generales de la Organización Internacional del Trabajo y de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, por lo menos seis meses antes de su examen;
- .2 toda enmienda propuesta y distribuida como se acaba de indicar será remitida al Comité de Seguridad Marítima de la Organización para su examen;
- .3 las Partes, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité de Seguridad Marítima para el examen y la aprobación de las enmiendas;
- .4 la aprobación de las enmiendas requerirá una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado de acuerdo con lo estipulado en el párrafo 2.3 (en adelante denominado "el Comité de Seguridad Marítima ampliado"), siempre que por lo menos un tercio de las Partes estén presentes al efectuarse la votación;
- .5 las enmiendas que se aprueben conforme a lo dispuesto en el párrafo 2.4 serán comunicadas por el Secretario General a todas las Partes;
- .6 toda enmienda a un artículo se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hayan aceptado dos tercios de las Partes;
- .7 toda enmienda al Anexo o a un apéndice del Anexo se considerará aceptada:
 - .7.1 al término de los dos años siguientes a la fecha de aprobación; o
 - .7.2 al término de un plazo diferente, que no será inferior a un año, si así lo determina en el momento de su aprobación una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.

Si dentro del plazo fijado más de un tercio de las Partes comunica al Secretario General que pone una objeción a la enmienda, se considerará que ésta no ha sido aceptada;



- .8 toda enmienda a un artículo entrará en vigor, con respecto a las Partes que la hayan aceptado, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada, y, con respecto a cada Parte que la acepte después de esa fecha, seis meses después de la fecha en que la haya aceptado la Parte de que se trate;
- .9 toda enmienda al Anexo o a un apéndice del Anexo entrará en vigor con respecto a todas las Partes, exceptuadas las que hayan puesto una objeción a la enmienda en virtud de lo previsto en el párrafo 2.7 y no hayan retirado dicha objeción, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada. No obstante, antes de la fecha fijada para la entrada en vigor de la enmienda, cualquier Parte podrá notificar al Secretario General que se exime de la obligación de hacerla efectiva durante un periodo no superior a un año, contado desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda, o durante un periodo más largo que en el momento de la aprobación de la enmienda pueda fijar una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.

3 Enmienda mediante una Conferencia:

- .1 a petición de una Parte con la que se muestren conformes un tercio por lo menos de las Partes, la Organización, en asociación o consulta con los directores generales de la Organización Internacional del Trabajo y de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, convocará una Conferencia de las Partes para examinar enmiendas al presente Convenio;
- .2 toda enmienda que haya sido aprobada en dicha Conferencia por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes será comunicada por el Secretario General a todas las Partes para su aceptación;
- .3 a menos que la Conferencia decida otra cosa, la enmienda se considerará aceptada y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos estipulados respectivamente en los párrafos 2.6 y 2.8 ó 2.7 y 2.9, con la salvedad de que las referencias que en dichos párrafos se hacen al Comité de Seguridad Marítima ampliado se entenderán como referencias a la Conferencia.

4 Toda declaración de aceptación o de objeción a una enmienda y cualquiera de las notificaciones previstas en el párrafo 2.9 se dirigirán por escrito al Secretario General, quien informará a todas las Partes de dichas comunicaciones y de la fecha en que fueron recibidas.

5 El Secretario General informará a todas las Partes acerca de las enmiendas que entren en vigor, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una de ellas.

ARTÍCULO 11

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1 El Convenio estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de enero de 1996 hasta el 30 de septiembre de 1996 y después de ese plazo seguirá abierto a la adhesión. Todos los Estados podrán constituirse en Partes del Convenio mediante:

- .1 firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
- .2 firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- .3 adhesión.

2 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando el instrumento pertinente ante el Secretario General.

ARTÍCULO 12

Entrada en vigor

1 El Convenio entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que por lo menos 15 Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o hayan depositado los pertinentes instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, de conformidad con el artículo 11.

2 Por lo que respecta a los Estados que depositen un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión una vez satisfechos los requisitos para la entrada en vigor del Convenio pero antes de la fecha para ello, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirá efecto a partir de la fecha de entrada en vigor del Convenio o tres meses después de la fecha en que se haya depositado el instrumento pertinente, si esta fecha es posterior.

3 Respecto de los Estados que depositen un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del Convenio, éste comenzará a regir tres meses después de la fecha en que se haya depositado el instrumento pertinente.

4 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la fecha en que una enmienda al Convenio se considere aceptada de conformidad con el artículo 10, se entenderá referido al Convenio en su forma enmendada.

ARTÍCULO 13

Denuncia

1 El Convenio podrá ser denunciado por una Parte en cualquier momento una vez que hayan transcurrido cinco años desde la fecha de entrada en vigor del Convenio para dicha Parte.

2 La denuncia se efectuará mediante notificación por escrito al Secretario General.

3 La denuncia surtirá efecto 12 meses después que el Secretario General la haya recibido, o tras expirar cualquier otro plazo más largo que se fije en la notificación.



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

ARTÍCULO 14**Depositario**

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

ARTÍCULO 15**Idiomas**

El Convenio está redactado en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, siendo cada uno de estos textos igualmente auténtico.

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

HECHO EN LONDRES el día siete de julio de mil novecientos noventa y cinco.

ANEXO
CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Regla 1

Definiciones

A los efectos del presente anexo regirán las siguientes definiciones:

- 1 "Reglas": las que figuran en el anexo del Convenio.
- 2 "Aprobado": aprobado por una Parte de conformidad con las presentes reglas.
- 3 "Patrón": la persona que tiene el mando de un buque pesquero.
- 4 "Oficial": un tripulante, que no sea el patrón, así designado por la legislación o la reglamentación del país de que se trate o, en su defecto, por acuerdo colectivo o por la costumbre.
- 5 "Oficial encargado de la guardia de navegación": un oficial competente conforme a lo dispuesto en las reglas II/2 o II/4 del presente Convenio.
- 6 "Oficial de máquinas": un oficial competente conforme a lo dispuesto en la regla II/5 del presente Convenio.
- 7 "Jefe de máquinas": el oficial de máquinas superior responsable de la propulsión mecánica del buque, así como del funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones mecánicas y eléctricas del buque.
- 8 "Primer oficial de máquinas" el oficial que sigue en rango al jefe de máquinas y que en caso de incapacidad de éste asumirá la responsabilidad de la propulsión mecánica del buque, así como del funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones mecánicas y eléctricas del mismo.
- 9 "Radiooperador": la persona que tiene un título idóneo, expedido o reconocido por una Administración en virtud de lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones.
- 10 "Reglamento de Radiocomunicaciones": Reglamento de Radiocomunicaciones anexo o considerado anexo al más reciente Convenio internacional de telecomunicaciones que esté en vigor.
- 11 "Convenio de Formación, 1978": Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada.
- 12 "Protocolo de Torremolinos, 1993": Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977.
- 13 "Potencia propulsora": el máximo total de potencial nominal de salida continua en kilovatios de toda la maquinaria propulsora principal del buque consignada en el certificado de Registro del buque o en otro documento oficial.



- 14 "Aguas limitadas": aquellas aguas en las proximidades de unas de las Partes según la definición de su Administración dentro de las cuales se considera que existe un grado de seguridad que permite fijar las normas de competencia y titulación aplicables a los patrones y tripulantes de buques pesqueros a un nivel inferior al requerido cuando el buque presta servicio fuera de dichos límites. Al determinar la extensión de las aguas limitadas, la Administración tendrá en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.
- 15 "Aguas sin límites": las que se extienden más allá de las aguas limitadas.
- 16 "Eslora": el 96% de la eslora total en una flotación correspondiente al 85% del puntal de trazado mínimo medido desde el línea de la quilla, o la eslora que haya de la cara proel de la roda al eje de la mecha del timón en esa flotación, si ésta es mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación de referencia para medir la eslora será paralela a la flotación de proyecto.
- 17 "Puntal de trazado": la distancia vertical medida desde la línea de quilla hasta la cara alta del bao de la cubierta de trabajo en su intersección con el costado.

Regla 2

Aplicación

Si la Administración de una Parte no considera razonable o viable la aplicación de todas las prescripciones de las reglas II/3, II/4, y II/5 y de la prescripción de utilizar el idioma inglés al personal que preste servicio a bordo de un buque pesquero de eslora inferior a 45 m que opere exclusivamente desde sus puertos y pesque dentro de sus aguas limitadas, podrá determinar cuáles de esas reglas no deben aplicarse, total o parcialmente, a dicho personal, sin detrimento de los principios de seguridad del Convenio. En tal caso, la Administración interesada informará al Secretario General de los pormenores de las medidas que haya adoptado respecto de la formación y titulación de dicho personal.

Regla 3

Certificados y refrendos

- 1 Sólo se expedirán títulos al personal de buques pesqueros si reúne los requisitos necesarios en cuanto a periodos de embarco, edad, aptitud física, formación, competencia y exámenes de conformidad con las presentes reglas.
- 2 Todo título expedido por una Parte en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 1 será refrendado por dicha Parte acreditando la expedición del título con arreglo al modelo que figura en el apéndice 1 o en el apéndice 2.
- 3 Los títulos y el refrendo estarán redactados en el idioma o idiomas oficiales del país que los expida. Si el idioma empleado no es el inglés, se adjuntará una traducción a dicho idioma.

- 4 En lo que respecta a los radiooperadores, las Partes podrán:
- .1 incluir los conocimientos adicionales que prescribe la regla II/6 en las pruebas de examen para la expedición de un título conforme al Reglamento de Radiocomunicaciones; o
 - .2 expedir una certificación por separado en la que se haga constar que el titular posee los conocimientos adicionales que prescribe la regla II/6.
- 5 La Administración que haya reconocido el título expedido por otra Parte o bajo su autoridad de conformidad con lo dispuesto en la regla 7, extenderá un refrendo dando fe del reconocimiento del título con arreglo al modelo del apéndice 3.
- 6 El refrendo expirará tan pronto como expire el título refrendado o la Parte que lo expidió lo retire, suspenda o anule, y en cualquier caso a los cinco años de haber sido expedido.
- 7 Todo título idóneo que se expida de conformidad con el Convenio de Formación, 1978, y que faculte al titular para prestar servicios como jefe de máquinas, oficial de máquinas o radiooperador, será reconocido a los efectos del párrafo 1 para los buques pesqueros.
- 8 A reserva de las variantes que se permiten en los apéndices 1, 2 y 3, las Administraciones podrán utilizar un modelo distinto del que figura en dichos apéndices, siempre y cuando se facilite la información requerida, como mínimo, y los datos aparezcan en caracteres latinos y numeración arábigas.

Regla 4

Procedimientos de inspección

- 1 La inspección realizada en virtud del artículo 8 por inspectores debidamente autorizados se limitará a los siguiente:
- .1 verificar que todo el personal de los buques pesqueros que preste servicio a bordo y al cual el presente Convenio exija titulación, posee el título idóneo o una dispensa válido. Dichos títulos se aceptarán a menos que haya motivos fundados para sospechar que el título se ha obtenido de modo fraudulento o que el titular no es la persona a la que originalmente se expidió el documento; y
 - .2 determinar si el personal de los buques pesqueros reúne la aptitud necesaria para observar las normas relativas a la guardia prescritas en el Convenio, cuando haya motivos fundados para sospechar que no se observan tales normas porque:
 - .2.1 el buque se haya visto envuelto en un abordaje o haya varado; o
 - .2.2 hallándose el buque navegando, fondeado o atracado, se haya producido desde él una descarga de sustancias que sea ilícita en virtud de convenios internacionales;
 - .2.3 el buque haya maniobrado de un modo irregular o peligroso, al no haberse seguido las medidas de organización del tráfico adoptadas por la Organización, o bien prácticas procedimientos de navegación segura; o



.2.4 el funcionamiento del buque constituye un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.

2 Cuando a la luz de lo dispuesto en el párrafo 1 se observen anomalías, el funcionario que efectúe la inspección informará inmediatamente, por escrito, al patrón del buque y a la Administración, de modo que se adopten las medidas apropiadas. En dicha notificación se especificarán los pormenores de las deficiencias encontradas y los motivos por los cuales la Parte determina que esas deficiencias constituyen un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.

3 Entre las deficiencias que puede considerarse constituyen un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, figuran las siguientes:

- .1 las personas que han de ser tituladas carecen de los títulos o dispensas pertinentes;
- .2 el modo en que se ha organizado la guardia de navegación o de máquinas no se ajusta a lo prescrito por la Administración para el buque de que se trate;
- .3 ausencia en la guardia de una persona competente que pueda manejar equipo esencial para la seguridad de la navegación, las radiocomunicaciones de seguridad o la prevención de la contaminación; o
- .4 se carece de personal descansado para la primera guardia al comenzar el viaje y para las guardias siguientes.

Regla 5

Comunicación de información

1 El Secretario General proporcionará a las Partes que lo soliciten toda información que le haya sido facilitada de conformidad con el artículo 4.

2 La Parte que en un plazo de 24 meses a contar de la fecha de entrada en vigor del Convenio para dicha Parte no haya comunicado la información prevista en el artículo 4 perderá el derecho a invocar el presente Convenio hasta tanto reciba el Secretario General la referida información.

Regla 6

Procedimientos administrativos relacionados con la titulación

1 Cada Parte se compromete a establecer y mantener un mecanismo que garantice que los programas de formación práctica e instrucción necesaria para lograr los niveles de competencia son objeto de seguimiento, a fin de asegurar su eficacia.

2 Cada parte se compromete, en la medida de lo posible, a mantener un registro o registros de todos los títulos y refrendos que se especifican en las reglas 3 y II/1 a II/6, expedidos, caducados, revalidados, perdidos, suspendidos o anulados, así como de las dispensas otorgadas, y a facilitar, cuando así lo solicite otra Parte, información sobre el carácter de tales títulos, refrendos y dispensas.

Regla 7

Reconocimiento de títulos

1 La Administración se asegurará de que al reconocer mediante refrendo, de conformidad con la regla 3, un título expedido por otra Parte, o bajo su autoridad, dicha Parte cumple plenamente las prescripciones relativas a las normas de competencia y a la expedición y refrendo de títulos.

2 Sólo se reconocerán los títulos expedidos por una Parte o bajo su autoridad; y.

3 No obstante lo estipulado en el párrafo 1 de la presente regla y en el párrafo 5 de la regla 3, las Administraciones podrán, si las circunstancias así lo exigen, permitir a una persona prestar servicio a bordo de un buque autorizado a enarbolar su pabellón, durante un periodo que no exceda de tres meses, aunque esté en posesión de un título idóneo expedido por otra Parte que no haya sido refrendado según lo dispuesto en el párrafo 2 de la regla 3, siempre y cuando se aporte prueba documental de que se ha solicitado el refrendo a la Administración.

Regla 8

Disposiciones transitorias

1 El certificado de competencia o de servicio respecto de un cargo para el cual el Convenio exija un título y que, antes de la entrada en vigor del Convenio para una Parte, haya sido expedido de conformidad con la legislación de esa Parte o con el Reglamento de Radiocomunicaciones, será reconocido como válido para el desempeño del cargo después de la entrada en vigor del Convenio para dicha Parte.

2 Tras producirse la entrada en vigor del Convenio para una Parte, ésta podrá seguir expidiendo certificados de competencia de acuerdo con su costumbre durante un periodo no superior a cinco años. Los certificados así expedidos se reconocerán como válidos a los efectos del Convenio. Durante ese periodo de transición sólo se expedirán tales certificados a las personas cuyo servicio de mar haya comenzado antes de la entrada en vigor del Convenio para dicha Parte en la sección del buque a la que se haga referencia en el certificado. La Parte tomará disposiciones para que se examine y titule a todos los demás aspirantes de conformidad con el Convenio.

3 Una Parte podrá, durante los dos años siguientes a la entrada en vigor del Convenio para ella, expedir un certificado de servicio al personal de buques pesqueros que no posea un título idóneo expedido en virtud del Convenio ni un certificado de competencia expedido conforme a su legislación antes de la entrada en vigor del Convenio para ella, siempre que el interesado:

- .1 haya estado embarcado desempeñando el cargo para el cual aspire a obtener un certificado de servicio, durante un periodo no inferior a tres años dentro de los siete anteriores a la entrada en vigor del Convenio para esa Parte;
- .2 demuestre haber desempeñado dicho cargo satisfactoriamente; y
- .3 demuestre ante la Parte su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído, habida cuenta de la edad del interesado en el momento de la solicitud.

A los efectos del Convenio, se considerará que un certificado de servicio expedido con arreglo al presente párrafo equivale a un título expedido en virtud del Convenio.

Regla 9

Dispensas

1 En circunstancias muy excepcionales la Administración podrá, si a su juicio ello no entraña peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, otorgar una dispensa virtud de la cual se permita prestar servicio en un determinado buque pesquero durante un periodo concreto que no exceda de seis meses desempeñando un cargo distinto del de radiooperador, para el cual el beneficiario de la dispensa no tenga el título idóneo, salvo que concurren las circunstancias previstas en el Reglamento de Radiocomunicaciones, con tal de que a juicio de la Administración la competencia de la persona a la que se otorgue la dispensa sea suficiente para ocupar sin riesgos el puesto vacante.

2 La dispensa que se conceda para un puesto sólo se otorgará a quien esté debidamente titulado para ocupar el puesto inmediatamente inferior. Cuando el Convenio no exija titulación para el puesto inferior, podrá concederse dispensa a quien, a juicio de la Administración, reúna competencia y experiencia claramente equivalentes a las necesarias para el puesto que haya de proveerse, a condición de que si esa persona no posee un título idóneo, se le exija superar una prueba aceptada por la Administración y demostrativa de que no hay riesgo en expedir la dispensa. Además, la Administración dispondrá lo necesario para que el puesto sea ocupado lo antes posible por una persona debidamente titulada.

3 Cada Parte enviará al Secretario General lo antes posible, a partir del 1 de enero de cada año, un informe con el número total de dispensas otorgadas respecto de cada uno de los cargos para los que se exija titulación. También se informará si no se han otorgado dispensas.

Regla 10

Equivalencias

1 Lo dispuesto en el Convenio no impedirá que la Parte mantenga o adopte otros planes de estudio y formación, incluidos los que entrañen periodos de embarco y una organización a bordo especialmente adaptados a los adelantos técnicos y a clases especiales de buques, siempre que el periodo de embarco, los conocimientos y la eficiencia exigidos en cuanto al gobierno del buque en los aspectos náutico y técnico garanticen un grado de seguridad en el mar y de prevención de la contaminación que sea cuando menos equivalente al prescrito en el Convenio.

2 Los pormenores de tales planes se incluirán en el informe que prescribe el artículo 4.

CAPÍTULO II

TITULACIÓN DE PATRONES, OFICIALES, OFICIALES DE MÁQUINAS
Y RADIOOPERADORES

Regla 1

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los patrones
de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m
que operen en aguas sin límites

- 1 Todo patrón de buque pesquero de eslora igual o superior a 24 m que opere en aguas sin límites tendrá un título idóneo.
- 2 Todo aspirante al título deberá:
 - .1 demostrar ante la Parte su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído;
 - .2 satisfacer los requisitos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de las guardias de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas sin límites y haber cumplido un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses como oficial encargado de la guardia de navegación o patrón en buques pesqueros de eslora no inferior a 12 m; no obstante, la Parte podrá permitir la sustitución de dicho periodo por un periodo de embarco aprobado no superior a seis meses como oficial encargado de la guardia de navegación en buques de navegación marítima regidos por el Convenio de Formación, 1978;
 - .3 haber superado un examen o exámenes de evaluación de la competencia que la Parte juzgue satisfactorios. En ellos se incluirán las materias enumeradas en el apéndice de la presente regla. El aspirante al examen que posea un certificado de competencia válido, expedido de conformidad con lo dispuesto en el Convenio de Formación, 1978, no necesitará volver a examinarse de los temas enumerados en el apéndice ya aprobados a un nivel superior o equivalente al necesario para la expedición del título prescrito en el Convenio.

Apéndice de la regla 1

Conocimientos mínimos requeridos para la titulación de los patrones
de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m
que operen en aguas sin límites

- 1 El plan de estudios expuesto a continuación ha sido preparado para el examen de aspirantes al título de patrón de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas sin límites. Teniendo presente que en última instancia el patrón ha de responder de la seguridad del buque y de la tripulación en todo momento, incluso cuando se esté faenando, el examen sobre estos temas estará concebido con miras a verificar que los aspirantes han asimilado debidamente toda la información disponible que afecte a la seguridad del buque y de su tripulación de acuerdo con el plan de estudios.



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

2 NAVEGACIÓN Y DETERMINACIÓN DE LA SITUACIÓN

2.1 Planificación de la travesía y navegación en todas las condiciones:

- .1 siguiendo métodos generalmente aceptados de trazado de derrotas en alta mar;
- .2 en aguas restringidas;
- .3 entre hielos, cuando proceda;
- .4 con visibilidad reducida;
- .5 por dispositivos de separación del tráfico, cuando proceda; y
- .6 en zonas afectadas por las mareas o las corrientes.

2.2 Determinación de la situación:

- .1 mediante observaciones astronómicas;
- .2 mediante observaciones terrestres, acompañadas de la aptitud para hacer uso de las marcaciones tomadas con marcas terrestres y ayudas a la navegación tales como faros, balizas y boyas, junto con las cartas apropiadas, los avisos a los navegantes y otras publicaciones que permitan comprobar la exactitud de la situación obtenida; y
- .3 utilizando, de un modo que la Parte juzgue satisfactorio, las modernas ayudas electrónicas a la navegación instaladas en los buques pesqueros, con particular referencia al conocimiento de sus principios de funcionamiento, limitaciones, fuentes de errores, detección de deficiencias en la presentación de información y métodos de corrección para obtener la situación correcta.

3 SERVICIO DE GUARDIA

3.1 Demostrar un conocimiento cabal del contenido, la aplicación y la finalidad del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, especialmente de los anexos II y IV, sobre seguridad de la navegación.

3.2 Demostrar conocimiento de los Principios fundamentales que procede observar en las guardias de navegación, establecidos en el capítulo IV.

4 EQUIPO DE RADAR

4.1 Utilizando el simulador de radar o, cuando no se disponga de uno, con la ayuda de la rosa de maniobra, demostrar conocimiento de los fundamentos del radar y aptitud para hacer funcionar y utilizar el radar y para interpretar y analizar la información obtenida con este equipo, incluidos los siguientes:

- .1 factores que afectan a su rendimiento y precisión;

- .2 ajuste inicial y conservación de la imagen;
- .3 detección de deficiencias en la presentación de información, ecos falsos, ecos del mar, etc.;
- .4 alcance y marcación;
- .5 identificación de ecos críticos;
- .6 rumbo y velocidad de otros buques;
- .7 momento y distancia de máxima aproximación de un buque que cruza, que viene de vuelta encontrada o que alcanza;
- .8 detección de los cambios de rumbo y velocidad de otros buques;
- .9 efecto de los cambios de rumbo, velocidad o ambos, del buque propio; y
- .10 aplicación del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972.

5 COMPASES MAGNÉTICO Y GIROSCÓPICO

- 5.1 Aptitud para determinar y tener en cuenta los errores de los compases magnético y giroscópico, utilizando medios terrestres y astronómicos.

6 METEOROLOGÍA Y OCEANOGRAFÍA

- 6.1 Conocimiento de los instrumentos meteorológicos y de su aplicación.
- 6.2 Aptitud para utilizar la información meteorológica disponible.
- 6.3 Conocimiento de las características de los diversos sistemas meteorológicos, incluidas, a discreción de la Parte, las tempestades ciclónicas tropicales y el modo de evitar el vértice del ciclón y los cuadrantes peligrosos.
- 6.4 Conocimiento de las condiciones meteorológicas, tales como la niebla, que pueden poner en peligro al buque.
- 6.5 Aptitud para utilizar las publicaciones náuticas sobre mareas y corrientes.
- 6.6 Aptitud para calcular las horas y las alturas máxima y mínima de las mareas y para estimar la dirección y la velocidad de las corrientes de marea.

7 MANIOBRA Y GOBIERNO DEL BUQUE PESQUERO

- 7.1 Operaciones de maniobra y gobierno del buque pesquero en todas las condiciones, con inclusión de:
 - .1 atraque, desatraque y fondeo y leva en diversas condiciones de viento y marea;



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

- .2 maniobras en aguas poco profundas;
- .3 manejo y gobierno de buques pesqueros en temporal, con aptitud para mantener la velocidad adecuada especialmente con mar de popa y de través, prestar auxilio a un buque o a una aeronave en peligro, maniobrar con un buque de difícil manejo de modo que quede atravesado a la mar y disminuir el abatimiento;
- .4 maniobras cuando se esté faenando, con especial atención a los factores que puedan afectar desfavorablemente a la seguridad del buque durante esas operaciones;
- .5 precauciones en la maniobra para la puesta a flote de botes de rescate o embarcaciones de supervivencia con mal tiempo;
- .6 métodos para embarcar a supervivientes que se encuentren en botes de rescate o embarcaciones de supervivencia;
- .7 en los casos en que sea aplicable, medidas prácticas que procede tomar cuando se navega entre hielos o témpanos o en condiciones de acumulación de hielo a bordo;
- .8 utilización de los dispositivos de separación del tráfico y realización de maniobras en ellos;
- .9 importancia de navegar a velocidad reducida para evitar los daños que puede causar la ola de proa o de popa del buque propio;
- .10 transbordo de pescado en la mar a buques factoría o a otros buques; y
- .11 toma de combustible en el mar.

8 ESTABILIDAD Y CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE PESQUERO

- 8.1 Conocimiento general de los principales elementos estructurales del buque pesquero y nomenclatura correcta de las diversas partes.
- 8.2 Conocimiento de las teorías y los factores que afectan al asiento y a la estabilidad del buque, y de las medidas necesarias para mantener un asiento y una estabilidad que no menoscaben la seguridad.
- 8.3 Demostrar aptitud para utilizar la información sobre estabilidad, las tablillas de estabilidad y asiento y los cálculos apriorísticos de las condiciones operacionales.
- 8.4 Conocimiento de los efectos producidos por las superficies libres y por la acumulación de hielo, cuando proceda.
- 8.5 Conocimiento de los efectos del agua embarcada en cubierta.
- 8.6 Conocimiento de la importancia que tienen la integridad a la intemperie y la estanquidad.

9 MANIPULACIÓN Y ESTIBA DE LA CAPTURA

- 9.1 Estiba y afianzamiento de la captura y del arte de pesca a bordo.
- 9.2 Operaciones de carga y descarga, prestando atención especial a los momentos escorantes producidos por el aparejo y la captura.

10 INSTALACIONES ENERGÉTICAS DE LOS BUQUES PESQUEROS

- 10.1 Principios de funcionamiento de las instalaciones energéticas marinas de los buques pesqueros.
- 10.2 Maquinaria auxiliar del buque.
- 10.3 Conocimiento general de la terminología referente a la maquinaria naval.

11 PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA INCENDIOS

- 11.1 Organización de ejercicios de lucha contra incendios.
- 11.2 Clases de incendios y sus características químicas.
- 11.3 Sistemas contra incendios.
- 11.4 Participación en un curso aprobado de lucha contra incendios.
- 11.5 Conocimiento de las disposiciones relativas al equipo de lucha contra incendios.

12 PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

- 12.1 Precauciones al hacer varar en la playa a un buque.
- 12.2 Medidas que procede tomar antes y después de varar.
- 12.3 Medidas que procede tomar cuando el arte de pesca se enreda en el fondo o en otro obstáculo.
- 12.4 Puesta a flote de un buque pesquero varado, con y sin ayuda.
- 12.5 Medidas que procede tomar a raíz de un abordaje.
- 12.6 Taponamiento provisional de vías de agua.
- 12.7 Precauciones para la protección y seguridad de la tripulación en situaciones de emergencia.
- 12.8 Contención de los daños y salvamento del buque en caso de incendio o explosión.
- 12.9 Abandono del buque.
- 12.10 Gobierno del buque en casos de emergencia, aparejamiento y utilización de medios improvisados de gobierno y modo de montar un timón de fortuna cuando sea posible.



12.11 Salvamento de personas de un buque en peligro o naufragado.

12.12 Procedimientos de salvamento en caso de hombre al agua.

12.13 Dar y tomar remolque.

13 ASISTENCIA MÉDICA

13.1 Conocimientos de primeros auxilios.

13.2 Conocimiento de los procedimientos necesarios para obtener consejo médico por radio.

13.3 Conocimiento cabal de cómo utilizar las siguientes publicaciones:

- .1 Guía médica internacional de a bordo, o publicaciones nacionales equivalentes; y
- .2 Sección médica del Código Internacional de Señales.

14 DERECHO MARÍTIMO

14.1 Conocimiento del derecho marítimo internacional recogido en acuerdos y convenios internacionales en la medida en que éstos afecten a las obligaciones y responsabilidades concretas del patrón, especialmente en lo referente a la seguridad y a la protección del medio marino. Se tendrán en cuenta de modo particular las siguientes materias:

- .1 certificados y demás documentos que en virtud de convenios internacionales hay que llevar a bordo, modo de obtenerlos y periodos respectivos de validez legal;
- .2 obligaciones nacidas de las prescripciones pertinentes del Protocolo de Torremolinos, 1993;
- .3 obligaciones nacidas de las pertinentes prescripciones del capítulo V del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974;
- .4 obligaciones nacidas de los Anexos I y V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978;
- .5 declaraciones marítimas de sanidad y prescripciones del Reglamento Sanitario Internacional;
- .6 obligaciones nacidas del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972; y
- .7 obligaciones nacidas de otros instrumentos internacionales que afecten a la seguridad del buque y de la tripulación.

14.2 La amplitud de conocimientos de la legislación marítima nacional se deja a la discreción de la Parte, pero habrá de incluir las disposiciones que se tomen en el ámbito nacional para aplicar los pertinentes acuerdos y convenios internacionales.

15 LENGUA INGLESA

Conocimientos de inglés por parte del patrón, suficientes para que pueda utilizar las cartas y demás publicaciones náuticas, comprender la información meteorológica y las medidas relativas a la seguridad y el funcionamiento del buque, así como comunicarse con otros buques o estaciones costeras. Aptitud para comprender y utilizar las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.

16 COMUNICACIONES

16.1 Conocimientos generales de los principios y factores básicos necesarios para el empleo seguro y eficaz de todos los subsistemas y equipo requeridos por el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM).

16.2 Conocimiento de los sistemas de radioavisos náuticos y meteorológicos y selección de los servicios de comunicación apropiados.

16.3 Conocimiento de los efectos contraproducentes del uso indebido del equipo de comunicaciones.

16.4 Cuando la Parte haya examinado a los candidatos sobre estos temas a niveles inferiores de titulación, los interesados podrán optar por no volver a examinarse de los mismos.

16.5 Aptitud para transmitir y recibir señales en luz Morse y para utilizar el Código Internacional de Señales.

17 SALVAMENTO

17.1 Conocimiento cabal de los dispositivos y medios de salvamento.

17.2 Conocimiento cabal de los procedimientos y consignas para casos de emergencia, y llamadas y ejercicios periódicos.

18 BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Conocimiento cabal del Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR).

19 CÓDIGO DE SEGURIDAD PARA PESCADORES Y BUQUES PESQUEROS (FAO/OIT/OMI)

19.1 Conocimientos de la parte A.

20 MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA**20.1 Navegación**

20.1.1 Demostrar destreza en la utilización del sextante, el taxímetro y el espejo azimutal, y aptitud para determinar con el oportuno trazado la situación, el rumbo y las demoras.

20.2 Demostrar un conocimiento cabal del contenido, la aplicación y la finalidad del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972



20.2.1 Mediante el empleo de pequeños modelos que muestren las señales o luces correctas o el empleo de un simulador de luces de navegación.

20.3 **Radar**

20.3.1 Mediante la observación de simuladores de radar o rosas de maniobra.

20.4 **Lucha contra incendios**

20.4.1 Mediante la participación en un curso aprobado de lucha contra incendios.

20.5 **Comunicaciones**

20.5.1 Mediante examen práctico.

20.6 **Salvamento**

20.6.1 Mediante el manejo de los dispositivos de salvamento, incluida la colocación correcta del chaleco salvavidas y de un traje de inmersión, si procede.

Regla 2

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas sin límites

- 1 Todo oficial que haya de encargarse de la guardia de navegación en un buque pesquero de eslora igual o superior a 24 m que opere en aguas sin límites tendrá un título idóneo.
- 2 Todo aspirante al título deberá:
 - .1 haber cumplido 18 años de edad;
 - .2 demostrar ante la Parte su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y el oído;
 - .3 haber prestado servicio en la sección de puente de buques pesqueros de eslora no inferior a 12 metros, durante un periodo de embarco aprobado no inferior a dos años; no obstante, la Parte podrá permitir que dicho periodo de embarco sea sustituido por un periodo de formación especial no superior a un año, a condición de que el programa de formación especial sea como mínimo de un valor equivalente al del periodo de embarco exigido al que sustituye, o por un periodo de embarco aprobado que conste en un registro aprobado de acuerdo con el Convenio de Formación, 1978;
 - .4 haber superado un examen o exámenes de evaluación de la competencia que la Parte juzgue satisfactorios. En ellos se incluirán las materias enumeradas en el apéndice de la presente regla. El aspirante que posea un certificado de competencia válido, expedido de conformidad con lo dispuesto en el Convenio de Formación, 1978, no necesitará volver a examinarse de los temas enumerados en el apéndice ya aprobados a un nivel superior o equivalente al necesario para la expedición del título prescrito en el Convenio;

- .5 reunir los requisitos pertinentes de la regla 6 para desempeñar, en cada caso, funciones específicas de radiocomunicaciones de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones.

Apéndice de la regla 2

Conocimientos mínimos requeridos para la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas sin límites

1 El plan de estudios expuesto a continuación ha sido preparado para el examen de aspirantes al título de oficial encargado de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas sin límites.

2 NAVEGACIÓN ASTRONÓMICA

Aptitud para determinar los errores del compás valiéndose de los astros.

3 NAVEGACIÓN TERRESTRE Y COSTERA

3.1 Aptitud para determinar la situación del buque mediante:

- .1 marcas terrestres;
- .2 ayudas a la navegación, incluidos faros, balizas y boyas; y
- .3 navegación de estima teniendo en cuenta los vientos, marcas, corrientes y la velocidad del buque determinada en función de las revoluciones por minuto de la hélice y según la corredera.

3.2 Conocimiento cabal de cartas y publicaciones náuticas tales como derroteros, tablas de mareas, avisos a los navegantes y radioavisos náuticos, y aptitud para servirse de ellas.

4 NAVEGACIÓN POR RADAR

4.1 Utilizando el simulador de radar o, cuando no se disponga de uno, con la ayuda de la rosa de maniobra, demostrar conocimiento de los fundamentos del radar y aptitud para hacer funcionar y utilizar el radar y para interpretar y analizar la información obtenida con este equipo incluidos los siguientes:

- .1 factores que afectan a su rendimiento y precisión;
- .2 ajuste inicial y conservación de la imagen;
- .3 detección de deficiencias en la presentación de información, ecos falsos, ecos de mar;
- .4 alcance y marcación;
- .5 identificación de ecos críticos;
- .6 rumbo y velocidad de otros buques;



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

- .7 momento y distancia de máxima aproximación de un buque que cruza, que viene de vuelta encontrada o que alcanza;
- .8 detección de los cambios de rumbo y velocidad de otros buques;
- .9 efecto de los cambios de rumbo, velocidad o ambos, del buque propio; y
- .10 aplicación del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972.

5 SERVICIO DE GUARDIA

5.1 Demostrar un conocimiento cabal del contenido, la aplicación y la finalidad del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, especialmente de los anexos II y IV, sobre seguridad de la navegación.

5.2 Demostrar conocimiento de los Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación, establecidos en el capítulo IV.

6 SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE DETERMINACIÓN DE LA SITUACIÓN Y DE NAVEGACIÓN

Aptitud para determinar la situación del buque utilizando ayudas electrónicas a la navegación, de un modo que la Parte juzgue satisfactorio.

7 METEOROLOGÍA

- 7.1 Conocimiento de los instrumentos de meteorología existentes a bordo y su aplicación.
- 7.2 Conocimiento de las características de los diversos sistemas meteorológicos.

8 COMPASES: MAGNÉTICO Y GIROSCÓPICO

Cuidado y empleo de los compases y del equipo auxiliar.

9 COMUNICACIONES

- .1 Conocimientos generales de los principios y factores básicos necesarios para el uso seguro y eficaz de todos los subsistemas y equipo requeridos por el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM).
- .2 Conocimiento de los sistemas de radioavisos náuticos y meteorológicos y selección de los circuitos de comunicación apropiados.
- .3 Conocimiento de los efectos contraproducentes del uso indebido del equipo de comunicaciones.

10 PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA INCENDIOS

- .1 Conocimientos de las diversas clases de incendios y sus características químicas.

- .2 Conocimientos de los sistemas y procedimientos de lucha contra incendios.
- .3 Participación en un curso aprobado de lucha contra incendios.

11 SALVAMENTO

Aptitud para dirigir los ejercicios de abandono del buque y conocimiento del funcionamiento de los dispositivos de salvamento, así como del equipo correspondiente, incluido el radioteléfono bidireccional. Conocimiento de las técnicas de supervivencia en el mar, incluida la participación un curso aprobado sobre el tema.

12 PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA Y PRÁCTICAS DE TRABAJO SEGURAS PARA EL PERSONAL DE BUQUES PESQUEROS

Conocimiento de los puntos enumerados en las secciones pertinentes del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros (FAO/OIT/OMI), parte A, y en el capítulo VIII del anexo del Protocolo de Torremolinos, 1993.

13 MANIOBRA Y GOBIERNO DEL BUQUE PESQUERO

Conocimiento básico de las operaciones de maniobra y gobierno del buque pesquero, con inclusión de:

- .1 ataque, desataque, fondeo y maniobras estando el buque abarloado a otros buques en la mar;
- .2 maniobras cuando se esté faenando, con especial atención a los factores que puedan afectar desfavorablemente a la seguridad del buque durante esas operaciones;
- .3 efectos del viento, las mareas y las corrientes en el gobierno del buque;
- .4 maniobras en aguas poco profundas;
- .5 manejo de buques pesqueros en temporal;
- .6 salvamento de personas y auxilio a un buque o a una aeronave en peligro;
- .7 dar y tomar remolque;
- .8 procedimiento de salvamento en caso de hombre al agua; Y
- .9 en los casos en que sea aplicable, medidas prácticas que procede tomar cuando se navega entre hielos o en condiciones de acumulación de hielo a bordo.

14 CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE PESQUERO

Conocimiento general de los principales elementos estructurales del buque.



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

15 ESTABILIDAD DEL BUQUE

Demostrar aptitud para utilizar la información sobre estabilidad, las tablas de estabilidad y asiento y los cálculos apriorísticos de las condiciones operacionales.

16 MANIPULACIÓN Y ESTIBA DE LA CAPTURA

Conocimiento de los procedimientos seguros de manipulación y estiba de la captura y de su influencia en la seguridad del buque.

17 LENGUA INGLESA

Conocimientos de inglés suficientes para que el oficial pueda utilizar las cartas y demás publicaciones náuticas y comprender la información meteorológica y las medidas relativas a la seguridad y la operación del buque. Aptitud para comprender y utilizar las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.

18 ASISTENCIA MÉDICA

Conocimiento de los procedimientos necesarios para prestar primeros auxilios. Aplicación práctica de las guías médicas y de los consejos transmitidos por radio.

19 BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Conocimiento cabal de los procedimientos de búsqueda y salvamento basados en el Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR).

20 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO

Conocimiento de las precauciones que deben tomarse para prevenir la contaminación del medio marino.

21 MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA

La Parte prescribirá métodos apropiados para demostrar la competencia en relación con los requisitos pertinentes del presente apéndice.

Regla 3

**Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los patrones
de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m
que operen en aguas limitadas**

1 Todo patrón de un buque pesquero de eslora igual o superior a 24 m que opere en aguas limitadas, habrá de estar titulado de conformidad con la regla 1, o bien poseer un título idóneo expedido de acuerdo con las disposiciones de la presente regla.

2 Todo aspirante al título deberá:

.1 demostrar ante la Parte su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído;

- .2 satisfacer los requisitos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas o sin límites y haber cumplido un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses como oficial encargado de la guardia de navegación, o patrón, en buques pesqueros de eslora no inferior a 12 m; no obstante, la Parte podrá permitir la sustitución de dicho periodo por un periodo de embarco aprobado como oficial encargado de la guardia de navegación en buques mercantes;
- .3 haber superado un examen o exámenes de evaluación de la competencia que la Parte juzgue satisfactorios. En ellos se incluirán las materias enumeradas en el apéndice de la presente regla.

3 La Parte, teniendo presente la seguridad de todos los buques y estructuras que puedan hallarse operando en las mismas aguas limitadas, considerará las aguas limitadas que haya definido de conformidad con la regla 1/1 y determinará otras materias que proceda incluir en el examen o exámenes;

4 El aspirante al examen que posea un certificado de competencia válido, expedido de conformidad con lo dispuesto en el Convenio de Formación, 1978, no necesitará volver a examinarse de los temas enumerados en el apéndice ya aprobados a un nivel superior o equivalente al necesario para la expedición del título prescrito en el Convenio.

Apéndice de la regla 3

Conocimientos mínimos requeridos para la titulación de los patrones de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas

1 El plan de estudios expuesto a continuación ha sido preparado para el examen de aspirantes al título de patrón de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas. Teniendo presente que en última instancia el patrón ha de responder de la seguridad del buque y de la tripulación en todo momento, incluso cuando se esté haciendo, el examen sobre estos temas estará concebido con miras a verificar que los aspirantes han asimilado correctamente toda la información disponible que afecte a la seguridad del buque y de su tripulación de acuerdo con el plan de estudios.

2 NAVEGACIÓN Y DETERMINACIÓN DE LA SITUACIÓN

2.1 Planificación de la travesía y navegación en todas las condiciones:

- .1 siguiendo métodos generalmente aceptados de trazado de derrotas;
- .2 en aguas restringidas;
- .3 entre hielos, cuando proceda;
- .4 con visibilidad reducida;
- .5 por dispositivos de separación del tráfico, cuando proceda; y
- .6 en zonas afectadas por las marcas o las corrientes.



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

2.2 Determinación de la situación:

- .1 mediante observaciones terrestres, acompañadas de la aptitud para hacer uso de las marcaciones tomadas con marcas terrestres y ayudas a la navegación tales como faros, balizas y boyas, juntamente con las cartas apropiadas, los avisos a los navegantes y otras publicaciones que permitan comprobar la exactitud de la situación obtenida; y
- .2 utilizando, de un modo que la Parte juzgue satisfactorio, las modernas ayudas electrónicas a la navegación instaladas en los buques pesqueros de que se trate.

3 SERVICIO DE GUARDIA

3.1 Demostrar un conocimiento cabal del contenido, la aplicación y la finalidad del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, especialmente de los anexos II y IV, sobre seguridad de la navegación.

3.2 Demostrar conocimiento de los Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación, establecidos en el capítulo IV.

4 NAVEGACIÓN POR RADAR

4.1 La Parte decidirá si procede o no incorporar el siguiente plan de estudios relativo al radar en los requisitos generales para la titulación de los patrones. Si la Parte decide no incluirlo en los requisitos generales, se asegurará de que dicho plan se tiene en cuenta a efectos de la titulación de los patrones que presten servicio en buques dotados de equipo radar y que operen con regularidad en aguas limitadas.

4.2 Utilizando el simulador de radar o, cuando no se disponga de uno, con la ayuda de la rosa de maniobra, demostrar conocimiento de los fundamentos del radar y aptitud para hacer funcionar y utilizar el radar y para interpretar y analizar la información obtenida con este equipo, incluidos los siguientes:

- .1 factores que afectan su rendimiento y precisión;
- .2 ajuste inicial y conservación de la imagen;
- .3 detección de deficiencias en la presentación de información, ecos falsos, ecos de mar, etc.;
- .4 alcance y marcación;
- .5 identificación de ecos críticos;
- .6 rumbo y velocidad de otros buques;
- .7 momento y distancia de máxima aproximación de un buque que cruza, que viene de vuelta encontrada o que alcanza;

- .8 detección de los cambios de rumbo y velocidad de otros buques;
- .9 efecto de los cambios de rumbo, velocidad o ambos, del buque propio; y
- .10 aplicación del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972.

5 COMPASES

- 5.1 Aptitud para determinar y tener en cuenta los errores del compás.

6 METEOROLOGÍA Y OCEANOGRAFÍA

- 6.1 Conocimiento de los instrumentos meteorológicos y de su aplicación.
- 6.2 Aptitud para utilizar la información meteorológica disponible.
- 6.3 Conocimiento de las características de los diversos sistemas meteorológicos que afectan a las aguas limitadas de que se trate, a discreción de la Parte.
- 6.4 Conocimiento de las condiciones meteorológicas que afecten a las aguas limitadas de que se trate y que pueden poner en peligro al buque, a discreción de la Parte.
- 6.5 Aptitud para utilizar las publicaciones náuticas sobre mareas y corrientes, cuando proceda.

7 MANIOBRA Y GOBIERNO DEL BUQUE PESQUERO

- 7.1 Operaciones de maniobra y gobierno del buque pesquero en todas las condiciones, con inclusión de:

- .1 atraque, desatraque y fondeo y leva en diversas condiciones de viento y marea;
- .2 maniobras en aguas poco profundas;
- .3 manejo y gobierno de buques pesqueros en temporal, con aptitud para mantener la velocidad adecuada, especialmente con mar de popa y de través, prestar auxilio a un buque o a una aeronave en peligro, maniobrar con un buque de difícil manejo de modo que quede atravesado a la mar y disminuir el abatimiento;
- .4 maniobras cuando se esté faenando, con especial atención a los factores que puedan afectar desfavorablemente a la seguridad del buque durante esas operaciones;
- .5 precauciones en la maniobra para la puesta a flote de botes de rescate o embarcaciones de supervivencia con mal tiempo;
- .6 métodos para embarcar a supervivientes que se encuentren en botes de rescate o embarcaciones de supervivencia;



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

- .7 en los casos en que sea aplicable, medidas prácticas que procede tomar cuando se navega entre hielos o en condiciones de acumulación de hielo a bordo;
- .8 en los casos en que sea aplicable, utilización de los dispositivos de separación del tráfico y realización de maniobras en los mismos;
- .9 importancia de navegar a velocidad reducida para evitar los daños que puede causar la ola de proa o de popa del buque propio; y
- .10 transbordo de pescado en el mar a buques factoría o a otros buques;

8 ESTABILIDAD Y CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE PESQUERO

- 8.1 Conocimiento general de los principales elementos estructurales del buque pesquero y nomenclatura correcta de las diversas partes.
- 8.2 Conocimiento de las teorías y los factores que afectan al asiento y a la estabilidad del buque, y de las medidas necesarias para mantener un asiento y una estabilidad que no menoscaben la seguridad.
- 8.3 Demostrar aptitud para utilizar la información sobre estabilidad, las tablillas de estabilidad y asiento y los cálculos apriorísticos de las condiciones operacionales..
- 8.4 Conocimiento de los efectos producidos por las superficies libres y por la acumulación de hielo, cuando proceda.
- 8.5 Conocimientos de los efectos del agua embarcada en cubierta.
- 8.6 Conocimiento de la importancia que tienen la integridad a la intemperie y la estanquidad.

9 MANIPULACIÓN Y ESTIBA DE LA CAPTURA

- 9.1 Estiba y afianzamiento de la captura y del arte de pesca a bordo.
- 9.2 Operaciones de carga y descarga, prestando atención especial a los momentos escorantes producidos por el aparejo y la captura.

10 INSTALACIONES ENERGÉTICAS DEL BUQUE PESQUERO

- 10.1 Principios de funcionamiento de las instalaciones energéticas marinas de los buques pesqueros.
- 10.2 Maquinaria auxiliar del buque.
- 10.3 Conocimiento general de la terminología referente a la maquinaria naval.

11 PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA INCENDIOS

- 11.1 Organización de ejercicios de lucha contra incendios.
- 11.2 Clases de incendios y sus características químicas.

11.3 Sistemas contra incendios.

11.4 Participación en un curso aprobado de lucha contra incendios.

11.5 Conocimiento de las disposiciones relativas a los dispositivos contra incendios.

12 PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

12.1 Precauciones al hacer varar en la playa a un buque.

12.2 Medidas que procede tomar antes y después de varar.

12.3 Medidas que procede tomar cuando el arte de pesca se enreda en el fondo o en otro obstáculo.

12.4 Puesta a flote de un buque varado, con y sin ayuda.

12.5 Medidas que procede tomar a raíz de un abordaje.

12.6 Taponamiento provisional de vías de agua.

12.7 Precauciones para la protección y seguridad de la tripulación en situaciones de emergencia.

12.8 Contención de los daños y salvamento del buque en caso de incendio o explosión.

12.9 Abandono del buque.

12.10 Gobierno del buque en casos de emergencia, aparejamiento y utilización de medios improvisados de gobierno y modo de montar un timón de fortuna cuando sea posible.

12.11 Salvamento de personas de un buque en peligro o naufragado.

12.12 Procedimientos de salvamento en caso de hombre al agua.

12.13 Dar y tomar remolque.

13 ASISTENCIA MÉDICA

13.1 Conocimientos de primeros auxilios.

13.2 Aplicación práctica de las guías médicas y de los consejos transmitidos por radio, incluida la aptitud para tomar medidas eficaces basadas en esos conocimientos, en los casos de accidentes o enfermedades que puedan ocurrir a bordo.

14 DERECHO MARÍTIMO

14.1 Teniendo en cuenta las aguas limitadas que defina la Parte, conocimiento del derecho marítimo internacional recogido en acuerdos y convenios internacionales en la medida en que éstos afecten a las obligaciones y responsabilidades concretas del patrón en las aguas de que se trate, especialmente en lo referente a la seguridad y a la protección del medio marino.



14.2 La amplitud de conocimientos de la legislación marítima del país se deja a la discreción de la Parte, pero habrá de incluir las disposiciones que se adopten en el ámbito nacional para aplicar los pertinentes acuerdos y convenios internacionales.

15 SALVAMENTO

Conocimiento de los dispositivos de salvamento instalados en los buques pesqueros.
Organización de los ejercicios de abandono del buque y empleo del equipo.

16 BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Conocimiento de los procedimientos de búsqueda y salvamento.

17 CÓDIGO DE SEGURIDAD PARA PESCADORES Y BUQUES PESQUEROS (FAO/OIT/OMI), PARTE A

Conocimiento de las secciones que la Parte exija.

18 MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA

La Parte prescribirá métodos apropiados para demostrar la competencia en relación con los requisitos pertinentes del presente apéndice.

Regla 4

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas

1 Todo oficial que haya de encargarse de la guardia de navegación en un buque pesquero de eslora igual o superior a 24 m que opere en aguas limitadas, habrá de estar titulado de conformidad con la regla 2, o bien poseer un título idóneo expedido de acuerdo con las disposiciones de la presente regla.

2 Todo aspirante al título deberá:

- .1 haber cumplido 18 años de edad;
- .2 demostrar ante la Parte su aptitud física, sobre todo en lo que atañe a la vista y el oído;
- .3 haber prestado servicio en la sección de puente de buques pesqueros de eslora no inferior a 12 metros durante un periodo de embarco aprobado no inferior a dos años; no obstante, la Administración podrá permitir que dicho periodo de embarco sea sustituido por un periodo de formación especial no superior a un año a condición de que el programa de formación especial sea como mínimo de un valor equivalente al del periodo de embarco exigido al que sustituye, o por un periodo de embarco aprobado que conste en un registro aprobado de acuerdo con el Convenio de Formación, 1978;
- .4 haber superado un examen o exámenes de evaluación de la competencia que la Parte juzgue satisfactorios. En ellos se incluirán las materias enumeradas en el apéndice de la presente

regla. El aspirante al examen que posea un certificado de competencia válido expedido de conformidad con lo dispuesto en el Convenio de Formación, 1978, no necesitará volver a examinarse de los temas enumerados en el apéndice ya aprobados a un nivel superior o equivalente al necesario para la expedición del título prescrito en el Convenio; y

- .5 reunir los requisitos pertinentes de la regla 6 para desempeñar, en cada caso, funciones específicas de radiocomunicaciones de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones.

Apéndice de la regla 4

Conocimientos mínimos requeridos para la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas

1 El plan de estudios expuesto a continuación ha sido preparado para el examen de aspirantes al título de oficial encargado de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas.

2 NAVEGACIÓN TERRESTRE Y COSTERA

2.1 Aptitud para determinar la situación del buque mediante:

- .1 marcas terrestres;
- .2 ayudas a la navegación, incluidos faros, balizas y boyas; y
- .3 navegación de estima teniendo en cuenta los vientos, mareas, corrientes y la velocidad del buque determinada en función de las revoluciones por minuto de la hélice y según la corredera.

2.2 Conocimiento cabal de cartas y publicaciones náuticas tales como derroteros, tablas de mareas, avisos a los navegantes y radioavisos náuticos y aptitud para servirse de ellas.

3 NAVEGACIÓN POR RADAR

3.1 La Parte decidirá si procede o no incorporar el siguiente plan de estudios relativo al radar en los requisitos generales para la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación. Si la Parte decide no incluirlo en los requisitos generales, se asegurará de que dicho plan se tiene en cuenta a efectos de la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques dotados de equipo radar y que operen con regularidad en aguas limitadas.

3.2 Utilizando el simulador de radar o, cuando no se disponga de uno, con la ayuda de la rosa de maniobra, demostrar conocimiento de los fundamentos del radar y aptitud para hacer funcionar y utilizar el radar y para interpretar y analizar la información obtenida con este equipo, incluidos los siguientes:

- .1 factores que afectan a su rendimiento y precisión;
- .2 ajuste inicial y conservación de la imagen;

- .3 detección de deficiencias en la presentación de información, ecos falsos, ecos de mar, etc.;
- .4 alcance y marcación;
- .5 identificación de ecos críticos;
- .6 rumbo y velocidad de otros buques;
- .7 momento y distancia de máxima aproximación de un buque que cruza, que viene de vuelta encontrada o que alcanza;
- .8 detección de los cambios de rumbo y de velocidad de otros buques;
- .9 efecto de los cambios de rumbo, velocidad o ambos, del buque propio;
- .10 aplicación del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972.

4 SERVICIO DE GUARDIA

- 4.1 Demostrar un conocimiento cabal del contenido, la aplicación y la finalidad del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, especialmente de los anexos II y IV, sobre seguridad de la navegación.
- 4.2 Demostrar conocimiento de los Principios fundamentales que procede observar en la realización de guardias de navegación, establecidos en el capítulo IV.

5 SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE DETERMINACIÓN DE LA SITUACIÓN Y DE NAVEGACIÓN

- 5.1 Aptitud para determinar la situación del buque utilizando ayudas náuticas electrónicas, cuando proceda, de un modo que la Parte juzgue satisfactorio.

6 METEOROLOGÍA

- 6.1 Conocimiento de los instrumentos de meteorología existentes a bordo y su aplicación.
- 6.2 Conocimiento de las características de los diversos sistemas meteorológicos que afecten a las aguas limitadas de que se trate.

7 COMPASES

- 7.1 Aptitud para determinar y tener en cuenta los errores del compás.

8 LUCHA CONTRA INCENDIOS

- 8.1 Conocimiento de la prevención de incendios y del empleo de los dispositivos de lucha contra incendios.
- 8.2 Participación en un curso aprobado de lucha contra incendios.

9 SALVAMENTO

9.1 Conocimiento de los dispositivos de salvamento a bordo de los buques pesqueros. Organización de los ejercicios de abandono del buque y empleo del equipo.

9.2 Participación en un curso aprobado de supervivencia en el mar.

10 PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA Y PRÁCTICAS DE TRABAJO SEGURAS PARA EL PERSONAL DE LOS BUQUES PESQUEROS

10.1 Conocimiento de los puntos enumerados en las secciones pertinentes del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros (FAO/OIT/OMI), parte A, y en el capítulo III del Anexo del Protocolo de Torremolinos, 1993.

11 MANIOBRA Y GOBIERNO DEL BUQUE PESQUERO

11.1 Conocimiento básico de las operaciones de maniobra y gobierno del buque pesquero, con inclusión de:

- .1 atraque, desatraque, fondeo y maniobras estando el buque abarloado a otros buques en la mar;
- .2 maniobras cuando se esté faenando, con especial atención a los factores que puedan afectar desfavorablemente a la seguridad del buque durante esas operaciones;
- .3 efectos del viento, las mareas y las corrientes en el gobierno del buque;
- .4 maniobras en aguas poco profundas;
- .5 manejo de buques pesqueros en temporal;
- .6 salvamento de personas y auxilio a un buque o a una aeronave en peligro;
- .7 dar y tomar remolque;
- .8 procedimientos de salvamento en caso de hombre al agua; y
- .9 en los casos en que sea aplicable, medidas prácticas que procede tomar cuando se navega entre hielos o en condiciones de acumulación de hielo a bordo.

12 ESTABILIDAD DEL BUQUE

Demostrar aptitud para utilizar la información sobre estabilidad, las tablillas de estabilidad y asiento y los cálculos apriorísticos de las condiciones operacionales.

13 MANIPULACIÓN DE LA CAPTURA

Conocimiento de los procedimientos seguros de manipulación y estiba de la captura y de su influencia en la seguridad del buque.



14 CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE PESQUERO

Conocimiento general de los principales elementos estructurales del buque.

15 ASISTENCIA MÉDICA

Conocimiento de los procedimientos necesarios para prestar primeros auxilios. Aplicación práctica de las guías médicas y de los consejos transmitidos por radio.

16 BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Conocimiento de los procedimientos de búsqueda y salvamento.

17 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO

Conocimiento de las precauciones que deben tomarse para prevenir la contaminación del medio marino.

18 MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA

La Parte prescribirá métodos apropiados para demostrar la competencia en relación con los requisitos pertinentes del presente apéndice.

Regla 5

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de jefes de máquinas y primeros oficiales de máquinas de buques pesqueros cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 kW

- 1 Todo jefe de máquinas y todo primer oficial de máquinas que presten servicio en buques pesqueros de navegación marítima cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 kW habrán de poseer un título adecuado.
- 2 Todo aspirante al título deberá:
 - .1 haber cumplido 18 años de edad;
 - .2 demostrar ante la Parte su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y el oído;
 - .3 por lo que hace al título de primer oficial de máquinas, haber prestado servicio en la cámara de máquinas durante un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses; no obstante, ese periodo podrá reducirse a seis meses como mínimo si la Parte prescribe una formación especial que considere equivalente al periodo de embarco aprobado que viene a sustituir;
 - .4 por lo que hace al título de jefe de máquinas, haber cumplido un periodo de embarco aprobado no inferior a 24 meses, de los cuales 12 cuando menos los cumplirá siendo ya competente para ejercer como primer oficial de máquinas;
 - .5 haber participado en un curso práctico de lucha contra incendios aprobado; y

- 6 haber superado un examen de evaluación de la competencia que la Parte juzgue satisfactorio. En él se incluirán las materias enumeradas en el apéndice de la presente regla, si bien la Parte podrá modificar los requisitos del examen y los periodos de embarco aplicables a los oficiales de buques pesqueros dedicados a viajes en aguas limitadas, habida cuenta de la potencia de la máquina propulsora y el efecto de ello para la seguridad de todos los buques pesqueros que puedan operar en las mismas aguas.
- 3 En la formación encaminada a la obtención de los necesarios conocimientos teóricos y experiencia práctica se tendrán en cuenta las pertinentes reglamentaciones y recomendaciones internacionales.
- 4 La amplitud de los conocimientos abarcados por los diversos párrafos del apéndice podrá variar según que el título que se vaya a expedir sea de jefe de máquinas o de primer oficial de máquinas.

Apéndice de la regla 5

Conocimientos mínimos requeridos para la titulación de jefes de máquinas y primeros oficiales de máquinas de buques pesqueros cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 kW

- 1 El plan de estudios expuesto a continuación ha sido preparado para el examen de aspirantes a los títulos de jefe de máquinas y primer oficial de máquinas de buques pesqueros cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 kW. Teniendo presente que el primer oficial de máquinas estará en situación de asumir las responsabilidades del jefe de máquinas en cualquier momento, el examen estará concebido con miras a verificar que los aspirantes han asimilado debidamente toda la información disponible que afecte a la seguridad del funcionamiento de las máquinas del buque pesquero.
- 2 Por lo que respecta a los párrafos 3.4 y 4.1 *infra*, la Parte podrá omitir la exigencia de que se conozcan los tipos de máquinas propulsoras que no formen parte de las instalaciones de máquinas de los buques para los que vaya a ser válido el título que se concede. En tal caso el título no será válido para ninguna de las categorías de instalaciones de máquinas omitidas hasta tanto demuestre el oficial de máquinas su competencia en cuanto a ellas de un modo que la Administración juzgue satisfactorio. Toda limitación de esta índole habrá de constar en el título.
- 3 Todo aspirante al título poseerá conocimientos teóricos elementales que le permitan comprender los principios básicos de las siguientes materias:
- .1 procesos de combustión;
 - .2 termotransmisión;
 - .3 mecánica e hidromecánica;
 - .4 según proceda:
 - .4.1 motores diesel marinos;
 - .4.2 instalaciones marinas de propulsión a vapor;



- .4.3 turbinas de gas marinas;
 - .5 sistemas del aparato de gobierno;
 - .6 propiedades de combustibles y lubricantes;
 - .7 propiedades de los materiales;
 - .8 agentes extintores de incendios;
 - .9 equipo eléctrico marino;
 - .10 sistemas de automatización, instrumentación y control;
 - .11 construcción de buques pesqueros, con inclusión de la estabilidad y el control de averías;
 - .12 sistemas auxiliares; y
 - .13 sistemas de refrigeración.
- 4 El aspirante tendrá al menos conocimientos prácticos adecuados de las siguientes materias:
- .1 funcionamiento y mantenimiento, según proceda, de:
 - .1.1 motores diesel marinos;
 - .1.2 instalaciones marinas de propulsión a vapor;
 - .1.3 turbinas de gas marinas;
 - .2 funcionamiento y mantenimiento de los sistemas de maquinaria auxiliar, incluidos los sistemas del aparato de gobierno;
 - .3 funcionamiento, comprobación y mantenimiento del equipo eléctrico y de control;
 - .4 mantenimiento del equipo de manipulación de la captura y de la maquinaria de cubierta;
 - .5 detección de defectos de funcionamiento de las máquinas, localización de fallos y medidas para impedir las averías;
 - .6 organización de procedimientos seguros de mantenimiento y reparación;
 - .7 métodos y ayudas para la prevención, detección y extinción de incendios;
 - .8 reglas que procede observar en cuanto a la contaminación operacional o accidental del medio marino y métodos y ayudas para prevenirlas;
 - .9 primeros auxilios relacionados con el tipo de lesiones que cabe esperar en los espacios de máquinas y utilización del equipo de primeros auxilios;

- .10 funciones y utilización de los dispositivos de salvamento;
- .11 métodos de control de averías, con especial referencia a las medidas que procede adoptar en caso de que el agua de mar inunde la cámara de máquinas; y
- .12 seguridad en el trabajo.

5 Todo aspirante tendrá asimismo conocimientos del derecho marítimo internacional recogido en acuerdos y convenios internacionales en la medida en que éstos afecten a las obligaciones y responsabilidades concretas de la sección de máquinas, especialmente en lo referente a seguridad y protección del medio marino. La amplitud de conocimientos de la legislación marítima nacional se deja a la discreción de la Parte, pero habrá de incluir las disposiciones para aplicar los acuerdos y convenios internacionales.

6 El aspirante poseerá asimismo conocimientos de la gestión, la organización y la formación del personal a bordo de buques pesqueros.

Regla 6

Requisitos mínimos aplicables a la titulación del personal encargado de organizar o desempeñar funciones de radiocomunicaciones a bordo de buques pesqueros

Nota explicativa

Las disposiciones obligatorias relativas al servicio de escucha radioeléctrica figuran en el Reglamento de Radiocomunicaciones, en el Protocolo de Torremolinos, 1993, y en las directrices aprobadas por la Organización.

Aplicación

1 Con la salvedad de lo estipulado en el párrafo 2, las disposiciones de la presente regla se aplicarán al personal encargado de organizar o desempeñar funciones de radiocomunicaciones a bordo de buques que en virtud de un acuerdo internacional o de la legislación nacional deban transportar equipo radioeléctrico que utilice las frecuencias y técnicas del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMMSM).

2 El personal de los buques para los cuales no sea obligatorio en virtud de acuerdos internacionales o de la legislación nacional llevar equipo radioeléctrico, no están obligados a cumplir las disposiciones de la presente regla pero habrán de cumplir, no obstante, las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones. La Administración garantizará que se expidan o reconozcan con respecto a dicho personal de radiocomunicaciones los títulos pertinentes que se ajusten a lo prescrito en el Reglamento de Radiocomunicaciones.



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

Requisitos mínimos para la titulación del personal de radiocomunicaciones del SMSSM

- 1 Toda persona encargada de organizar o desempeñar funciones de radiocomunicaciones a bordo de un buque estará en posesión del título o títulos adecuados expedidos o reconocidos por la Administración según lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones.
- 2 El nivel mínimo de conocimientos, comprensión y competencia exigidos para la titulación en virtud de la presente regla será suficiente para que el personal de radiocomunicaciones pueda desempeñar sus funciones con seguridad y eficacia.
- 3 Todo aspirante al título deberá:
 - .1 haber cumplido 18 años de edad;
 - .2 demostrar ante la Parte su aptitud física, sobre todo en lo que atañe a la vista y el oído;
 - .3 satisfacer los requisitos indicados en el apéndice de la presente regla.
- 4 Todo aspirante al título habrá de superar el examen o exámenes que la Parte juzgue satisfactorios.
- 5 Para el refrendo de todos los tipos de títulos expedidos conforme a las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones que cumplan los requisitos del Convenio, los conocimientos y formación que se exijan incluirán las materias enumeradas en el apéndice de la presente regla. Al determinar el nivel apropiado de conocimientos y de formación la Parte tendrá también en cuenta las recomendaciones pertinentes de la Organización.

Apéndice de la regla 6

Formación y conocimientos complementarios mínimos exigidos al personal de radiocomunicaciones del SMSSM

- 1 Además de satisfacer los requisitos para la obtención de un título de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones, todo aspirante a un título habrá de tener conocimientos de las siguientes materias:
 - .1 servicios de radiocomunicaciones que es preciso garantizar en situaciones de emergencia;
 - .2 radiocomunicaciones de búsqueda y salvamento, incluidos los procedimientos que figuran en el Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR);
 - .3 medios para prevenir la transmisión de falsos alertas de socorro y procedimientos para reducir al mínimo las repercusiones de dichos falsos alertas;
 - .4 sistemas de notificación para buques;

- .5 servicios radiomédicos;
- .6 utilización del Código Internacional de Señales y de las Frases normalizadas para las comunicaciones marítimas; y
- .7 medidas preventivas para garantizar la seguridad del buque y del personal en relación con los riesgos inherentes al equipo radioeléctrico, incluidos los de tipo eléctrico y de radiación no ionizante.

Regla 7

Requisitos mínimos para garantizar en todo momento la suficiencia y actualización de los conocimientos de patrones y oficiales

1 Todo patrón u oficial titulado que preste servicio en buques pesqueros o se proponga volver a hacerlo tras un periodo en tierra deberá, a fin de poder seguir prestando dicho servicio, demostrar ante la Administración a intervalos regulares que no excedan de cinco años:

- .1 aptitud física, sobre todo en lo que atañe a la vista y el oído; y
- .2 que ha cumplido un periodo de embarco como patrón u oficial de al menos un año, en los últimos cinco años; o
- .3 aptitud para desempeñar las funciones operacionales en buques pesqueros relacionadas con las propias del título que posea, y que se consideren, al menos, equivalentes al servicio de a bordo estipulado en el párrafo 1.2, ya sea:
 - .3.1 superando una prueba de tipo aprobado; o
 - .3.2 concluyendo satisfactoriamente uno o varios cursos de tipo aprobado para patrones y oficiales que prestan servicio en buques pesqueros, particularmente para los que reanuden el servicio a bordo de dichos buques; o
 - .3.3 cumpliendo un periodo de embarco aprobado como patrón durante un periodo de al menos tres meses en un buque pesquero en calidad de supernumerario, inmediatamente antes de hacerse cargo de las funciones para las cuales lo habilita el título.

2 Los cursos de repaso y de actualización prescritos en la presente regla serán aprobados por la Administración y en ellos se tendrán en cuenta los textos que recojan los cambios recientes introducidos en la reglamentación internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

3 La Administración se asegurará de que estén disponibles en los buques bajo su jurisdicción los textos que recojan los cambios recientes introducidos en la reglamentación internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.



Regla 8

Requisitos mínimos para garantizar en todo momento la suficiencia y la actualización de conocimientos del personal de radiocomunicaciones del SMSSM

1 Todo personal de radiocomunicaciones del SMSSM que posea uno o más títulos expedidos o reconocidos por la Parte habrá de demostrar ante ésta, a fin de poder seguir prestando servicio a bordo, que reúne las condiciones necesarias en cuanto a:

- .1 aptitud física, sobre todo en lo que atañe a la vista y el oído, que deberá demostrar a intervalos regulares que no excedan de cinco años; y
- .2 competencia profesional:
 - .2.1 por haber cumplido un periodo de embarco aprobado realizando tareas de radiocomunicaciones durante al menos un año en los últimos cinco años; o
 - .2.2 por haber desempeñado funciones relacionadas con las propias del título que posea, y que se consideren al menos equivalentes al servicio de a bordo estipulado en el párrafo 1.2.1; o
 - .2.3 superando una prueba de tipo aprobado o concluyendo satisfactoriamente uno o varios cursos de formación, a bordo o en tierra, que incluyan materias directamente relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar y aplicables al título que posea, de conformidad con las prescripciones del Protocolo de Torremolinos, 1993.

2 Cuando a bordo de los buques con derecho a enarbolar el pabellón de una de las Partes sea obligatorio adoptar modalidades, equipos o métodos nuevos, la Parte podrá exigir que el personal de radiocomunicaciones del SMSSM supere una prueba de tipo aprobado o concluya satisfactoriamente uno o varios cursos de formación, a bordo o en tierra, que traten especialmente de las funciones relacionadas con la seguridad.

3 La Administración se asegurará de que estén disponibles en los buques con derecho a enarbolar su pabellón los textos que recojan los cambios recientes introducidos en la reglamentación internacional sobre radiocomunicaciones que sean pertinentes para la seguridad de la vida humana en el mar.

CAPÍTULO III

FORMACIÓN BÁSICA SOBRE SEGURIDAD PARA TODO EL PERSONAL DE LOS BUQUES PESQUEROS

Regla 1

Formación básica sobre seguridad para todo el personal de los buques pesqueros

1 El personal de los buques pesqueros recibirá, antes de que se le asignen funciones a bordo, formación básica aprobada por la Administración sobre las siguientes materias:

- .1 técnicas de supervivencia personal, incluida la capacidad de ponerse los chalecos salvavidas y, cuando corresponda los trajes salvavidas;
- .2 prevención de incendios y lucha contra incendios;
- .3 procedimientos de emergencia;
- .4 nociones de primeros auxilios;
- .5 prevención de la contaminación marina; y
- .6 prevención de accidentes a bordo.

2 Al implantar las disposiciones del párrafo 1, la Administración deberá determinar si se han de aplicar al personal de los buques pesqueros pequeños o al personal ya empleado en los buques pesqueros, y, de ser así, en qué medida.



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

CAPÍTULO IV

GUARDIAS

Regla 1

Principios fundamentales que procede observar en las guardias de navegación a bordo de los buques pesqueros

1 Las Administraciones señalarán a la atención de los propietarios y armadores de buques pesqueros, patrones y personal encargado de las guardias los siguientes principios que procede observar para garantizar en todo momento una guardia de navegación segura.

2 El patrón de todo buque pesquero garantizará que se toman las disposiciones adecuadas para mantener una guardia de navegación segura. Durante los periodos en que estén de guardia, y bajo la autoridad general del patrón, los oficiales encargados de este servicio serán responsables de que el buque navegue con seguridad, velando especialmente por que no sufra abordaje ni varada.

3 Sin perjuicio de que se observen también otros, los principios fundamentales expuestos a continuación se tendrán en cuenta en todos los buques pesqueros. No obstante, cada Parte podrá eximir a los buques pesqueros muy pequeños que operen en aguas limitadas de la obligación de observar plenamente los principios fundamentales.

4 EN RUTA HACIA O DESDE EL CALADERO

4.1 Organización de la guardia de navegación

4.1.1 La composición de la guardia será en todo momento suficiente y adecuada a las circunstancias reinantes, y al determinarla se tendrá en cuenta la necesidad de mantener un servicio de vigía adecuado.

4.1.2 Al determinar la composición de la guardia se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes factores:

- .1 la necesidad de que en ningún momento la caseta de gobierno quede sin dotación;
- .2 el estado del tiempo, la visibilidad y si hay luz diurna u oscuridad;
- .3 la proximidad de peligros para la navegación que puedan obligar al oficial encargado de la guardia a desempeñar funciones náuticas adicionales;
- .4 el uso y el estado de funcionamiento de ayudas náuticas tales como el radar o los dispositivos electrónicos indicadores de la situación y de todo equipo que pueda afectar a la navegación segura del buque;
- .5 si el buque está provisto de piloto automático o no; y
- .6 toda exigencia inusitada que impongan a la guardia de navegación circunstancias operacionales especiales.

4.2 Aptitud para el servicio

4.2.1 El sistema de guardias será tal que la eficiencia del personal asignado a ellas no disminuya por la fatiga. Las tareas se organizarán de modo que los que deban montar la primera guardia al comenzar el viaje y los que deban montar las siguientes hayan tenido descanso suficiente y estén por lo demás en perfectas condiciones para el servicio.

4.3 Navegación

4.3.1 En la medida de lo posible el viaje proyectado se preparará con antelación teniendo en cuenta toda la información pertinente, y antes de comenzar el viaje se comprobarán todos los rumbos trazados.

4.3.2 Durante la guardia se comprobarán a intervalos suficientemente frecuentes el rumbo seguido, la situación y la velocidad, utilizando todas las ayudas náuticas disponibles que convengan para hacer que el buque siga el rumbo previsto.

4.3.3 El oficial encargado de la guardia sabrá perfectamente cuáles son la ubicación y el funcionamiento de todo el equipo de seguridad y de navegación que haya a bordo y conocerá y tendrá en cuenta las limitaciones operacionales de dicho equipo.

4.3.4 Al oficial encargado de una guardia de navegación no se le asignará ninguna otra función cuyo desempeño pueda entorpecer la navegación segura del buque, y él no aceptará una función que entrañe ese riesgo.

4.4 Equipo náutico

4.4.1 El oficial encargado de la guardia debe obtener el máximo rendimiento de todo el equipo náutico que tenga a su disposición.

4.4.2 Cuando utilice el radar, el oficial encargado de la guardia tendrá en cuenta la necesidad de cumplir en todo momento lo dispuesto a ese respecto en las reglas pertinentes para prevenir los abordajes.

4.4.3 En caso de necesidad el oficial de guardia no dudará en hacer uso del timón, las máquinas y el aparato de señales acústicas y luminosas.

4.5 Funciones y responsabilidades náuticas

4.5.1 El oficial encargado de la guardia:

- .1 montará guardia en la caseta de gobierno;
- .2 no abandonará esa posición en ninguna circunstancia hasta ser debidamente relevado;
- .3 seguirá siendo responsable de la navegación segura del buque aunque el patrón se halle presente en la caseta de gobierno, hasta tanto el patrón le informe específicamente de que ha asumido él dicha responsabilidad y ello haya quedado bien entendido por ambos;
- .4 consultará al patrón cuando tenga una duda cualquiera acerca de lo que proceda hacer en aras de la seguridad; y



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

- .5 no entregará la guardia al oficial de relevo si tiene motivos para pensar que éste se halla incapacitado para desempeñar con eficacia sus funciones, en cuyo caso dará parte al patrón.

4.5.2 Al hacerse cargo de la guardia, el oficial de relevo comprobará la situación estimada o verdadera del buque y se cerciorará de cuáles son la derrota proyectada, el rumbo y la velocidad, tomando nota de todo peligro para la navegación que quepa esperar durante su turno de guardia.

4.5.3 Siempre que sea posible se anotarán debidamente los movimientos y actividades relacionados con la navegación del buque que se produzcan durante la guardia.

4.6 Servicio de vigia

4.6.1 Se mantendrá una adecuada vigilancia que se ajuste a lo dispuesto en la regla 5 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar, 1972, y que tendrá por objeto:

- .1 mantener en todo momento una vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo cualquier otro medio disponible para evaluar plenamente los cambios que se produzcan en el medio operacional;
- .2 apreciar cabalmente las circunstancias y los riesgos de abordaje, varada y otros peligros que pueda haber para la navegación; y
- .3 detectar la presencia de buques o aeronaves en peligro, náufragos, restos de naufragio y objetos a la deriva.

4.6.2 Al determinar una composición adecuada de la guardia de navegación para mantener en todo momento la vigilancia, el patrón deberá tener en cuenta, además de los diversos factores descritos en el párrafo 4.1 de la presente regla, los siguientes:

- .1 la visibilidad, el estado del tiempo y de la mar;
- .2 la densidad del tráfico, así como otras actividades que tengan lugar en la zona en que navega el buque;
- .3 la atención necesaria con que debe navegarse dentro o cerca de un dispositivo de separación del tráfico y en otros sistemas de organización del tráfico;
- .4 el volumen adicional de trabajo debido a la naturaleza de las funciones del buque, las necesidades operacionales inmediatas y las maniobras previsibles;
- .5 el control del timón y la hélice y las características de maniobrabilidad del buque;
- .6 la aptitud para el servicio de los miembros de la tripulación disponibles que vayan a integrar la guardia;
- .7 el conocimiento de la competencia profesional de los oficiales y tripulantes del buque y la confianza en ella;
- .8 la experiencia del oficial de la guardia, y la familiaridad de dicho oficial con el equipo del buque, los procedimientos y la capacidad de maniobra;

- .9 las actividades que se desarrollan a bordo del buque en un momento dado, así como la disponibilidad para que el personal preste asistencia de inmediato en la caseta de gobierno en caso necesario;
- .10 el estado operacional de los instrumentos y mandos de la caseta de gobierno, incluidos los sistemas de alarma;
- .11 el tamaño del buque y el campo de visión desde el puesto de mando;
- .12 la configuración de la caseta de gobierno, y en qué medida ésta pudiera impedir que un miembro de la guardia vea u oiga cualquier hecho exterior; y
- .13 cualesquiera normas, procedimientos y directrices pertinentes relacionadas con la organización de la guardia y la aptitud para el servicio que pueda haber adoptado la Organización.

4.7 Protección del medio marino

El patrón y el oficial encargado de la guardia tendrán presentes las graves consecuencias de la contaminación operacional o accidental del medio marino y tomarán todas las precauciones posibles para prevenirla, en particular respetando las reglamentaciones internacionales y portuarias pertinentes.

4.8 Condiciones meteorológicas

El oficial encargado de la guardia tomará las medidas oportunas, y avisará al patrón cuando se produzcan cambios meteorológicos adversos que pudieran afectar a la seguridad del buque, incluidas las condiciones conducentes a la acumulación de hielo.

5 NAVEGACIÓN DESPUÉS DE TOMAR PRÁCTICO

La presencia de un práctico a bordo no exime al patrón ni al oficial encargado de la guardia de sus deberes y obligaciones en relación con la seguridad del buque. El patrón y el práctico intercambiarán información relativa a los procedimientos de navegación, las condiciones locales y las características del buque. El patrón y el oficial encargado de la guardia cooperarán estrechamente con el práctico y vigilarán atentamente la situación y el movimiento del buque.

6 HALLÁNDOSE EL BUQUE PESCANDO O BUSCANDO PESCA

6.1 Además de observar los principios que se enumeran en el párrafo 4, el oficial encargado de la guardia tendrá en cuenta los siguientes factores y actuará de acuerdo con ellos:

- .1 otros buques que se hallen pescando y sus artes de pesca, así como las características de maniobra del buque propio, en especial su distancia de parada y el diámetro del círculo de evolución a su velocidad de navegación y con los artes de pesca en el agua;
- .2 la seguridad de la tripulación en cubierta;
- .3 los efectos adversos para la seguridad del buque y de su tripulación resultantes de la reducción de estabilidad y de francobordo ocasionada por fuerzas excepcionales debidas



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

a las operaciones de pesca, la manipulación y estiba de la captura, y condiciones meteorológicas y estados de la mar no habituales;

- .4 la proximidad de estructuras situadas mar adentro, con especial atención a las zonas de seguridad; y
- .5 restos de naufragio y otros obstáculos sumergidos potencialmente peligrosos para los artes de pesca.

6.2 Al estibar la captura se prestará atención a las prescripciones esenciales que es preciso satisfacer para obtener francobordo y estabilidad suficientes e integridad de estanquidad en todo momento durante el viaje hacia el puerto de desembarque teniendo en cuenta el consumo de combustible y de provisiones, el riesgo de condiciones meteorológicas adversas y, especialmente en invierno, de acumulación de hielo en las cubiertas expuestas o por encima de ellas en las zonas en que es probable que eso ocurra.

7 GUARDIA AL ANCLA

En todo buque pesquero anclado, el patrón, a efectos de la seguridad del buque y de sus tripulantes, tomará disposiciones para que se mantenga en todo momento una buena vigilancia desde la caseta de gobierno o desde el puente.

8 ESCUCHA RADIOELÉCTRICA

El patrón garantizará que se mantiene una escucha radioeléctrica adecuada, en frecuencias apropiadas mientras el buque está en la mar, teniendo en cuenta las prescripciones del Reglamento de Radiocomunicaciones.

Apéndice I

El modelo de diligencia acreditativa de la expedición de un título será el indicado a continuación, con la salvedad de que las palabras "o hasta la fecha de expiración de cualquier prórroga de la validez del presente título que figure consignada al dorso", que aparecen en la cara del modelo, así como las disposiciones que para dejar constancia de la prórroga de la validez figuran al dorso del mismo, se omitirán cuando deba sustituirse el título por haber expirado su validez.

(Sello oficial)

(PAÍS)

TÍTULO EXPEDIDO EN VIRTUD DE LO DISPUESTO EN EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA EL PERSONAL DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1995

El Gobierno de certifica que es plenamente competente de conformidad con lo dispuesto en la regla del mencionado Convenio y apto para el servicio, al nivel especificado y sin más limitaciones que las que se indican, hasta o hasta la fecha de expiración de cualquier prórroga de la validez del presente título que figure consignada al dorso:

Su legítimo titular puede ejercer el cargo o cargos siguientes.

CARGO	LIMITACIONES (SI LAS HUBIERE)

Título N° expedido el

(Sello oficial)

.....
Firma del funcionario debidamente autorizado

.....
Nombre del funcionario debidamente autorizado

Fecha de nacimiento del titular

Firma del titular

Fotografía del titular



Se proroga la validez del presente título hasta el	
(Sello oficial) Firma del funcionario debidamente autorizado
Fecha de revalidación Nombre del funcionario debidamente autorizado
Se proroga la validez del presente título hasta el	
(Sello oficial) Firma del funcionario debidamente autorizado
Fecha de revalidación Nombre del funcionario debidamente autorizado

Apéndice 2

El modelo de refrendo que dé fe de la expedición de un título será el indicado a continuación, con la salvedad de que las palabras "o hasta la fecha de expiración de cualquier prórroga de la validez del presente refrendo que figure consignada al dorso", que aparecen en la cara del modelo, así como las disposiciones que para dejar constancia de la prórroga de la validez figuran al dorso del mismo, se omitirán cuando deba sustituirse el refrendo por haber expirado su validez.

(Sello oficial)

(PAÍS)

**REFRENDO DE LA EXPEDICIÓN DE UN TÍTULO EN VIRTUD DE LO
DISPUESTO EN EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS
DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA EL
PERSONAL DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1995**

El Gobierno decertifica que el título N°se ha expedido a favor de a quien se considera plenamente competente de conformidad con lo dispuesto en la regla del mencionado Convenio y apto para el servicio, al nivel especificado y sin más limitaciones que las que se indican, hasta o hasta la fecha de expiración de cualquier prórroga de la validez del presente refrendo que figure consignada al dorso:

El legítimo titular del presente refrendo puede ejercer el cargo o cargos siguientes, que se especifican en las prescripciones pertinentes de la Administración sobre la dotación de seguridad.

CARGO	LIMITACIONES (SI LAS HUBIERE)

Refrendo N°expedido el

(Sello oficial)

.....
Firma del funcionario debidamente autorizado

.....
Nombre del funcionario debidamente autorizado

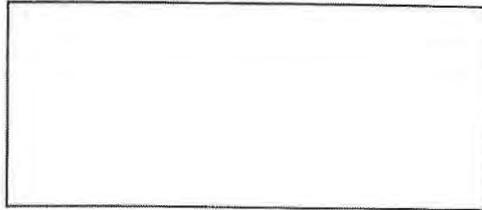


ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

Fecha de nacimiento del titular

Firma del titular

Fotografía del titular



Se proroga la validez del presente refrendo hasta el

(Sello oficial)

Firma del funcionario debidamente autorizado

Fecha de revalidación

Nombre del funcionario debidamente autorizado

Se proroga la validez del presente refrendo hasta el

(Sello oficial)

Firma del funcionario debidamente autorizado

Fecha de revalidación

Nombre del funcionario debidamente autorizado

Apéndice 3

El modelo de refrendo que dé fe del reconocimiento de un título será el indicado a continuación, con la salvedad de que las palabras "o hasta la fecha de expiración de cualquier prórroga de la validez del presente refrendo que figure consignada al dorso", que aparecen en la cara del modelo, así como las disposiciones que para dejar constancia de la prórroga de la validez figuran al dorso del mismo, se omitirán cuando deba sustituirse el refrendo por haber expirado su validez.

(Sello oficial)

(PAÍS)

**REFRENDO DEL RECONOCIMIENTO DE UN TÍTULO EN VIRTUD
DE LO DISPUESTO EN EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE
NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA
PARA EL PERSONAL DE LOS BUQUES
PESQUEROS, 1995**

El Gobierno decertifica que el título N° expedido a favor de por el Gobierno de o con su autorización, está debidamente reconocido de conformidad con lo dispuesto en la regla I/7 del mencionado Convenio, y que su legítimo titular está facultado para el servicio, al nivel especificado y sin más limitaciones que las que se indican, hasta o hasta la fecha de expiración de cualquier prórroga de la validez del presente refrendo que figure consignada al dorso:

El legítimo titular del presente refrendo puede ejercer el cargo o cargos siguientes, que se especifican en las prescripciones pertinentes de la Administración sobre la dotación de seguridad.

CARGO	LIMITACIONES (SI LAS HUBIERE)

Refrendo N°expedido el

(Sello oficial)

.....
Firma del funcionario debidamente autorizado

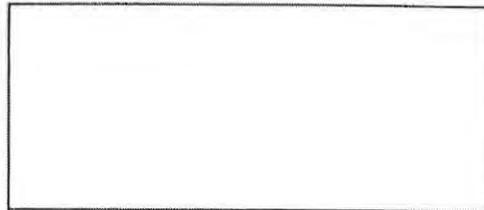
.....
Nombre del funcionario debidamente autorizado



Fecha de nacimiento del titular

Firma del titular

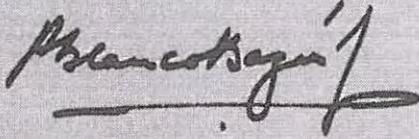
Fotografía del titular



Se proroga la validez del presente refrendo hasta el	
(Sello oficial)	Firma del funcionario debidamente autorizado
Fecha de revalidación	Nombre del funcionario debidamente autorizado
Se proroga la validez del presente refrendo hasta el	
(Sello oficial)	Firma del funcionario debidamente autorizado
Fecha de revalidación	Nombre del funcionario debidamente autorizado

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto español del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995, hecho en Londres el 7 de julio de 1995, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

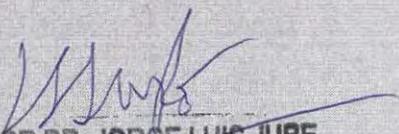


Londres,

14. IX. 1995



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL



EMBAJADOR DR. JORGE LUIS JURE
DIRECTOR
DIRECCION DE TRATADOS