
ANEXO 16**DIRECTRICES PARA AYUDAR A LAS AUTORIDADES COMPETENTES EN LA IMPLANTACIÓN DE LA PARTE B DEL CÓDIGO DE SEGURIDAD PARA PESCADORES Y BUQUES PESQUEROS, LAS DIRECTRICES DE APLICACIÓN VOLUNTARIA PARA EL PROYECTO, LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES PESQUEROS PEQUEÑOS Y LAS RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD PARA LOS BUQUES PESQUEROS CON CUBIERTA DE ESLORA INFERIOR A 12 METROS Y LOS BUQUES PESQUEROS SIN CUBIERTA****Índice**

Prefacio

Introducción

Capítulo 1 Los instrumentos

Capítulo 2 Prescripciones administrativas

Capítulo 3 Repercusiones jurídicas

Capítulo 4 Creación de capacidad

Capítulo 5 Garantía del cumplimiento de las prescripciones nacionales

Capítulo 6 Seguridad operacional

Capítulo 7 Entendimiento común de las disposiciones y terminología técnicas de los instrumentos

Capítulo 8 El factor humano a bordo

Anexo 1 Evaluación de las necesidades de servicios de reconocimiento e inspección de buques pesqueros

Anexo 2 Ejemplo de certificado de seguridad

Anexo 3 Ejemplos de listas de comprobaciones

Anexo 4 Ejemplo de lista de comprobación de inspección

Anexo 5 Sectores de construcción de buques y botes

Anexo 6 Código de conducta de los inspectores de buques pesqueros pequeños

Anexo 7 Ejemplos de acuerdos internacionales pertinentes, tanto vinculantes como de carácter voluntario

Anexo 8 Lista anotada de publicaciones pertinentes

PREFACIO

La necesidad de ocuparse de la seguridad de los buques pesqueros en el seno del sistema de las Naciones Unidas fue reconocida ya en la década de 1950 por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), como resultado además de las peticiones en ese sentido formuladas por arquitectos navales, pescadores y la comunidad marítima. A raíz de ello se emprendió una considerable labor en el ámbito del proyecto y la seguridad de los buques pesqueros, en particular de los buques pequeños. En la década de 1960, como fruto de la colaboración con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la FAO, se elaboró el Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros (en adelante "el Código"). Las Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños (en adelante "las Directrices de aplicación voluntaria") se ultimaron en 1982.

Al adoptar el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, la Conferencia recomendó que se revisara el Código. Por consiguiente, la OMI emprendió la revisión e invitó a la FAO y a la OIT a que participaran en la labor, y decidió a la vez examinar también las Directrices de aplicación voluntaria.

Una vez concluida la revisión del Código y de las Directrices de aplicación voluntaria, el Comité de Seguridad Marítima (MSC) aprobó los textos revisados en su 79º periodo de sesiones (1 a 10 de diciembre de 2004). Posteriormente, en el 26º periodo de sesiones del Comité de Pesca, en marzo de 2005, la FAO acogió con agrado las revisiones y recomendó que la OMI publicara los documentos lo antes posible. Finalmente, en su 293º periodo de sesiones, en junio de 2005, el Consejo de Administración de la OIT también aprobó los textos revisados.

En su 79º periodo de sesiones, el MSC se mostró de acuerdo con la propuesta de la FAO para que se incluyera en el programa de trabajo del Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (Subcomité SLF) un nuevo punto de alta prioridad sobre la "Seguridad de los buques pesqueros pequeños", con objeto de elaborar recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros y los buques pesqueros sin cubierta, teniendo en cuenta que la mayoría de los accidentes mortales durante las faenas de pesca se producen a bordo de este tipo de buques.

Una vez ultimadas las Recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros y los buques pesqueros sin cubierta (en adelante las "Recomendaciones de seguridad"), el Comité de Seguridad Marítima (MSC) procedió a aprobarlas en su 87º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2010). Posteriormente, en su 309º periodo de sesiones, celebrado en noviembre de 2010, el Consejo de Administración de la OIT aprobó las Recomendaciones de seguridad revisadas. Finalmente, en el 29º periodo de sesiones del Comité de Pesca (31 de enero a 4 de febrero de 2011), la FAO las acogió con agrado y recomendó que la OMI publicara los documentos lo antes posible.

En 2007 la OIT adoptó el Convenio sobre el trabajo en la pesca (Nº 188) y su Recomendación conexa Nº 199. Son estos instrumentos de amplio ámbito que abarcan muchos aspectos del trabajo a bordo de los buques pesqueros, incluidas cuestiones tales como certificación médica, dotación, horas de descanso, alojamiento de la tripulación, alimentación y servicio de fonda, seguridad y salud en el trabajo, atención médica en el mar, seguridad social y responsabilidad respecto de lesiones y muerte. En estos instrumentos también se insiste en la importancia de consultar a los propietarios de los buques pesqueros y los representantes de los pescadores a la hora de elaborar leyes, reglas y otras medidas

relativas a la seguridad y salud en el sector de la pesca. Las prescripciones relacionadas en particular con el alojamiento afectarán directamente al proyecto y construcción de buques pesqueros nuevos, así como a los buques existentes en que los espacios de alojamiento se someten a trabajos de reconstrucción o de modificación radical.

Durante la elaboración de las Recomendaciones de seguridad se cobró conciencia además de la necesidad imperante de facilitar ayuda en su implantación. Por consiguiente, en su 83º periodo de sesiones, el Comité de Seguridad Marítima aprobó la elaboración de las Directrices para ayudar a las autoridades competentes a incorporar el Código, las Directrices de aplicación voluntaria y las Recomendaciones de seguridad en sus legislaciones nacionales y/o códigos de prácticas de seguridad, u otras medidas mediante consultas con todas las partes interesadas del sector.

La FAO organizó una consulta de expertos sobre las mejores prácticas de seguridad en el mar en el sector de la pesca del 10 al 13 de noviembre de 2008 con la participación de la OIT y la OMI, con el objeto de elaborar un proyecto esquemático de directrices sobre tales prácticas. En la consulta de expertos se puso de relieve que las directrices deberían dar como resultado un enfoque integral, que abarcara exhaustivamente todos los factores que influyen en la seguridad, y que era necesario cobrar con carácter de alta prioridad una mayor conciencia respecto de las cuestiones relativas a la seguridad. En las directrices sobre las mejores prácticas se tendrán en cuenta las conclusiones de las reuniones regionales de la FAO sobre seguridad en el mar, así como los instrumentos elaborados por la FAO, la OIT y la OMI relacionados con la seguridad y la salud en el sector de la pesca.

Las presentes Directrices están dirigidas a la atención de los ministerios marítimos, de trabajo y de pesca y a cualquier otro ministerio pertinente para el momento en que decidan implantar la Parte B del Código y/o las Directrices de aplicación voluntaria y/o las Recomendaciones de seguridad. Si bien no es la intención proporcionar una sola prescripción para mejorar la seguridad, con las Directrices se procura alcanzar una mayor concienciación y ofrecer orientaciones sobre una gran variedad de cuestiones que deben abordarse de manera eficaz y con un enfoque integral. Se confía además en que sirvan para poner de manifiesto la necesidad de crear un entorno en el cual las comunidades pesqueras, los propietarios, los operadores y los patrones puedan valerse de las opciones y herramientas destinadas a mejorar la seguridad en el mar en el sector de la pesca.

Una vez ultimadas las Directrices para ayudar a las autoridades competentes en la implantación* de la Parte B del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, las Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños y las Recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros y los buques pesqueros sin cubierta (en adelante las "Directrices para la implantación"), el MSC procedió a aprobarlas en su 89º periodo de sesiones (11 a 20 de mayo de 2011). [Posteriormente, en el [... periodo de sesiones] del Comité de Pesca, [celebrado del ...], la FAO acogió con agrado las Directrices para la implantación y recomendó que la OMI las publicara lo antes posible. Finalmente, el Consejo de Administración de la OIT las aprobó en su [... periodo de sesiones, celebrado del ...].]

* En adelante, la Parte B del Código, las Directrices de aplicación voluntaria y las Recomendaciones de seguridad.

INTRODUCCIÓN

1 La pesca sigue siendo considerada uno de los trabajos más peligrosos del mundo, si no el más peligroso. Se calcula que en 1999 murieron 24 000 personas en faenas de pesca, la gran mayoría a bordo de buques pequeños. Se calcula también que, en el momento de preparación de las presentes Directrices, hay unos 4 000 000 de buques pesqueros activos en todo el mundo, incluidos 1 300 000 buques con cubierta, el 96 %, probablemente, de eslora inferior a 24 metros, y 2 700 000 buques sin cubierta, de los cuales por lo menos 1 700 000 carecen de propulsión mecánica, todo lo cual indica la importancia que tiene la adopción de medidas para mejorar la seguridad de estos buques pequeños.

2 El sector de la pesca se caracteriza por la ausencia de una cultura de la seguridad, lo cual obedece a diversos factores: los ingresos dependen exclusivamente del volumen de la captura, formación, educación, pobreza, una legislación anticuada y la impresión de que la seguridad supone un alto costo para un sector que sufre de índices de capturas cada vez más reducidos y de costos de inversión en constante aumento. La introducción de un marco normativo es tan solo uno de los medios para inculcar una cultura de la seguridad: "el cambio más eficaz y duradero solo se dará cuando el sector mismo reconozca la necesidad de adoptar la cultura de la seguridad que durante tanto tiempo le ha sido esquiva".

3 Además de la adopción de un marco normativo, hay otras medidas que se pueden considerar como parte de un programa de seguridad general. Por ejemplo, deberían organizarse seminarios sobre la seguridad tanto de alto nivel como basados en la comunidad, destinados a fomentar la conciencia de la seguridad y la mejora de los niveles de formación e instrucción y a determinar los niveles mínimos de dotación de las diferentes clases y tipos de buques pesqueros.

4 La cooperación y coordinación entre las administraciones marítimas y de pesca es importante, en particular cuando las responsabilidades por la seguridad de los buques pesqueros se distribuyen con arreglo a las leyes pertinentes. Cuando se aborden cuestiones relacionadas con la ordenación de las poblaciones de peces, las decisiones que se adopten deberían tener en cuenta también su posible repercusión en la seguridad del sector de la pesca.

5 Cabe mejorar la ergonomía aprendiendo de la valiosa experiencia de otros sectores y de especialistas en seguridad y salud en el trabajo y disciplinas conexas. Las administraciones encargadas de incrementar la seguridad de los buques y de las tripulaciones deberían procurar, cuando fuese factible, aprovechar tales conocimientos y experiencia cuando deban mejorar el proyecto de los buques pesqueros y cuando supervisen la instalación de equipo nuevo. No se debería pasar por alto la importancia que tiene construir buques no solamente seguros sino que constituyan además un entorno sano y tolerable para los tripulantes.

6 Por tanto, el propósito de las presentes Directrices consiste en ayudar a las administraciones marítimas y/o ministerios de pesca a poner en vigor, o refinar, un régimen que dé efectividad a la Parte B del Código, las Directrices de aplicación voluntaria y las Recomendaciones de seguridad desde una perspectiva práctica. Para garantizar que se adopta un planteamiento integrado, estas directrices incluyen aspectos tales como la seguridad operacional y el factor humano, y remiten también al lector a la Parte A del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros. Estas Directrices abarcan aspectos tales como los que se indican a continuación:

- .1 elaboración de una estrategia de la seguridad;
- .2 repercusiones jurídicas;

- .3 prescripciones administrativas;
- .4 creación de capacidad;
- .5 formación de miembros de la tripulación;
- .6 implantación de reglas; y
- .7 seguridad operacional.

7 En las presentes Directrices, la expresión "los instrumentos" se refiere al Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, Parte B, las Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños y las Recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros y los buques pesqueros sin cubierta.

8 Los términos utilizados en estas Directrices para la implantación tienen, en general, el mismo significado que tienen en los instrumentos. Las siguientes definiciones son importantes para los fines de las presentes Directrices. Por lo tanto, a menos que se indique lo contrario:

8.1 *Aprobado* significa aprobado por la autoridad competente.

8.2 *Autoridad competente* es el Gobierno del Estado cuyo pabellón el buque tiene derecho a enarbolar. La autoridad competente podrá delegar parte de sus tareas en entidades autorizadas por ella misma que considere que cuentan con la competencia adecuada para realizarlas.

8.3 *Tripulación* es el conjunto formado por el patrón y el personal empleado u ocupado a bordo del buque en cualquier cometido relacionado con las actividades del mismo.

8.4 *Buque existente* es todo buque que no sea un buque nuevo.

8.5 *Buque pesquero* (en adelante "buque") es un buque utilizado comercialmente para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos del mar.

8.6 *Inspector de buques pesqueros* es un miembro designado del personal de una administración marítima o de pesca, independientemente del grado que ostente.

8.7 *Inspección de un buque pesquero* es una inspección realizada para asegurarse de que se cumplen las disposiciones de las leyes laborales y de los sectores del transporte marítimo y la pesca.

8.8 *Eslora (L)* se considerará como igual al 96 % de la eslora total en una flotación correspondiente al 85 % del puntal mínimo medido desde la línea de quilla, o a la eslora que haya de la cara proel de la roda al eje de la mecha del timón en esta flotación, si esta magnitud es mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación de referencia para medir la eslora será paralela a la flotación de proyecto.

8.9 *Eslora total (LOA)* se considerará la distancia en línea recta paralela a la flotación de proyecto, medida entre el extremo de la proa y el extremo de la popa.

8.10 *Buque nuevo* es todo buque cuya quilla sea colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en la fecha de adopción de los instrumentos que figuran en el capítulo 1, o posteriormente.

8.11 *Organización* es la Organización Marítima Internacional.

8.12 *Propietario* es la persona o entidad que asume la responsabilidad de las operaciones del buque.

8.13 *Organización reconocida* es una entidad que cumple las condiciones pertinentes prescritas en las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración (resolución A.739(18)).

8.14 *Patrón* es la persona que tiene el mando del buque pesquero.

8.15 *Inspector*, a los efectos de las presentes Directrices, es un miembro del personal de una sociedad de clasificación de buques, una persona designada como inspector no exclusivo por una sociedad de clasificación, una persona designada por un agente de Lloyd's o una persona acreditada por una entidad profesional como inspector de buques.

8.16 *Buque no apto para navegar* es un buque cuyo casco, máquinas, equipo o seguridad operacional no cumplen en lo esencial las disposiciones de las leyes del transporte marítimo y/o pesca por lo que respecta a las normas de seguridad de construcción, equipo de seguridad, equipo en general y la operación de un buque pesquero.

CAPÍTULO 1

LOS INSTRUMENTOS

1.1 Propósito

Las presentes Directrices tienen por objeto servir de ayuda a las autoridades para dar efectividad a las disposiciones de los instrumentos (véase también el párrafo 7 de la Introducción).

1.2 Parte B del Código

1.2.1 El propósito de la Parte B del Código es facilitar información sobre el proyecto, construcción y equipo de los buques pesqueros a fin de promover su seguridad y la seguridad y salud de la tripulación. El Código no pretende sustituir las leyes y reglamentaciones de carácter nacional, ni las disposiciones de los instrumentos internacionales relacionados con la seguridad de los buques pesqueros y de la tripulación, pero puede servir de orientación a los responsables de elaborar dichas leyes y reglamentaciones. El Código tiene carácter voluntario y su ámbito de aplicación es más amplio que el del Protocolo de Torremolinos*, y en esta Parte figuran solo las prescripciones mínimas para garantizar la seguridad de los buques pesqueros y la seguridad y salud de la tripulación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros. La autoridad competente tomará todas las medidas posibles para promover la seguridad de dichos buques.

1.2.2 Se observará que algunas secciones de la Parte B del Código hacen referencia a las normas mínimas establecidas en las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993. Por lo tanto, en tales casos, dichas normas se consideran las normas mínimas aceptables para las clases de buques a las que deben aplicarse, de conformidad con el Protocolo, y para la aplicación de la Parte B del Código.

1.2.3 Se observará además que las normas o directrices uniformes de ámbito regional remitidas a la OMI, de acuerdo con los párrafos 4) y 5) del artículo 3 del Protocolo, para los buques pesqueros matriculados y que faenan en tales regiones, tienen precedencia sobre lo estipulado en los capítulos IV, V, VII y IX de la Parte B del Código. En cuanto a los demás buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, pero inferior a 45 metros, matriculados en tales regiones pero que faenan, o está previsto que faenen, fuera de las mismas, habría que remitirse a las disposiciones de la Parte B del Código.

1.2.4 Además, salvo disposición expresa en otro sentido, las disposiciones de la Parte B del Código están destinadas a los buques pesqueros nuevos con cubierta de eslora igual o superior a 24 metros. Sin embargo, incluso cuando no haya una indicación en otro sentido, la autoridad competente también aplicará estas disposiciones, en la medida en que sea razonable y posible, a los buques pesqueros con cubierta existentes.

1.2.5 Las disposiciones de la Parte B del Código no se aplicarán a los buques pesqueros de tipo deportivo o recreativo ni a los buques factoría.

1.2.6 Cuando la experiencia haya demostrado claramente que está justificado apartarse de las disposiciones de la presente Parte del Código, o aplicarlas a cualquier otra zona de operaciones equivalente en lo que respecta a cualquier buque regido por ella, la autoridad competente podrá permitir los cambios o sustituciones pertinentes.

* Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977.

1.3 Las Directrices de aplicación voluntaria

1.3.1 La finalidad de las Directrices de aplicación voluntaria es facilitar información sobre el proyecto, la construcción y el equipo de los buques pesqueros pequeños con miras a promover la seguridad del buque y la seguridad y salud de la tripulación. No están destinadas a sustituir leyes y reglamentaciones de carácter nacional, pero pueden servir de orientación para quienes se ocupan de elaborar tales leyes y reglamentaciones. Cada autoridad competente responsable de la seguridad de los buques pesqueros debería garantizar que las disposiciones de las presentes Directrices se adaptan a sus propias prescripciones, teniendo en cuenta el tamaño y el tipo de los buques, el servicio a que estén destinados y su zona de operaciones.

1.3.2 Salvo indicación expresa en otro sentido, las disposiciones de las Directrices de aplicación voluntaria están destinadas a los buques pesqueros nuevos con cubierta de eslora igual o superior a 12 metros, pero inferior a 24 metros. Sin embargo, aun cuando no haya una indicación en otro sentido, la autoridad competente debería prestar, en la medida en que sea razonable y posible, la debida consideración a la aplicación de estas disposiciones a los buques pesqueros con cubierta existentes. Ello no obstante, no se aplicarán a los buques pesqueros de tipo deportivo o recreativo ni a los buques factoría.

1.4 Las Recomendaciones de seguridad

1.4.1 El objeto de las presentes Recomendaciones de seguridad es facilitar información sobre el proyecto, la construcción y el equipo de los buques pesqueros pequeños, y sobre la formación y protección de su tripulación, con miras a promover la seguridad del buque y la seguridad y salud de la tripulación. No están destinadas a sustituir leyes y reglamentaciones de carácter nacional, pero pueden servir de guía para los que se ocupan de elaborar tales leyes y reglamentaciones. Cada autoridad competente responsable de la seguridad de los buques pesqueros debería garantizar que las disposiciones de estas Recomendaciones de seguridad se adaptan a sus propias prescripciones, teniendo en cuenta el tamaño y el tipo de los buques, el servicio a que estén destinados y su zona de operaciones. Además, se señala a la atención la Parte A del Código FAO/OIT/OMI de seguridad para pescadores y buques pesqueros, 2005.

1.4.2 Salvo indicación expresa en otro sentido, las disposiciones de estas Recomendaciones están destinadas a los buques pesqueros nuevos con cubierta de eslora inferior a 12 metros, así como a los buques nuevos sin cubierta destinados a navegar en el mar. Sin embargo, aun cuando no haya una indicación en otro sentido, la autoridad competente deberá prestar, en la medida en que sea razonable y posible, la debida consideración a la aplicación de estas disposiciones a los buques existentes.

1.5 Instrumentos de obligado cumplimiento y otros de carácter voluntario

1.5.1 En el proceso de implantación de un régimen de seguridad en que se utilicen los instrumentos arriba mencionados, se encontrarán en ellos referencias a instrumentos de obligado cumplimiento y otros de carácter voluntario citados en el anexo 4, que la autoridad competente también necesitará a la hora de adoptar un enfoque integral de la seguridad de los buques pesqueros.

1.5.2 Sin embargo, debe tenerse en cuenta que las disposiciones de un Convenio que se encuentre en vigor y haya sido ratificado por el Estado de que se trate tienen precedencia sobre los instrumentos de carácter voluntario.

**CUADROS CON LOS ÍNDICES DE LOS INSTRUMENTOS Y EJEMPLOS
DE INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO Y OTROS
DE CARÁCTER VOLUNTARIO PERTINENTES**

Cuadro 1: Índice de la Parte B del Código

Capítulo/Parte	Índice
Capítulo I	Disposiciones generales
Capítulo II	Construcción, integridad de estanquidad y equipo
Capítulo III	Estabilidad y navegabilidad
Capítulo IV	Instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente
Parte A	Generalidades
Parte B	Instalaciones de máquinas
Parte C	Instalaciones eléctricas
Parte D	Espacios de máquinas sin dotación permanente
Capítulo V	Prevención, detección y extinción de incendios y lucha contra incendios
Parte A	Disposiciones generales de lucha contra incendios
Parte B	Medidas de seguridad contra incendios en buques de eslora igual o superior a 60 metros
Parte C	Medidas de seguridad contra incendios en buques de eslora igual o superior a 45 metros pero inferior a 60 metros
Parte D	Medidas de seguridad contra incendios en buques de eslora igual o superior a 24 metros pero inferior a 45 metros
Capítulo VI	Protección de la tripulación
Capítulo VII	Dispositivos y medios de salvamento
Parte A	Generalidades
Parte B	Prescripciones relativas al buque
Parte C	Prescripciones relativas a los dispositivos de salvamento
Capítulo VIII	Procedimientos de emergencia, cuadros de obligaciones y ejercicios
Capítulo IX	Radiocomunicaciones
Parte A	Generalidades
Parte B	Equipo prescrito para los buques
Capítulo X	Equipo y dispositivos náuticos de a bordo
Capítulo XI	Alojamiento de la tripulación
Anexo I	Ilustración de los términos empleados en las definiciones
Anexo II	Práctica recomendada para el equipo de fondeo y amarre
Anexo III	Práctica recomendada para subdividir las bodegas de pescado con divisiones amovibles
Anexo IV	Práctica recomendada para las instalaciones frigoríficas de amoníaco en espacios con dotación
Anexo V	Recomendaciones sobre pruebas de chalecos y aros salvavidas
Anexo VI	Normas recomendadas para escalas de práctico
Anexo VII	Lista anotada de las publicaciones pertinentes
Nota informativa	Medidas para la ordenación de las pesquerías
Índice de materias	

Cuadro 2: Índice de las Directrices de aplicación voluntaria

Capítulo/Parte	Índice
Prefacio	
Capítulo 1	Disposiciones generales
Capítulo 2	Construcción, integridad de estanquidad y equipo
Capítulo 3	Estabilidad y navegabilidad
Capítulo 4	Instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente
Parte A	Generalidades
Parte B	Instalaciones de máquinas
Parte C	Instalaciones eléctricas
Parte D	Espacios de máquinas sin dotación permanente
Capítulo 5	Prevención, detección y extinción de incendios y lucha contra incendios
Capítulo 6	Protección de la tripulación
Capítulo 7	Dispositivos y medios de salvamento
Parte A	Generalidades
Parte B	Prescripciones relativas al buque
Parte C	Prescripciones relativas a los dispositivos de salvamento
Capítulo 8	Procedimientos de emergencia, cuadros de obligaciones y ejercicios
Capítulo 9	Radiocomunicaciones
Parte A	Generalidades
Parte B	Prescripciones relativas a los buques
Capítulo 10	Aparatos y medios náuticos de a bordo
Capítulo 11	Alojamiento de la tripulación
Anexo I	Ilustración de los términos empleados en las definiciones
Anexo II	Práctica recomendada para el equipo de fondeo y amarre
Anexo III	Práctica recomendada para las instalaciones frigoríficas de amoníaco en espacios con dotación
Anexo IV	Práctica recomendada para subdividir las bodegas de pescado con divisiones amovibles
Anexo V	Recomendación sobre pruebas de chalecos salvavidas
Parte 1	Pruebas de prototipo de los dispositivos de salvamento
Parte 2	Pruebas durante la fabricación y la instalación
Anexo VI	Lista anotada de las publicaciones pertinentes

Cuadro 3: Índice de las Recomendaciones de seguridad

Capítulo/Anexo	Índice
Preámbulo	
Capítulo 1	Disposiciones generales
Capítulo 2	Construcción, integridad de estanquidad y equipo
Capítulo 3	Estabilidad y navegabilidad
Capítulo 4	Instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas
Capítulo 5	Prevención de incendios y lucha contra incendios
Capítulo 6	Protección de la tripulación
Capítulo 7	Dispositivos de salvamento
Capítulo 8	Procedimientos de emergencia y formación sobre seguridad
Capítulo 9	Radiocomunicaciones
Capítulo 10	Equipo náutico
Capítulo 11	Alojamiento de la tripulación
Capítulo 12	Dotación, formación y competencia
Anexo I	Ilustración de los términos empleados en las definiciones
Anexo II	Normas de construcción para los buques pesqueros de madera
Anexo III	Normas de construcción para los buques pesqueros de plástico reforzado con fibra de vidrio
Anexo IV	Normas de construcción para los buques pesqueros de acero
Anexo V	Normas de construcción para los buques pesqueros de aluminio
Anexo VI	Práctica recomendada para el equipo de fondeo y amarre
Anexo VII	Resistencia estructural de las tapas de escotilla
Anexo VIII	Orientaciones relativas a las dimensiones de las portas de desagüe
Anexo IX	Determinación aproximada de la estabilidad de los buques pequeños mediante pruebas del periodo de balance
Anexo X	Práctica recomendada para subdividir las bodegas de pescado con divisiones amovibles
Anexo XI	Ejemplo de un aviso de estabilidad
Anexo XII	Orientaciones relativas a los criterios de estabilidad complementarios para los arrastreros
Anexo XIII	Prueba práctica de flotabilidad
Anexo XIV	Orientaciones sobre las herramientas y repuestos que han de llevarse a bordo
Anexo XV	Aparato de gobierno
Anexo XVI	Práctica recomendada para los sistemas de escape
Anexo XVII	Orientaciones para la instalación del equipo eléctrico
Anexo XVIII	Botiquín de primeros auxilios básico
Anexo XIX	Indumentaria protectora del personal
Anexo XX	Prescripciones relativas a los aparatos flotantes
Anexo XXI	Orientaciones sobre las prescripciones para el equipo de salvamento
Anexo XXII	Recomendación sobre pruebas de chalecos salvavidas
Anexo XXIII	Sujeción correcta de las unidades de destrinca hidrostática
Anexo XXIV	Formación sobre seguridad
Anexo XXV	Seguridad operacional relativa a las maquinillas, los haladores mecánicos y los mecanismos elevadores
Anexo XXVI	Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)
Anexo XXVII	Alcance de las ondas métricas para las distintas unidades de transmisión o recepción
Anexo XXVIII	Utilización de los teléfonos móviles en las comunicaciones de socorro y seguridad
Anexo XXIX	Reflector de radar
Anexo XXX	Equipo prescrito para cumplir el reglamento de abordajes
Anexo XXXI	Código internacional de señales
Anexo XXXII	Señales de peligro
Anexo XXXIII	Formación anterior al embarco
Anexo XXXIV	Lista comentada de publicaciones pertinentes

**Cuadro 4: Ejemplos de instrumentos de obligado cumplimiento
y otros de carácter voluntario**

Obligatorio	Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, enmendado y Protocolo. Aplicable en parte a los buques pesqueros. (www.imo.org)
Obligatorio	Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979. (www.imo.org)
Obligatorio	Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972. Aplicable a todos los buques pesqueros. (www.imo.org)
Obligatorio	Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977. No había entrado aún en vigor al (fecha de la impresión). (www.imo.org)
Obligatorio	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (Convenio de Formación para Pescadores), 1995. No había entrado aún en vigor al (fecha de la impresión). (www.imo.org)
Obligatorio	Convenio sobre el trabajo en la pesca N° 188 y la Recomendación N° 199, 2007. No había entrado aún en vigor al (fecha de la impresión). (www.ilo.org)
Voluntario	Parte A del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros.
Voluntario	Documento que ha de servir de guía para la formación y titulación de pescadores, 2001. (www.imo.org)
Voluntario	Especificaciones normalizadas sobre el marcado e identificación de los buques pesqueros, 1989. (www.fao.org)
Voluntario	Código de conducta para la pesca responsable, 1995. (www.fao.org)

CAPÍTULO 2

PRESCRIPCIONES ADMINISTRATIVAS

2.1 Evaluación de las necesidades nacionales

2.1.1 La revisión de la ley o leyes pertinentes pondrá de relieve los diversos elementos que debería abordar una Administración encargada de velar por la seguridad de los buques pesqueros. Simultáneamente, debería realizarse una evaluación de todos los aspectos de la flota para determinar el alcance de las prescripciones que requiere la Administración para implantar las disposiciones de los instrumentos cuando se incorporen en la ley o leyes. En particular, debería hacerse un censo de los pescadores y de su distribución a lo largo de la costa (lugares de desembarque en las playas, y puertos pequeños) trazado desde la perspectiva de los servicios de seguridad y de la ejecución de la disposición incorporada en la legislación.

2.1.2 También se debería evaluar el sector de prestación de servicios, el cual incluiría, entre otros:

- .1 los sectores de construcción de buques/botes;
- .2 los centros de formación;
- .3 los servicios suplementarios existentes; y
- .4 el papel del Servicio de Guardacostas.

2.1.3 Basándose en dichas evaluaciones, la Administración debería revisar sus prescripciones mínimas para la realización de inspecciones/reconocimientos a largo plazo y para planificar las necesidades de contratación y formación de personal, teniendo en cuenta la necesidad de:

- .1 una revisión de los proyectos de buques pesqueros y los métodos de construcción en el país y la elaboración de normas;
- .2 una formación de base amplia;
- .3 un fortalecimiento institucional mediante la elaboración de una estrategia a largo plazo para la formación y titulación/acreditación de inspectores de buques pesqueros;
- .4 la medición de los buques pesqueros, especificaciones preliminares y planos;
- .5 la elaboración de una legislación modelo para la incorporación de normas para la construcción de buques pesqueros; y
- .6 un análisis de viabilidad financiera y económica.

2.1.4 Por lo que toca al procedimiento paralelo de determinación de las disposiciones en la legislación principal y reglamentaciones que es preciso enmendar, resulta importante establecer qué aspectos se deberían abarcar en relación con las disposiciones del instrumento por lo que se refiere a la construcción de buques pesqueros, en particular para ocuparse de las condiciones para la integridad de estanquidad y equipo, estabilidad y navegabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas, prevención y lucha contra incendios, protección de la tripulación, dispositivos de salvamento, procedimientos de emergencia y formación sobre seguridad, radiocomunicaciones, equipo náutico, alojamiento de la tripulación, dotación y formación.

2.1.5 A continuación se debería considerar la forma en que se podrían adaptar las disposiciones de los instrumentos a las prescripciones específicas de la autoridad competente, teniendo en cuenta debidamente el tamaño y el tipo de los buques, el uso al que se destinarán y su zona de operaciones y las condiciones climáticas. Por esta razón se debería considerar cuidadosamente cuáles de las disposiciones de los instrumentos son necesarias o innecesarias en el contexto de la pesca en aguas nacionales y en alta mar. Se debería prestar también particular atención a los casos en que buques matriculados y/o autorizados por el Estado de abanderamiento pescan o van a pescar en la zona económica exclusiva de otro Estado que tiene en vigor normas de seguridad más rigurosas.

2.2 Comunicaciones con el sector

2.2.1 Es importante e imprescindible que la autoridad competente se comunique con todas las partes interesadas del sector en relación con todas las cuestiones antes de la introducción de las medidas destinadas a implantar los instrumentos.

2.2.2 Las partes interesadas son las personas o entidades que intervienen en la industria pesquera, tales como representantes de los empleadores y los empleados, constructores de buques, proveedores de equipo, aseguradores, centros de formación, cooperativas de pescadores, pescadores particulares, propietarios de buques, federaciones de pescadores, etc.

2.3 Determinación de los vínculos entre los ministerios

2.3.1 Simultáneamente con el proceso de revisión o enmienda de leyes existentes o de elaboración de una nueva legislación basándose en las disposiciones de los instrumentos, la autoridad competente debería establecer consultas con los ministerios que corresponda y asignar responsabilidades para la ejecución de la legislación.

2.3.2 A continuación, el ministerio al que se haya asignado la función central para la formulación de las medidas destinadas a dar efectividad a la legislación revisada o nueva, que es a menudo el organismo encargado de la seguridad de los buques en el contexto de estabilidad, construcción, máquinas y equipo eléctrico, decidirá cuáles son los ministerios que se deben consultar cuando sea necesario abordar esferas ajenas a su ámbito de competencia, por ejemplo radiocomunicaciones. Si bien los ministerios pertinentes son diferentes en cada país, podrán abarcar, entre otras esferas, comunicaciones, normas para equipos, formación y titulación, seguridad y salud en el trabajo, personal, etc. Debería adoptarse un enfoque coordinado para el establecimiento de normas y políticas y la implantación de las leyes, enmendadas o nuevas, que se promulguen con base en los instrumentos.

2.4 Medidas para la enmienda o implantación de nuevas normas de seguridad

2.4.1 Debería prestarse atención a las dificultades que el sector pesquero pueda encontrar cuando proponga nuevas medidas. Podrían figurar entre ellas medidas aplicables a buques existentes, y la necesidad de determinar si es necesario introducir progresivamente ciertas prescripciones. Por esta razón es importante e imprescindible que la autoridad competente se comunique con todas las partes interesadas del sector en relación con todos los aspectos antes de determinar las medidas necesarias para implantar las disposiciones de los instrumentos, aunque las normas que se establezcan deberían reflejar los resultados de la evaluación de las necesidades nacionales descritas anteriormente, y no deberían ser de un alcance inferior al de los instrumentos.

2.4.2 Además, las autoridades competentes podrán considerar la introducción de diversos planes de estímulo para asegurarse de que se cumplan desde un principio las nuevas medidas, como subsidios para sustituir buques o equipos viejos, incentivos fiscales, etc.

2.5 La autoridad competente

2.5.1 La autoridad competente debería asegurarse de que la autoridad a la que se ha delegado la seguridad de los buques pesqueros esté formada por dependencias responsables de:

- .1 políticas y planificación;
- .2 administración, incluida la formación y titulación del personal en la entidad misma;
- .3 inscripción de buques y concesión de permisos de pesca;
- .4 normas técnicas;
- .5 reconocimiento y ejecución;
- .6 formación, dotación, titulación y requisitos médicos y laborales;
- .7 arquitectura naval/ingeniería naval; y
- .8 aspectos jurídicos.

2.5.2 Evaluación de las prescripciones del equipo de seguridad y materiales de construcción; la disponibilidad de piezas de repuesto y centros de servicio.

2.5.3 En muchos países no hay fabricantes del equipo de seguridad requerido para la implantación de los instrumentos. Por tanto, los buques pesqueros llevan equipo importado. Al aceptar la utilización de equipo de seguridad importado, la autoridad competente debería considerar la idoneidad de dicho equipo teniendo en cuenta las orientaciones relativas a los instrumentos y la disponibilidad de piezas de repuesto y de equipos de sustitución, así como los centros de servicio.

2.5.4 Esta misma atención debería prestarse a los materiales y otro equipo utilizados en la construcción de los buques.

2.6 Inscripción de los buques pesqueros

2.6.1 Los buques pesqueros se deberían inscribir automáticamente, y la prescripción correspondiente debería incluirse en la legislación principal, tal y como se indica en el capítulo 3. Sin embargo, es un hecho que, en el caso de buques pesqueros pequeños, en muchos países se da más importancia a la concesión del permiso de pesca que al trámite de inscripción. No obstante, en tales casos el permiso de pesca debería incorporar la misma información requerida para la inscripción de un buque pesquero por lo que se refiere a sus pormenores y a su propietario.

2.6.2 La autoridad competente debería asegurarse de que se dispone de los medios adecuados para atender debidamente la necesidad de inscribir buques pesqueros. A este respecto cabe señalar que a menudo los buques pesqueros grandes quedan enmarcados en el registro de matriculación de buques, en tanto que de los buques pesqueros pequeños se ocupa la administración de ordenación de la pesca. Las Administraciones deberían mantenerse en contacto con todas las partes interesadas para garantizar que todos los buques pesqueros están registrados y/o cuentan con las debidas licencias de pesca.

2.6.3 Sin embargo, dejando aparte la atribución de tal responsabilidad, los requisitos para la inscripción de un buque pesquero deberían responder a una interpretación común y abarcar las prescripciones que requieren los buques nuevos de construcción nacional, los buques existentes que renueven el certificado de seguridad al caducar este y los buques pesqueros importados. En el anexo 1 figuran ejemplos de los requisitos que podrían aplicarse.

2.7 Investigación de siniestros/sucesos

2.7.1 Cuando se consideren los pasos necesarios para poner en vigor medidas destinadas a dar efectividad a los instrumentos, es importante desarrollar un conocimiento a fondo de los accidentes/sucesos y de sus causas como parte de la elaboración de la estrategia de la seguridad que se describe más abajo. Se entiende que aunque las presentes Directrices tienen como finalidad ayudar a las autoridades competentes a implantar esos instrumentos, la investigación de siniestros no debería limitarse a los aspectos de proyecto, construcción y equipo, sino tener en cuenta también otros factores contribuyentes a las causas que quedan fuera del ámbito de esos instrumentos.

2.7.2 Por lo tanto, la autoridad competente debería establecer un "*órgano de investigación de accidentes marítimos*" capaz de funcionar independientemente de la autoridad a la que se haya delegado la seguridad de los buques pesqueros.

2.7.3 Además, si bien toda investigación sobre la seguridad marítima debería realizarse con independencia y separadamente de cualquier otro procedimiento de investigación, se pedirá a otros órganos estatales que colaboren con el órgano de investigación de accidentes marítimos.

2.7.4 Los resultados de las investigaciones deberían publicarse. Este aspecto es parte de la metodología utilizada para aumentar la conciencia de la seguridad.

2.8 Elaboración de una estrategia de la seguridad*

2.8.1 Para poder elaborar una estrategia de la seguridad es imperativo comprender y documentar (como parámetros) el tipo y frecuencia de los accidentes a bordo de buques pesqueros, tanto los que ocurren en el mar como en los puertos. A este respecto, tal como se recomendó anteriormente, debería considerarse desde un principio el establecimiento de un "*órgano de investigación de accidentes marítimos*". Además, debería prestarse la debida atención a la estructura de la flota existente y de sus zonas de operación, el número de pescadores, el estado de los recursos pesqueros disponibles, la legislación marítima y la relativa a la pesca y la capacidad de la autoridad competente para ejecutar las reglas.

2.8.2 Además, es preciso tener un conocimiento cabal de la cultura de la seguridad en el país y de la situación socioeconómica del sector pesquero, y, en particular, de la impresión que la seguridad les merece a los pescadores. Por lo tanto, se debería consultar a las partes interesadas e invitarlas a que contribuyan a la elaboración de la estrategia de la seguridad. Su participación es de la mayor importancia para imprimir transparencia al proceso y para preparar objetivos realistas y obtenibles por lo que respecta a la seguridad en el mar.

2.8.3 Por otra parte, dado que podría ser necesario aplicar la estrategia más allá de las aguas jurisdiccionales de un Estado de abanderamiento debido a acuerdos subregionales, regionales e interregionales de los que pueda formar parte el Estado de abanderamiento, convendría también analizar la esfera de influencia de tales acuerdos.

* Este tema se desarrolla muy detalladamente en el Informe Técnico de la FAO [...] Mejores prácticas de seguridad – [el resto del título acordado].

2.8.4 El análisis de la información recogida relativa a accidentes debería servir para determinar factores clave, que podrían incluir, entre otros, los siguientes:

- .1 condiciones meteorológicas adversas;
- .2 factor humano (inexperiencia, fatiga, mala formación);
- .3 abordajes;
- .4 varadas;
- .5 inundaciones;
- .6 fallos en las comunicaciones (buque a buque/buque a costa);
- .7 defectos mecánicos (maquinaria de cubierta, manipulación del equipo, aparatos);
- .8 piezas móviles al descubierto de la maquinaria;
- .9 operaciones de pesca (artes de movimiento rápido, halado sin riesgo de los artes de pesca);
- .10 trabajo en la arboladura;
- .11 falta de equipo de supervivencia o mantenimiento deficiente del mismo;
- .12 innavegabilidad del buque;
- .13 incendios y fallos del equipo contraincendios;
- .14 prácticas de carga/descarga o gestión del combustible deficientes que afectan a la estabilidad;
- .15 zona de operaciones y distancia de un refugio;
- .16 toma de combustible y actividades de almacenamiento; y
- .17 presión de las decisiones para la ordenación de la pesca.

2.8.5 Los factores contribuyentes subyacentes indicados se pondrán de manifiesto directamente como resultado de la eficacia/rigor de los servicios de inspección de los buques pesqueros y de los propietarios y de las prescripciones relativas a la formación anterior al embarco y la implantación de las disposiciones del Convenio de Formación para Pescadores en general (aun en los casos en que la autoridad competente no haya ratificado el Convenio).

2.9 Mejoramiento de la estrategia de la seguridad

2.9.1 Una vez adquirido un conocimiento a fondo de las cuestiones de seguridad, una medida básica consistiría en seguir consultando a las principales partes interesadas, dándose por sentado que la composición de los participantes (de las partes interesadas) estaría sujeta a variaciones, en función de la diversidad de la flota nacional.

2.9.2 En el curso de tales consultas podrían señalarse los obstáculos actuales para la adopción de mejoras y determinarse las soluciones, dándose por sentado que en la mayoría de los casos sería necesario que las partes interesadas aceptaran sus responsabilidades, por ejemplo los propietarios, supervisores, patrones, las autoridades en las que la autoridad competente haya delegado (administraciones marítimas y/o de pesca, servicios SAR y ministerios a cargo de cuestiones relativas a la seguridad y salud) y, ciertamente en el caso de pesquerías pequeñas, las comunidades locales.

2.9.3 Al mismo tiempo se debería hacer un inventario de los servicios y competencia disponibles en el país y, cuando corresponda, en una región, que se cotejarán con las necesidades que se prevean. Este inventario debería suministrar una perspectiva amplia de todos los aspectos del sector de la pesca, entre ellos el de los recursos humanos, a los que se hace referencia en capítulos conexos de estas Directrices.

2.9.4 Debería considerarse la aplicación de una metodología para el análisis de riesgos o la evaluación de riesgos con el fin de determinar y mitigar los peligros en potencia que corren los pescadores y los buques pesqueros.

2.10 Procedimientos para la investigación de quejas

La autoridad competente debería establecer procedimientos para responder a quejas relativas a cuestiones enmarcadas en los instrumentos, como la seguridad y el alojamiento de la tripulación.

2.11 Prescripciones especiales

Está reconocido que en algunos casos podría ser necesario recurrir a ayuda externa para superar ciertas limitaciones en torno al desarrollo y la puesta en práctica de una estrategia de la seguridad y posiblemente a asistencia técnica y jurídica en relación con ciertas cuestiones, en particular para la comprensión y aplicación de herramientas analíticas creadas para entender mejor las cuestiones de seguridad. Para tal efecto sería necesario determinar las fuentes de tal asistencia, por ejemplo los programas de cooperación técnica de los organismos de las Naciones Unidas o acuerdos de cooperación regional.

CAPÍTULO 3

REPERCUSIONES JURÍDICAS

3.1 Introducción

3.1.1 Desde un principio se debería tener en cuenta que los instrumentos no están destinados a sustituir leyes y reglamentaciones nacionales, pero que pueden servir de orientación para quienes se ocupan de elaborar tales leyes y reglamentaciones.

3.1.2 El objetivo primordial de esta sección de las Directrices es ayudar a las autoridades competentes a elaborar su propia ley y reglamentaciones u otras medidas para la seguridad de los buques pesqueros, por lo cual es importante dotar a estas reglamentaciones de una base jurídica sólida. La legislación puede redactarse de varias maneras a distintos niveles, dependiendo de la constitución y el sistema jurídico del país, y puede adoptar la forma de una ley, un acta, códigos, reglamentos y ordenanzas. Por consiguiente, la autoridad competente debería colaborar con el ministerio de justicia o la oficina del legislador nacional para decidir cuál es la mejor manera de redactar esta legislación.

3.1.3 Aunque podría parecer ajeno al ámbito de estas Directrices, se recuerda a las autoridades competentes sus deberes por lo que se refiere a los instrumentos obligatorios en lo tocante a los buques pesqueros.

3.2 Aplicación

Salvo indicación expresa en otro sentido, las disposiciones de los instrumentos están destinadas a los buques pesqueros nuevos. Sin embargo, aun cuando no haya una indicación en otro sentido, la autoridad competente debería prestar, en la medida en que sea razonable y posible, la debida consideración a la aplicación de estas disposiciones a los buques existentes, incluidos los que se inscriben en el registro por primera vez. Ello no obstante, no se aplicarán a los buques pesqueros de tipo deportivo o recreativo ni a los buques piscifactoría.

3.3 Legislación existente

3.3.1 En primer lugar, es esencial determinar las disposiciones en vigor en la legislación principal, ya sea en la Ley de la Marina mercante y/o la Ley de pesca o en otra legislación, por ejemplo las leyes y normativas laborales que se deban enmendar, y para tal fin proponer las enmiendas necesarias, o elaborar nuevos textos cuando no haya una legislación relativa a los instrumentos obligatorios de los cuales el Estado sea parte. En el curso de esta revisión también se debería prestar atención al lugar que le corresponde a la autoridad competente por lo que se refiere a instrumentos obligatorios relativos a la seguridad de los buques pesqueros y sus operaciones que se estén sometiendo a estudio con miras a decidir si se ratifican o no.

3.3.2 Durante la revisión de la legislación principal se tomará debida nota de las evaluaciones efectuadas con arreglo a lo que se indica en el capítulo 2, en particular los resultados de las consultas realizadas con el sector.

3.3.3 A continuación, la autoridad competente debería garantizar que las disposiciones de los instrumentos se adaptan a sus propias prescripciones, teniendo debidamente en cuenta el tamaño y el tipo de los buques, el servicio a que estén destinados y su zona de operaciones y las condiciones climáticas. Por esta razón se debería determinar cuidadosamente cuáles disposiciones de los instrumentos son necesarias o innecesarias en el contexto, por ejemplo, de las pesquerías situadas en aguas nacionales y en alta mar.

3.3.4 Cuando haya normas* ya en vigor relacionadas con el proyecto, construcción, equipo o dotación de buques pesqueros, se deberían elaborar las enmiendas correspondientes para cumplir con los instrumentos.

3.3.5 Cuando la autoridad competente elabore un nuevo conjunto de reglas, o de enmiendas de normas existentes, es importante que determine las responsabilidades que corresponden a los constructores de buques y los propietarios de buques pesqueros.

3.4 Ausencia de legislación

3.4.1 Si la autoridad competente no cuenta con legislación o reglamentación sobre la seguridad de los buques pesqueros, podría, basándose en los diversos instrumentos y directrices de la FAO, la OIT y la OMI, elaborar y establecer tal legislación. Primero, debería elaborarse una ley de bases de la legislación y la reglamentación que fundamente las competencias de la legislación. Además, deberían describirse las responsabilidades de la autoridad competente y de los propietarios de los buques por lo que se refiere al proyecto, construcción, equipo, operación, dotación e inspección de los buques pesqueros. Normalmente, el objetivo primario atribuirá la responsabilidad por el cumplimiento de la legislación al propietario o al patrón del buque pesquero o a ambos.

3.4.2 Cuando la autoridad competente esté elaborando una legislación, otras partes podrían suministrarle información, en particular cuando haya en vigor acuerdos de cooperación interregional. Podrían además facilitarle información y asistencia diversas organizaciones, como la FAO, la OIT y la OMI.

3.4.3 El plan que se indica a continuación se podrá utilizar para elaborar a nivel nacional disposiciones legislativas armonizadas para el establecimiento de prescripciones para la construcción, inscripción e inspección de buques pesqueros:

- .1 las autoridades de pesca deberían dar permiso para la inscripción o la construcción antes de que se presente una solicitud a la autoridad competente;
- .2 determinar las prescripciones principales para la inscripción e inspección y en particular normas para la construcción de buques y reiterar que ningún buque podrá hacerse a la mar o estará en condiciones de obtener un permiso de pesca a menos que haya sido construido en la forma requerida y que esté inscrito y cumpla las disposiciones que se establezcan en los reglamentos;
- .3 hacer constar que las normas no menoscaban la validez de normas que se deban cumplir en virtud de otras leyes y convenios aplicables;
- .4 determinar el ámbito de la aplicación de los reglamentos, en particular por lo que respecta a los tipos/categorías de buques;
- .5 fijar definiciones básicas;
- .6 establecer normas de aplicación general y normas específicas para una clase o tipo de buque que se va a construir o se encuentra en uso, y para la materia o actividad (por ejemplo, construcción, reconocimiento, inscripción, equipo de seguridad, etc.); o

* Norma es una regla, un programa o un código que da efectividad a los instrumentos o legislación principal.

- .7 en su lugar, establecer la mayoría de las normas en programas enmarcados en los reglamentos en calidad de reglas o mediante referencia a "directrices, convenios, códigos, normas", etc.;
- .8 crear infracciones y sanciones por incumplimiento de las normas (aunque el mayor acicate para cumplir las normas sería la amenaza de rechazar la inscripción o denegar el permiso de pesca); y
- .9 prever la exención de la aplicación de normas/requisitos prescritos relativos a la seguridad de construcción, equipo de seguridad y las aptitudes de constructores de buques/botes y de pescadores hasta una fecha específica. Todas las peticiones de exención deberían estudiarse cuidadosamente y concederse únicamente cuando el cumplimiento no sea razonable o factible y no se comprometa de ninguna manera la seguridad de los pescadores o el buque.

3.4.4 Aun en el caso de que la legislación no incorpore ninguna prescripción para la inscripción de buques pesqueros pequeños, el requisito para la inspección durante la construcción y de la navegabilidad se debería incluir en la reglamentación de la ley pertinente y considerarse una condición para la concesión del permiso de pesca.

3.5 Registro

3.5.1 La autoridad competente debería mantener un registro de los buques que enarbolan su pabellón o contar con un registro de los buques, medida que debería incorporarse en la legislación en calidad de prescripción. Uno u otro registro debería combinarse con una base de datos de los buques que cuentan con permiso de pesca.

3.5.2 Dependiendo del tamaño de los buques y la zona y el tipo de operación, la autoridad competente podría introducir como prescripción la agrupación de los buques de su flota en función de los diversos tamaños, siempre que las normas no sean inferiores a las que se estipulan en los instrumentos pertinentes. Sin embargo, si la autoridad competente decide establecer diferencias en razón de los tamaños, es importante que tenga en cuenta las fórmulas internacionales aplicables a las dimensiones de los buques y al arqueo, y las interpretaciones unificadas acerca del uso correcto de tales fórmulas.

3.6 Certificado de seguridad

3.6.1 La autoridad competente debería asegurarse de que un inspector visite todos los buques y se cerciore de que son aptos para la actividad prevista antes de expedirles un certificado de seguridad.

3.6.2 Cuando no sea necesario expedir un certificado de seguridad, el buque se debería inspeccionar para comprobar que cumple con las normas.

3.6.3 La autoridad competente podrá además introducir un sistema de autoevaluación del buque o buques que los propietarios aplicarán, con la participación del patrón y de la tripulación, durante una inspección del buque. El correspondiente informe, firmado por el propietario y el patrón, se remitirá a la oficina estatal responsable del reconocimiento/inspección de los buques pesqueros. Si bien tal sistema estaría sometido a la supervisión de la autoridad competente, tendrá la ventaja adicional de ayudar a propietarios y patrones a atender las responsabilidades que les cabe en el cumplimiento de las normas.

3.6.4 No se debería conceder un permiso de pesca a un buque que no reúna las necesarias condiciones de seguridad.

3.6.5 En los anexos 2, 3 y 4 figuran ejemplos de certificado de seguridad y listas de comprobaciones para la inspección.

3.7 Equipo de seguridad

La autoridad competente debería disponer de un régimen para la aprobación de equipo de seguridad, que podrá incluir un procedimiento de aprobación nacional y el reconocimiento de la aprobación por otros Estados de abanderamiento y otras organizaciones reconocidas. Los procedimientos de aprobación, incluidas las fuentes aprobadas, deberían encontrarse a disposición de los propietarios de buques pesqueros responsables de adquirir solamente equipo de seguridad aprobado.

3.8 Medios para efectuar reconocimientos

Es un hecho reconocido que muchas autoridades competentes quizás no cuenten con medios o capacidad para inspeccionar todos los buques pesqueros. Como medida alternativa, la autoridad competente podría confiar a entidades privadas, entre ellas organizaciones reconocidas e inspectores nombrados, la realización de reconocimientos y la concesión de aprobaciones en su nombre del buque y del equipo. Estas entidades deberían estar acreditadas por la autoridad competente, que delegará en ellas la realización de tal tarea. Además, deberían especificarse los límites de las responsabilidades y autoridad de tales entidades. Las condiciones de tal acuerdo deberían estar reguladas por un acuerdo escrito entre la autoridad competente y la entidad.

3.9 Exenciones

La autoridad competente podrá eximir a cualquier buque dedicado exclusivamente a la pesca cerca de la costa de su país del cumplimiento de las prescripciones de los instrumentos si considera que su aplicación sería poco razonable e impracticable en vista de la distancia de la zona de operación del buque desde el puerto que le sirve de base en el país, el tipo de buque, las condiciones climáticas y la ausencia de riesgos en general para la navegación, siempre que el buque cumpla con prescripciones de seguridad, que, a juicio de la autoridad competente, se ajustan al servicio al que se destina el buque y garantizan la seguridad general de los pescadores y el buque pesquero.

3.10 Prescripciones especiales para los países en desarrollo

3.10.1 Quizá sea necesario prestar asistencia a los países en desarrollo a fin de eliminar los obstáculos que puedan encontrar para la elaboración e implantación de los instrumentos.

3.10.2 Además, conviene reconocer que tal asistencia puede abarcar no solo la traducción directa de los instrumentos a idiomas nacionales sino también, entre otras cosas, asistencia técnica y jurídica.

3.10.3 Tal asistencia podrá prestarse a través de programas de cooperación técnica y acuerdos de cooperación regionales o subregionales. Los países en desarrollo podrán asesorarse con la FAO, la OIT y la OMI o con países que ya han establecido leyes nacionales, al menos a nivel de normas internacionales, en relación con la seguridad de los buques pesqueros que incorporen las disposiciones de instrumentos obligatorios y elementos de los instrumentos.

CAPÍTULO 4

CREACIÓN DE CAPACIDAD

4.1 Programas de desarrollo de recursos humanos

4.1.1 Resulta muy claro que las dimensiones de una flota pesquera y los tipos y tamaños de sus buques influirán considerablemente en lo tocante a los recursos humanos en cada una de las secciones, como el sector pesquero y el de construcción de buques y botes, y que pueden rebasar el ámbito de competencia de las administraciones marítimas y de pesca. También se debería tener en cuenta el número de buques pesqueros matriculados en el extranjero que utilicen los puertos del Estado ribereño, ya que pueden estar sujetos a un régimen de supervisión por el Estado rector del puerto. Por tanto, es importante aceptar que la cooperación entre las secciones es esencial y que podría ser aconsejable examinar la composición de una flota aplicando los parámetros sobre eslora o arqueo que se indican en otros instrumentos pertinentes, como el Protocolo de Torremolinos de 1993, el Convenio SOLAS y el Convenio MARPOL.

4.1.2 Teniendo en cuenta las dimensiones y la composición de una flota de buques pesqueros, debería hacerse una evaluación de la capacidad de la autoridad competente para cumplir sus responsabilidades administrativas y técnicas de manera permanente y para determinar la forma en que tal capacidad podrá reforzarse y mantenerse mediante la contratación y formación de personal. A este respecto, sería necesario tener un buen conocimiento de los medios de prestación de servicios, recursos para la instrucción y formación y oficinas para el reconocimiento y proyecto disponibles, así como, por ejemplo, de la función del Servicio de Guardacostas nacional por lo que respecta a la inspección de buques.

4.1.3 Si bien es difícil señalar una norma de competencia para todo el personal que corresponda, la condición fundamental es que el personal de cada grado del escalafón sea capaz de realizar su trabajo a cabalidad desde el momento del nombramiento. Dada la naturaleza internacional del sector de la pesca, este elemento debe conllevar la comparación con nombramientos similares en el propio país del funcionario y en otros países de la región y/o países en que la flota opera. Para tal efecto podría ser de utilidad considerar la introducción de requisitos de titulación para los puestos de administradores profesionales y personal jurídico y técnico/de reconocimientos.

4.2 Composición de la flota

4.2.1 Para alcanzar un conocimiento completo de la composición de la flota nacional de buques pesqueros sería necesario clasificar estos de la siguiente manera (con los correspondientes números de miembros de sus tripulaciones):

- .1 buques con cubierta de eslora igual o superior a 24 metros;
- .2 buques con cubierta de eslora igual o superior a 12 metros pero inferior a 24 metros;
- .3 buques con cubierta de eslora inferior a 12 metros;
- .4 buques sin cubierta de cualquier tamaño de propulsión mecánica; y
- .5 buques sin cubierta de cualquier tamaño sin propulsión mecánica.

4.2.2 En todos los casos el análisis debería incluir el número de buques en servicio, en proceso de construcción o de construcción prevista, el agrupamiento por tamaño del buque, el tipo de buque, el material de construcción y el método de pesca, así como el grado de mecanización. Debería conocerse la zona de operación.

4.3 Número de miembros de la tripulación

No todos los Estados de abanderamiento prescriben la inscripción de los miembros de la tripulación en calidad de tales, en particular tratándose de pesca artesanal o de subsistencia. Sin embargo, es aconsejable llevar un registro de esa naturaleza del número de tripulantes, perfil de edades y nivel de formación e instrucción del sector.

4.4 Cuestiones jurídicas

Debido a las complicaciones que podría plantear la mezcla de responsabilidades asignadas a los encargados de la ordenación de la pesca, los asuntos marítimos y la seguridad y salud en el trabajo, quizá sea necesario recurrir a diferentes campos de especialización para abordar cuestiones jurídicas y garantizar la compatibilidad con las prescripciones, por ejemplo, de las leyes de transporte marítimo y de pesca por lo que se refiere a los buques pesqueros. Debido a esto resulta claro que los expertos jurídicos superiores deben ser muy competentes, lo cual probablemente signifique que deban poseer los correspondientes títulos de su país, a nivel de maestría como mínimo, en derecho nacional y en derecho marítimo y en materia de pesca, así como títulos en derecho internacional, y contar con una experiencia considerable.

4.5 Servicios de reconocimiento/inspección

4.5.1 Un marco jurídico de normas para el proyecto, construcción, equipo y operación de buques pesqueros y para la ejecución de las reglas correspondientes haría necesario establecer un proceso de supervisión, control y certificación. A tal efecto, la autoridad competente establecería las prescripciones para la inspección de los buques pesqueros y para la titulación de los inspectores, así como la experiencia que deberían tener. La autoridad competente debería introducir un sistema de inspección a cargo de inspectores dotados de la titulación y experiencia necesarias, y/o, con carácter no exclusivo, podría incluso delegar los reconocimientos/inspecciones en organizaciones reconocidas, entidades privadas o inspectores nombrados. Si una autoridad competente decide contar con su propio servicio de inspección exclusivo, la línea de mando debería ser clara y cada "inspector" debería ser fácilmente identificable por la descripción de su cargo. A este respecto podría considerarse aconsejable, como resultado del análisis de las necesidades, designar inspectores especializados en determinados campos, como un inspector de cascos, un inspector de máquinas o, más generalmente, un inspector de cascos y máquinas. Estos aspectos se analizan en detalle en el anexo 1, y debería tenerse presente que cabría contratar servicios a corto plazo en relación, por ejemplo, con cuestiones relativas a la arquitectura naval con un centro técnico/docente o un particular especializado. Igual podría ser el caso por lo que respecta a la ingeniería marítima, en especial cuando se requieran grandes conocimientos técnicos para la investigación de errores que den como resultado pérdida de vidas y/o de bienes.

4.5.2 Cuando ya se disponga de un servicio de inspección, debería efectuarse un estudio a fondo de las posibles necesidades en cuanto a la formación durante el servicio y con el fin de determinar si sería necesario introducir una cláusula de exención por antigüedad en cualquier nueva regla para proteger los intereses del personal ya existente (maduro) de larga trayectoria en la entidad.

4.6 Infraestructura

4.6.1 Deberían examinarse las instalaciones para la construcción y reparación de buques pesqueros para determinar su capacidad/idoneidad. En relación con esto debería hacerse un estudio de la fuerza laboral empleada en este sector a fin de determinar el número de personas empleadas y establecer los niveles de aptitud disponibles y la forma en que se obtienen.

4.6.2 Además se debería establecer si se dispone de un plan para la acreditación de constructores de buques pesqueros, en particular de botes pequeños, y, de ser así, cómo se compara con el de otros sectores.

4.7 Oficinas de reconocimientos y proyectos

Debería hacerse una lista de inspectores, arquitectos navales e ingenieros navales competentes que hayan sido acreditados por organizaciones reconocidas, aseguradores y/o la asociación de salvamento. Este tipo de información normalmente se puede obtener de una organización reconocida, de una cámara de comercio o de un colegio de ingenieros. Debería tenerse en cuenta el grado de familiaridad o condición similar de estas personas con los buques pesqueros y el sector de la pesca, tanto en un plano nacional como internacional, según corresponda. Sin embargo, podría ser necesario extender la búsqueda de tal información a otros países de la subregión.

4.8 Instrucción y formación

4.8.1 Debería recurrirse a los colegios de ingenieros nacionales para obtener información acerca del ingreso en la entidad con arreglo a los diversos grados de asociación (socio, miembro, miembro no numerario y asociado), así como a las instituciones docentes que expiden títulos aceptables para el ingreso en esos colegios profesionales.

4.8.2 Debería obtenerse información de centros docentes y de formación y de servicios suplementarios relativos al sector de la pesca respecto de los tipos de cursos disponibles (que conlleven o no la concesión de diplomas) sobre las siguientes disciplinas:

- .1 ingeniería naval;
- .2 arquitectura naval; y
- .3 ciencias náuticas.

4.8.3 Es probable que este sea el sector más organizado, pues abarca una amplia variedad de aplicaciones marítimas e incluirá prescripciones institucionales que responden al Convenio de Formación y al Convenio de Formación para Pescadores. Por tal razón, la búsqueda de información debería incluir universidades, colegios técnicos y academias especializadas en el campo de la pesca.

4.9 Construcción de buques pesqueros

Es probable que la formación e instrucción se realice al nivel de instituciones politécnicas, colegios industriales y, en algunos casos, centros de formación patrocinados por el sector en colaboración con el Gobierno. En tales casos, será necesario determinar la "calidad" de los títulos concedidos al concluir los cursos y cotejarlos con normas aceptadas internacionalmente (véase también el anexo 2). En algunas zonas en las que abundan los proyectos locales deberían reconocerse las competencias heredadas en la construcción de tales buques.

4.10 Aspectos científicos

La razón básica para estudiar detenidamente este sector radica en que la seguridad está considerada parte integral de la ordenación de la pesca y en la necesidad de asegurarse de que los graduados tengan una idea muy clara de la forma en que las decisiones relacionadas con la ordenación basadas en recomendaciones científicas pueden repercutir en la seguridad y la salud durante las operaciones de pesca.

4.11 Las operaciones de pesca

4.11.1 El ámbito de esta sección es amplio ya que abarca no solo la gestión de los buques pesqueros sino también a los miembros de la tripulación. Por lo que respecta a dicha gestión, es probable que los supervisores técnicos deban poseer un nivel de enseñanza similar al de los inspectores y que en las compañías grandes se los considere supervisores marítimos y maquinistas inspectores. Puede que a otros se los considere como si fueran "supervisores de operaciones o de producción", en el caso de los buques pesqueros muy grandes que procesen las capturas a bordo, y que tengan una formación profesional y experiencia basadas en el sector de elaboración de alimentos. En ambos casos, se trata de una cuestión que los dueños de la compañía deben enfocar basándose en la legislación nacional y que se debería abordar cuando se elabore una estrategia de la seguridad en el mar.

4.11.2 Por lo que respecta a los miembros de la tripulación, debería disponerse de una lista de todos los centros de formación/instrucción del país y de su competencia en relación con las necesidades actuales y futuras. A este respecto, se comprende que, por lo que toca a los certificados de competencia, que podrían ser necesarios por ley, los exámenes sean responsabilidad de la autoridad competente. En el caso de la planificación, administración y elaboración de planes de estudio del país, las autoridades competentes y dichos centros de formación tienen la ventaja de disponer para fines de referencia del Documento FAO/OIT/OMI que ha de servir de guía para la formación y titulación del personal de los buques pesqueros. Sin embargo, cabe señalar la necesidad de adoptar un enfoque integrado que incluya al Gobierno, los propietarios de buques pesqueros, las organizaciones de pescadores, los centros de instrucción y de investigación sobre la pesca y otros organismos que tengan un conocimiento íntimo de la formación vocacional de los miembros de la tripulación, así como a aquellas partes que se ocupan de la seguridad y la salud en el trabajo. Además, sería necesario prestar una atención especial a los países en desarrollo y al papel de los servicios suplementarios del sector de la pesca.

4.12 Creación de instituciones

Todas las autoridades competentes deberían disponer de suficiente capacidad para implantar las disposiciones de los instrumentos y, teniendo en cuenta la situación tanto tecnológica como operacional de los buques pesqueros nacionales, deberían considerar la posibilidad de introducir las disposiciones pertinentes de los instrumentos en normativas nacionales, en particular:

- .1 la aprobación de la construcción de buques pesqueros;
- .2 la aprobación de equipo;
- .3 la aprobación de planos y estabilidad;
- .4 la expedición de diversos tipos de certificados;

- .5 el establecimiento de normas de construcción, máquinas y lucha contra incendios, etc.;
- .6 la inscripción/permisos de buques;
- .7 el establecimiento de un régimen y la aplicación de las normas de seguridad y de inspección de cascos;
- .8 la formación de pescadores;
- .9 la certificación de pescadores; y
- .10 el establecimiento de normas de aptitud física.

CAPÍTULO 5

GARANTÍA DEL CUMPLIMIENTO DE LAS PRESCRIPCIONES NACIONALES

5.1 La autoridad competente debería asegurarse de que la construcción, mantenimiento y dotación de los buques pesqueros se ajustan a lo dispuesto en las prescripciones nacionales. Además debería poner en vigor un régimen que garantice que los propietarios y patrones mantengan la navegabilidad del buque durante el periodo de validez de un certificado de seguridad o entre reconocimientos.

5.2 Siempre que sea posible, antes de iniciarse la construcción de un buque, se deberían presentar a la autoridad competente para su aprobación los planos y los cálculos de la estabilidad. La autoridad competente debería tener presentes las dimensiones, la eslora, la zona de operaciones y las condiciones meteorológicas, etc., en las que va a navegar el buque al decidir el grado de detalle que exigirá en los planos y/o cálculos de estabilidad.

5.3 Según proceda, el casco, las máquinas, el equipo y las instalaciones radioeléctricas se deberían inspeccionar/reconocer durante la construcción, al concluir esta y posteriormente de la manera y a los intervalos que la autoridad competente pueda considerar necesario con el fin de asegurarse de que su condición es satisfactoria en todos los sentidos.

5.4 Las inspecciones deberían realizarse de forma que garanticen que la disposición, los materiales y los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, las instalaciones eléctricas, así como el alojamiento para la tripulación y otro equipo y los niveles de dotación son satisfactorios en todos los sentidos para el servicio al que se destine el buque.

5.5 Como parte del proceso de reconocimiento/inspección se deberían tener en cuenta las zonas en que se permite operar al buque, prestando atención al equipo radioeléctrico requerido para la zona, si procede, y las probables condiciones meteorológicas allí imperantes.

5.6 Al concluir satisfactoriamente el reconocimiento/inspección, se debería expedir al buque pesquero un certificado de seguridad o documentación para un periodo que decida la autoridad competente. La autoridad competente debería determinar los límites de las esloras con arreglo a los cuales se expedirá el certificado.

5.7 Cuando la administración de pesca esté estudiando una solicitud de un buque para la concesión de un permiso para desarrollar actividades de pesca, como parte del proceso de aprobación se debería requerir la aportación de prueba de que el buque cumple las prescripciones de la correspondiente legislación sobre seguridad.

5.8 Es importante que los inspectores observen una conducta profesional cuando traten con los pescadores y el propietario del buque pesquero y apliquen las normas de manera uniforme. La autoridad competente debería elaborar un código de conducta para los inspectores. Para tal fin se podrá utilizar como guía el modelo que figura en el anexo 3.

5.9 La autoridad competente debería contar con un método en que se establezca la forma de proceder en casos de quejas y litigios, que debería ajustarse al sistema de tramitación de demandas judiciales y litigios del país.

5.10 Cuando haya una prescripción para la vigilancia de la situación de un buque pesquero por medios radioeléctricos o mediante sistemas satelitarios para la vigilancia, control y supervisión de la pesca y aplicación de las reglas, los inspectores de los buques pesqueros deberían conocer a fondo la tecnología adoptada por la autoridad competente y ser conscientes de la necesidad de aplicar tales instrumentos en el transcurso de su labor*.

*

Véanse las Orientaciones técnicas de la FAO para la pesca responsable – Operaciones pesqueras N°1 y Suplemento 1, Sistemas de seguimiento de buques.

CAPÍTULO 6

SEGURIDAD OPERACIONAL

6.1 Gestión de la seguridad a bordo del buque

6.1.1 La pesca abarca desde el simple método de pesca con sedal hasta las operaciones de pesca por arrastre, algunas sumamente complejas.

6.1.2 La pesca es una ocupación muy peligrosa en todas sus fases. No se trata tan solo del medio hostil en que trabajan los pescadores, ya que, además, la labor en sí está llena de peligros que solo se pueden evitar adquiriendo debida conciencia de ellos y adoptando prácticas de seguridad.

6.2 Reglas para la gestión de la seguridad de los buques pesqueros

6.2.1 Las reglas para la gestión de la seguridad de los buques pesqueros deberían incluir prescripciones obligatorias para los propietarios, supervisores y patrones que establezcan una base jurídica para la introducción de una cultura de la seguridad a bordo.

6.2.2 Las reglas deberían abarcar los siguientes aspectos, aunque sin limitarse a ellos:

- .1 definiciones;
- .2 aplicación;
- .3 obligaciones de los propietarios, supervisores, oficiales de seguridad y patrones;
- .4 el equipo de seguridad personal que se suministrará;
- .5 notificación e investigación de accidentes;
- .6 acceso seguro;
- .7 tapas de escotillas y aberturas;
- .8 equipo elevador;
- .9 equipo eléctrico;
- .10 alumbrado;
- .11 medios de protección de las máquinas;
- .12 oficiales de seguridad;
- .13 comités de seguridad;
- .14 registro de datos; y
- .15 faltas y sanciones.

6.3 Códigos de seguridad

6.3.1 Los códigos de prácticas de seguridad tienen como fin señalar a la atención de todos los pescadores y de las personas para quienes la pesca es una forma de ganarse la vida un conjunto de normas y reglas que se deberían observar para crear un medio de trabajo seguro.

6.3.2 Es posible introducir un código de prácticas de seguridad de carácter obligatorio mediante la adopción de una normativa.

6.3.3 Un código de prácticas de seguridad no se debería elaborar para uso exclusivo del personal de los buques pesqueros. Está destinado a todas las personas que tienen tareas que cumplir a bordo de un buque pesquero y a las que en tierra son responsables de la gestión de los buques pesqueros. El lenguaje utilizado en un código debería consistir en la terminología cotidiana utilizada a bordo, de forma que se entienda fácilmente, y no formularse nunca en terminología jurídica.

6.3.4 El código debería utilizarse como herramienta didáctica. Trata de los fundamentos de la seguridad para los pescadores y proporciona principios de seguridad que deberían convertirse en conocimientos y prácticas comunes en el sector de la pesca.

6.3.5 El código debería incluir capítulos que traten de:

- .1 las responsabilidades de las personas relacionadas con la pesca;
- .2 la seguridad del buque, el mantenimiento de la integridad de estanquidad y la estabilidad;
- .3 la seguridad en la cubierta, planchas de desembarco, escalas, alumbrado, precauciones para evitar las caídas por la borda y el trabajo con cuerdas y cables;
- .4 la seguridad durante las operaciones de pesca, en relación con los tipos de artes utilizados;
- .5 la seguridad en las zonas de máquinas;
- .6 la seguridad personal;
- .7 la formación en seguridad y el mantenimiento del equipo de seguridad;
- .8 la formación para emergencias y los procedimientos conexos;
- .9 la prevención de incendios;
- .10 los dispositivos elevadores;
- .11 las medidas de seguridad en las cocinas y la manipulación de alimentos; y
- .12 salud e higiene.

CAPÍTULO 7

ENTENDIMIENTO COMÚN DE LAS DISPOSICIONES Y TERMINOLOGÍA TÉCNICAS DE LOS INSTRUMENTOS

7.1 Interpretación de términos y expresiones

7.1.1 *Aceptado por la autoridad competente* podrá interpretarse como las características o equipo del buque que se ajustan a las prescripciones técnicas y la experiencia operacional requeridas por la autoridad competente.

7.1.2 *Todas las medidas razonables* podrá interpretarse como las medidas que no someten el proyecto, construcción, operación o costo del buque a restricciones intolerables.

7.1.3 *Medios alternativos* podrá interpretarse como las características o equipo alternativos del buque que se ajustan a las prescripciones técnicas y la experiencia operacional requeridas por la autoridad competente.

7.1.4 *Alternativas aceptables para la autoridad competente* podrá interpretarse como las características o equipo alternativos del buque que se ajustan a las prescripciones técnicas y la experiencia operacional requeridas por la autoridad competente.

7.1.5 *Aprobado por la autoridad competente* podrá interpretarse como las características o equipo alternativos del buque que se ajustan a las prescripciones técnicas y la experiencia operacional requeridas por la autoridad competente.

7.1.6 *Medida equivalente de seguridad* podrá interpretarse como las características y equipo alternativos del buque requeridos por las Recomendaciones que se ajustan a las prescripciones técnicas y la experiencia operacional requeridas por la autoridad competente.

7.1.7 *Buque con cubierta*: para efectos de los instrumentos, un buque solo se considerará que tiene cubierta si presenta todas características siguientes:

- .1 la cubierta se extiende por la totalidad del casco;
- .2 la cubierta es estanca;
- .3 la inundación de un pozo o de la caseta del timón en la cubierta no se extiende al resto del buque;
- .4 si una superestructura cerrada abarca una abertura de cubierta, debería ser estanca a la intemperie y todas sus aberturas de acceso deberían estar provistas de puertas estancas a la intemperie;
- .5 las puertas que conducen a los espacios situados debajo de la cubierta deberían tener falcas. Para efectos de las alturas mínimas, consúltese el instrumento correspondiente;
- .6 las escotillas que conduzcan a los espacios situados debajo de la cubierta deberían tener brazolas. Para efectos de las alturas mínimas, consúltese el instrumento correspondiente. Cuando se prescriba una cifra inferior, deberían instalarse tapas de escotilla estancas a la intemperie de un material distinto de la madera; y
- .7 en buques de categoría de proyecto A, B y C las tapas deberían ir unidas permanentemente y debería ser posible cerrarlas o atrancarlas con listones.

7.1.8 Cuando un buque no presente todas las características mencionadas, debería considerarse sin cubierta.

7.1.9 *Eficaz* podrá interpretarse como adecuado para el uso al que se destina el buque.

7.1.10 *Exento o eximir* podrá interpretarse en el sentido de permitir a un buque que quede exento de la aplicación de un requisito de las Recomendaciones debido a que impone restricciones poco razonables e impracticables al proyecto, construcción, operación o costo del buque.

7.1.11 *Altura significativa de las olas* es el promedio de la altura medida entre la cresta y el seno de un tercio de las olas más altas. Es posible que se encuentren olas de una altura dos veces superior a la de la altura significativa de las olas.

7.1.12 *Construcción sencilla* se podrá interpretar como una construcción en la que se emplean materiales artesanales y técnicas de construcción sencillos. Podrán incluir:

- .1 embarcaciones hechas con troncos ahuecados;
- .2 embarcaciones hechas atando o amarrando materiales; y
- .3 métodos de construcción sencilla que no están regidos por las normas de construcción que figuran en los anexos II, III, IV y V de las Recomendaciones de seguridad.

7.1.13 *La experiencia operacional ha justificado* podrá interpretarse como la seguridad operacional demostrada y documentada de un buque pesquero en las condiciones propias de la zona administrada por la autoridad competente. El periodo documentado podría ser de cinco años o más.

7.1.14 *Practicable* podrá interpretarse como el hecho de no imponer restricciones poco razonables e impracticables al proyecto, construcción, operación o costo del buque.

7.1.15 *Proyectos tradicionales* podrá interpretarse como los buques con un largo historial de seguridad operacional en las condiciones propias de la zona administrada por la autoridad competente.

7.1.16 *Satisfacción de la autoridad competente* podrá interpretarse en el sentido de que satisface las prescripciones técnicas establecidas y la experiencia operacional demostrada de los administradores e inspectores empleados por la autoridad competente. La autoridad competente quizá opte por dar su propia interpretación a esta expresión.

7.1.17 *Resistencia suficiente* podrá interpretarse en el sentido de que es adecuado para la operación a que se destina el buque y que tiene el grado requerido de estanquidad a la intemperie y al agua. Puede ser dictada por las normas de construcción o ser equivalente a la estructura circundante si no hay otro punto de referencia.

7.1.18 *Buque sin cubierta*: Véase buque con cubierta.

7.1.19 *Estanco* se aplica a todo componente estructural que, sometido a la altura de agua para la cual ha sido proyectado, impide el paso de agua a su través en cualquier sentido.

7.1.20 *Estanco a la intemperie* significa que, cualquiera que sea el estado de la mar, el agua no penetrará en el buque. Las escotillas, portillos y ventanas deberían estar provistos de dispositivos de cierre estancos a la intemperie, así como las puertas y otras aberturas de las superestructuras cerradas.

7.1.21 *Cuando proceda* podrá interpretarse como las medidas que no someten a restricciones poco razonables e impracticables el proyecto, construcción, operación o costo del buque.

CAPÍTULO 8

EL FACTOR HUMANO A BORDO

8.1 El factor humano – Introducción

8.1.1 A menudo se dice que más del 80 % de todos los accidentes son causados por un "error humano". El error humano no es siempre producto exclusivamente de las acciones de los pescadores, ya que puede ser resultado, total o parcialmente, de un proyecto del buque deficiente que ocasione niveles excesivos de vibraciones, del calor y el ruido, de un mal diseño ergonómico, de equipo inadecuado, de prácticas de trabajo deficientes, de falta de mantenimiento, de fatiga y niveles de dotación, de falta de formación apropiada y de medidas de prevención, de falta de conocimientos, etc. La autoridad competente debería tener en cuenta estos factores a la hora de establecer normas de proyecto, construcción y equipo de buques pesqueros, aprobar planes, fijar niveles de dotación, introducir códigos de prácticas de seguridad y normativas sobre la salud y la seguridad en el trabajo, normas de formación y campañas de concienciación sobre la seguridad.

8.1.2 Considerado en su sentido más amplio, el "factor humano" se tiene en cuenta en instrumentos internacionales adoptados por la FAO, la OIT y la OMI, ya sea en instrumentos adoptados separadamente o en códigos y otras orientaciones elaborados conjuntamente por las tres organizaciones.

8.1.3 En la Parte B del Código, las Directrices de aplicación voluntaria y las Recomendaciones de seguridad se facilitan orientaciones para abordar ciertas cuestiones relacionadas con el "factor humano".

8.1.4 Es posible que la seguridad del buque pesquero en sí sea el aspecto más importante para la seguridad y la salud de la tripulación. En su mayor parte, la Parte B del Código, las Directrices de aplicación voluntaria y las Recomendaciones de seguridad se refieren a la seguridad del buque, la prevención de incendios, la lucha contra incendios y los dispositivos y medios de salvamento.

8.1.5 Los tres documentos también facilitan orientaciones sobre cuestiones tales como la protección de la tripulación y el alojamiento de la tripulación, cuestiones estas de gran importancia que requieren la atención de la autoridad competente, incluidos los inspectores de buques pesqueros.

8.2 Factores humanos/proyecto ergonómico

8.2.1 Los buques pesqueros se proyectan y construyen, e incluso se equipan, en función de diversos factores. Como resultado se tienen en cuenta, en la medida de lo posible, la seguridad y comodidad de la tripulación. De lo contrario, se corre el riesgo de que el buque sea menos habitable de lo que sería de desear y de que se proyecte y equipe de manera que, sin proponérselo, dé como resultado fatiga, accidentes y hasta enfermedades (e incluso condiciones que repercutan adversamente en la contratación de personal y su permanencia en el trabajo a largo plazo).

8.2.2 Uno de los aspectos de importancia más obvia es la estabilidad del buque. Un buque con poca estabilidad podría zozobrar. Por otra parte, un buque que sea innecesariamente "rígido" ofrecerá muy poca comodidad. Otro aspecto importante es el del ruido y las vibraciones. La falta de atención a estas cuestiones durante el proyecto del buque y la selección e instalación de equipo podría perturbar seriamente el sueño, dando como resultado fatiga, problemas musculares u óseos, pérdida de audición y accidentes.

8.2.3 Otro aspecto importante es la necesidad de contar con alojamientos suficientemente espaciosos para dormir, comer y descansar. La Parte B del Código, las Directrices de aplicación voluntaria y las Recomendaciones de seguridad facilitan orientaciones acerca de estas cuestiones. La autoridad competente también debería asegurarse de que el buque se construya y equipe de conformidad con las normas establecidas en el Convenio sobre el trabajo en la pesca y su Recomendación (véase más abajo y el anexo 4). Si un buque enarbola el pabellón de un Estado que ha ratificado el Convenio, tales normas serán de carácter obligatorio. Si no se tienen en cuenta, posteriormente podría ser difícil inscribir el buque en otros Estados de abanderamiento. La autoridad competente debe asegurarse de que todas las partes que intervengan en el proyecto y construcción del buque cuenten con ejemplares de estos instrumentos.

8.2.4 La Parte B del Código, las Directrices de aplicación voluntaria y las Recomendaciones de seguridad también facilitan orientaciones para la protección de la tripulación, que incluye el trabajo en la cubierta y en los espacios de preparación del pescado. Además de las orientaciones que figuran en dichas publicaciones, y en el Convenio y Recomendación de la OIT, la autoridad competente debería tratar de asegurarse de que, en la medida de lo posible, en el proyecto, construcción y equipo de los buques se tengan en cuenta el factor humano y los principios ergonómicos. Estos dos aspectos deberían tomarse en consideración en una etapa suficientemente temprana del proyecto y ser objeto de revisión durante la construcción del buque. Como enfoque proactivo podría tratarse de obtener la opinión de los pescadores sobre los buques pesqueros de proyecto y equipamiento similares incluso antes de preparar los planos detallados de un nuevo buque.

8.2.5 Las cuestiones relativas a la forma de hacer los mejores espacios habitables posibles y de lograr que los espacios de trabajo, las operaciones y el equipo resulten seguros e idóneos deberían tratarse en una etapa inicial del proyecto, incluyendo para ello en el proceso de consultas a todas las partes interesadas.

8.2.6 Podrían facilitarse normas u orientaciones a los proyectistas y constructores lo más temprano posible. Cabría someter a estudio buques existentes para aplicar las lecciones así aprendidas a las nuevas construcciones. Quizá sea posible obtener, incluso antes de emprender el primer estudio o proyecto propuesto, el parecer de propietarios de buques pesqueros y pescadores acerca de la forma de mejorar el buque a fin de hacerlo más habitable y ergonómico (y tal vez incluso más productivo).

8.2.7 A menudo las autoridades competentes no cuentan con sus propios medios de especialización en el trabajo en relación con los factores humanos y la ergonomía. Es posible acceder a tales conocimientos en colaboración con los expertos en ergonomía de autoridades de seguridad y salud en el trabajo y de sociedades de clasificación y examinando la labor ya realizada en otros países (véase la bibliografía).

8.3 Condiciones de trabajo decentes

8.3.1 Las iniciativas para mejorar la seguridad a menudo pueden adoptarse con una perspectiva muy limitada y no llegan a enfocar debidamente los factores que contribuyen a los problemas de seguridad y de salud. Es posible que a veces se pasen por alto de forma involuntaria los efectos que se desprenden de las condiciones de vida y de trabajo. Tal es el caso, por ejemplo, cuando la atención se dirige únicamente a cuestiones específicas de seguridad.

8.3.2 Si bien la presente publicación se centra en la aplicación de la Parte B del Código, las Directrices de aplicación voluntaria y las Recomendaciones de seguridad, es evidente que, por la función que cumple, la autoridad competente debería tener en cuenta otros aspectos del "factor humano". La FAO, la OIT y la OMI han elaborado publicaciones relacionadas con este asunto; en el anexo 5 figura una lista y un resumen de tales publicaciones.

8.3.3 En los siguientes instrumentos FAO/OIT/OMI se facilitan más orientaciones acerca de los aspectos que intervienen en el factor humano:

Asunto	El Código	Las Directrices de aplicación voluntaria	Las Recomendaciones de seguridad
Proyecto	Parte A, secciones II y III Parte B, capítulos II, III, IV, VI y XI	Capítulos II, III, IV, VI y XI	Capítulos 2, 3, 4, 6 y 11
Fatiga	Parte A, sección I, apéndice 2		Capítulo 12
Dotación			Capítulo 12
Formación	Parte A, sección I, capítulo 3 Parte B, capítulo VIII	Capítulo VIII	Capítulos 8 y 12
Conocimientos sobre seguridad	Parte A, sección I, capítulo 3		
Salud	Parte A, sección I, capítulo 4		

8.3.4 La FAO está elaborando unas orientaciones sobre las mejores prácticas para la seguridad en el mar en el sector de la pesca, que tiene la intención de integrar en un marco general que cubra todos los aspectos de la seguridad en el mar, entre ellos los relativos a los ministerios marítimos y de pesca, los supervisores de recursos de pesca y los profesionales en seguridad.

8.3.5 La OMI concede una gran importancia a la contribución del factor humano a los accidentes marítimos. En relación con esto adoptó la "Idea, principios y objetivos de la Organización con respecto al factor humano" (resolución A.947(23)).

8.3.6 La idea, los principios y los objetivos con respecto al factor humano especificados en la resolución A.947(23) también deberían ser considerados por la autoridad competente o las autoridades responsables de la seguridad de los pescadores y los buques pesqueros. La idea, o finalidad, es "resolver los problemas relacionados con el factor humano para acrecentar la eficacia y así mejorar significativamente la seguridad marítima, la protección marítima y la calidad del medio marino en el sector de la pesca".

8.4 La ordenación de la pesca y su repercusión en el alojamiento a bordo del buque

Las personas que tengan que ver con el proyecto de buques pesqueros y las que intervengan en el mismo deberían informar a quienes se ocupen de la ordenación de la pesca del efecto que ciertas decisiones (como la de limitar un buque a una determinada eslora o arqueo) podrían tener en las condiciones de la tripulación a bordo del buque e incluso en la seguridad del buque. Las consultas y la coordinación entre todas las partes interesadas podrán contribuir a cambiar las decisiones sobre la ordenación de la pesca que dan como resultado espacios estrechos para las tripulaciones, buques inestables y otras consecuencias negativas.

ANEXO 1

EVALUACIÓN DE LAS NECESIDADES DE SERVICIOS DE RECONOCIMIENTO E INSPECCIÓN DE BUQUES PESQUEROS

Introducción

1 En el presente anexo se examinan algunas de las responsabilidades de los Estados de abanderamiento y se sugiere la forma de organizar las inspecciones de los buques pesqueros. En cuanto a este particular, se hace hincapié en que es preciso hacer un análisis a fondo del sector con el fin de adquirir una amplia perspectiva de las necesidades en materia de reconocimientos e inspecciones tanto a corto como a largo plazo. En especial, se formulan sugerencias en cuanto a la titulación y experiencia que se pueden establecer en calidad de requisitos para la contratación de inspectores de buques pesqueros.

Parte 1 Reconocimiento e inspección de buques pesqueros

2 Uno de los principios básicos relacionados con la construcción de un buque pesquero es que debería realizarse de forma tal que facilite el mantenimiento periódico con el fin de garantizar que en todo momento y en todos los aspectos el buque resulte satisfactorio para el servicio al que se destina. Para asegurarse de que tal principio se pone en práctica, la autoridad competente debería establecer requisitos para la aprobación de los planos antes de la construcción y para la inspección del buque pesquero mientras se construye, equipa o modifica y cuando ya se encuentra en servicio.

3 Como es natural, el término "satisfactorio" abarca la seguridad y las condiciones de vida y de trabajo tanto desde el punto de vista operacional como de la construcción. Para alcanzar un entendimiento común de este término, es necesario establecer un conjunto de normas que un buque debería cumplir para considerarlo satisfactorio. Por lo tanto, en principio la construcción satisfactoria de un buque pesquero y su equipo, así como el cumplimiento continuo de las reglas y reglamentaciones, deberían ser una condición para inscribir y mantener inscrito el buque en un registro y/o conceder un permiso de pesca. Tal condición debería aplicarse por igual al Estado de abanderamiento y al propietario del buque pesquero.

4 Habida cuenta de que la seguridad de la vida humana y los bienes en el mar es primordial, es evidente que el nivel de responsabilidad para el establecimiento de reglas para el reconocimiento e inspección de los buques pesqueros es elevado. De igual modo, el nivel de responsabilidad que asumiría un inspector sería sin duda alguna igualmente elevado. De esto se desprende que, en todos los casos, solo a las personas con la debida competencia debería confiarse el reconocimiento o inspección de los buques, que han de realizarse con el mayor grado de integridad.

5 Si bien es preciso adherirse a tales principios, procede señalar también que, dado que los reconocimientos e inspecciones resultan necesarios por tan diversas razones, su ejecución no siempre requiere el mismo nivel de conocimiento técnico ni el mismo tipo de persona.

Servicios de reconocimiento e inspección de buques pesqueros

6 En general, los funcionarios de la autoridad competente deberían realizar el reconocimiento e inspección de los buques pesqueros en relación con la aplicación de las reglas de la ley de transporte marítimo/pesca y la concesión de exenciones. Sin embargo, la autoridad competente podrá confiar la labor a inspectores nombrados para tal propósito o a organizaciones reconocidas por ella (como las sociedades de clasificación de buques).

7 Sobre este particular, es habitual que si un inspector nombrado o una organización reconocida determina que la condición de un buque pesquero o de su equipo no corresponde debidamente a los pormenores del certificado o que por tal condición el buque no puede hacerse a la mar sin peligro para las personas a bordo o para el buque mismo, se asegure de inmediato de que se adoptan medidas correctivas y notifique oportunamente a la autoridad competente. En los casos en que el propietario no tome las medidas correctivas, se debería retirar/suspender el certificado y notificar de inmediato a la autoridad competente. Los inspectores al servicio de una autoridad competente deberían estar autorizados para evitar que tales buques se hagan a la mar.

Aprobación de las especificaciones técnicas y planos

8 Las solicitudes para el permiso de construcción de un buque pesquero o para la modificación considerable de un buque pesquero existente deberían ir acompañadas de las correspondientes especificaciones técnicas y planos. La dependencia de reconocimiento/inspección de buques pesqueros debería asegurarse de que las especificaciones y planos satisfacen normas aceptables y de que han sido debidamente completados para el fin propuesto, antes de conceder su aprobación.

Supervisión de un buque en construcción o sometido a reparaciones

9 Se debería establecer un programa de inspección de común acuerdo con el constructor y el propietario (y con un inspector de clasificación de buques si el buque se construye de conformidad con una clase determinada) para que el inspector pueda seguir la construcción y realizar determinadas pruebas. Además podrían llevarse a cabo comprobaciones aleatorias del nivel de humedad en los materiales y en el lugar de trabajo, según proceda (madera y plástico reforzado con fibra de vidrio), señales de pudrición de la madera y la calidad de la soldadura.

10 Es importante informar al propietario de cualquier recomendación formulada al constructor acerca de cualquier aspecto de la construcción en curso que no satisfaga las especificaciones y/o la normativa jurídica.

11 El inspector debería supervisar la prueba de estabilidad y la prueba de balance del buque, cuyos resultados deberían satisfacerle como condición para la autorización de las pruebas en el mar. Esto quiere decir que, en el caso de buques pesqueros pequeños, el inspector tiene conocimientos sobre arquitectura naval superiores a un nivel elemental por lo que respecta a la estabilidad del buque.

Inscripción de buques

12 Una vez concluidas todas las pruebas e inspecciones, el inspector medirá el buque de conformidad con las prescripciones de los reglamentos y se asegurará de que toda la documentación y certificados que se requieren para inscribir un buque estén en regla para presentarlos al Registro de matriculación de buques o de buques pesqueros, según sea el caso. Al asignarle un número oficial, el inspector supervisará el grabado del número en el bao maestro y preparará el documento de grabado (sin el cual el Registro normalmente no completará la inscripción).

13 Cuando la legislación nacional no incorpore prescripciones para la inscripción de buques pesqueros, lo cual puede suceder tratándose de la flota nacional, en particular si está formada por buques pesqueros pequeños, habrá invariablemente una prescripción que obliga a tales buques a obtener un "permiso de pesca", el cual normalmente estará sujeto a condiciones y garantías.

14 El inspector debería comprobar que a bordo del buque pesquero se encuentran disponibles los documentos que corresponda y de que el propietario y el patrón tienen conocimiento del programa de inspecciones que requiere un buque en servicio.

Supervisión de un buque en servicio

15 Cuando un buque se encuentre en servicio, podrá inspeccionarse en cualquier momento con respecto a la seguridad, alojamiento de la tripulación y dotación, así como a los intervalos dispuestos en la reglamentación para la revalidación de un certificado de seguridad y como parte de otras inspecciones periódicas. Una vez concluida una inspección, el inspector anotará un informe adecuado en el registro del buque y se cerciorará en los reconocimientos/inspecciones posteriores de que la disposición estructural, máquinas, equipo e instalaciones radioeléctricas y el alojamiento de la tripulación incluidos en el reconocimiento no hayan sufrido modificaciones sin la aprobación de la autoridad competente. Tales inspecciones periódicas deberían incluir, entre otras:

- .1 las inspecciones anuales del equipo de seguridad;
- .2 el reconocimiento/inspección del eje portahélice;
- .3 el reconocimiento/inspección periódico del casco y las máquinas;
- .4 el reconocimiento/inspección especial del casco y las máquinas; y
- .5 el reconocimiento periódico del alojamiento de la tripulación.

Titulación y experiencia

16 Para efectos de la inspección de buques pesqueros grandes, los inspectores deberían contar con un título universitario en una de las tres disciplinas profesionales siguientes: ingeniería naval, arquitectura naval y ciencias náuticas. A esto debería sumarse un periodo de embarco, o de servicio en astilleros, que les haya dotado de una experiencia práctica de varios años. Los inspectores principales deberían tener una experiencia considerable en la esfera de reconocimientos e inspecciones y una competencia bien demostrada. Para este efecto se deberían aceptar las prescripciones del Convenio de Formación y el Convenio de Formación para Pescadores. Es probable que muchos inspectores hayan sido previamente gente de mar y pescadores competentes, y dado que deberán inspeccionar la labor de pescadores, deberían contar con un grado de competencia y una experiencia iguales o superiores al nivel de los pescadores de mayor categoría que puedan encontrar en el cumplimiento de sus obligaciones.

17 Sin embargo, habida cuenta de la amplia variedad de tipos y tamaños de buques pesqueros que abarcan los instrumentos, el abanico de especialización de los inspectores será igualmente amplio, en particular por lo que se refiere a los buques pesqueros pequeños respecto de los cuales las prescripciones variarán considerablemente por lo que se refiere a los materiales de construcción de los cascos. Así entonces, opcionalmente los inspectores podrán contar con títulos de una institución reconocida por la autoridad competente en una esfera relacionada con el sector marítimo y tener formación especializada que garantice que estén en posesión de una competencia y aptitudes adecuadas. Tales personas también podrán ser un oficial competente de la administración marítima/de pesca con un nivel equivalente de experiencia y formación adecuado para efectuar los reconocimientos/inspecciones requeridos por las prescripciones operacionales pertinentes. Se dará por sentado, sin embargo, que en cada caso el inspector debe contar con la competencia necesaria para inspeccionar el equipo de seguridad.

18 Si bien los ejemplos que se dan a continuación se facilitan para fines de orientación, son indicativos del tipo de estructura que se necesitará para establecer un servicio especializado de reconocimiento/inspección de buques pesqueros. En la parte 2 del presente anexo se facilitan más orientaciones en relación con los buques pequeños.

19 Los inspectores del Estado de abanderamiento deberían poseer, en la medida de lo posible, la siguiente titulación profesional:

- .1 un título expedido con arreglo a las disposiciones pertinentes del Convenio de Formación y de Formación para Pescadores, enmendado, en calidad de:
 - .1 capitán, que faculte al interesado para el mando de buques de arqueo bruto igual o superior a 1 600 que satisfaga las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones o que indique la posesión de un título adecuado para el SMSSM; o
 - .2 jefe de máquinas, que faculte al interesado a desempeñar la jefatura de máquinas de un buque cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 3 000 kW;
- .2 un título o diploma universitario de arquitectura naval, ingeniería mecánica, ingeniería electrónica o cualquier otro tipo de ingeniería cuya dimensión profesional esté relacionada con el sector marítimo; o
- .3 una experiencia mínima de cinco años de navegación marítima como oficial, o desempeñando funciones de arquitecto naval o como ingeniero en el sector marítimo; o
- .4 un título o diploma universitario idóneo, complementado con los siguientes cursos modelo de la OMI: 3.03 Máquinas, 3.04 Instalaciones eléctricas, 3.05 Dispositivos contra incendios, 3.06 Dispositivos de salvamento, 3.07 Casco y 3.08 Navegación, y haber realizado un periodo de embarco de seis meses como mínimo.

20 Si bien es conveniente poseer la titulación antedicha, se reconoce la posibilidad de que algunos países no dispongan de un número suficiente de personas con tales cualificaciones. Los inspectores que se consideren aptos podrán haber recibido inicialmente otro tipo de formación, pero todos deberán estar bien versados en los mismos conocimientos básicos, haber aprendido en las aulas y posteriormente haber ampliado sus conocimientos sobre el terreno bajo la tutela de inspectores cualificados aprobados por el Estado de abanderamiento. La administración marítima debería elaborar y supervisar el plan de estudios que se imparte y la formación complementaria de cada inspector. Además de elaborar cursos especializados sobre los convenios de la OMI y los convenios pertinentes de la OIT y las leyes y los reglamentos nacionales en materia de transporte marítimo, la administración marítima es la encargada de elaborar principios para ayudar a sus inspectores sobre el terreno.

21 El Estado de abanderamiento debería asegurarse de que todos los inspectores poseen un conocimiento práctico y la experiencia necesarios en las materias relacionadas con sus cometidos habituales. Además, para ayudar a los inspectores individualmente a efectuar tareas distintas de las que se les asignan normalmente, el Estado de abanderamiento debería asegurarse de que pueden adquirir con facilidad experiencia en las siguientes esferas, según proceda:

- .1 todos los aspectos de los convenios y otros instrumentos de obligado cumplimiento de la FAO, la OIT y la OMI;
- .2 todos los aspectos de las leyes y reglamentos nacionales del Estado de abanderamiento;
- .3 instalación y reparación del casco;
- .4 todos los aspectos de las técnicas de construcción de buques y botes, en particular la seguridad en el trabajo;
- .5 ensayos no destructivos;
- .6 construcción, compartimentado, estabilidad y estanquidad del buque;
- .7 instalaciones eléctricas y maquinaria del buque;
- .8 asignación de líneas de carga y arqueo;
- .9 sistemas, planes y componentes del equipo de seguridad;
- .10 métodos de construcción del sistema de prevención de incendios;
- .11 equipo de navegación y de comunicaciones;
- .12 operaciones del buque pesquero y maquinaria de cubierta;
- .13 sistemas de gestión de la seguridad; y
- .14 evaluación de la influencia del factor humano.

22 Durante los primeros seis meses de trabajo con el Estado de abanderamiento, los inspectores deberían desempeñar sus tareas bajo la supervisión de una persona con experiencia, conforme a un programa de formación práctica aprobado.

23 Cuando los inspectores hayan de desempeñar tareas distintas de las que se definen en su campo de conocimientos y experiencia, deberían recibir la formación y orientaciones necesarias para las nuevas tareas y desempeñarlas durante un mes como mínimo, según proceda, bajo la supervisión de una persona con experiencia en ese campo.

24 Al desempeñar sus tareas a bordo de los buques, los inspectores deberían llevar un documento de identificación expedido por el Estado de abanderamiento. En el referido documento se debería indicar que están autorizados para llevar a cabo tareas específicas en nombre del Estado de abanderamiento, y se consignará en él asimismo cualquier limitación de dicha autoridad.

Parte 2 Reconocimiento e inspección de buques pesqueros pequeños con cubierta de eslora inferior a 15 metros y de buques pesqueros sin cubierta

Generalidades

25 Debería quedar claro que las prescripciones en sí varían considerablemente para toda la gama de buques de eslora inferior a 15 metros. De hecho, podría ser necesario establecer puntos de referencia intermedios para determinar las prescripciones en sí aplicables a los Estados de abanderamiento considerados individualmente. Por esta razón, es importante hacer un análisis de la flota ya que las necesidades en materia de inspección variarán, al igual que la titulación y experiencia de los inspectores, como ya se indicó en la Parte A.

26 Para los fines del presente documento, la referencia a los certificados expedidos por el City and Guilds of London Institute (CIG) que se citan más abajo se hace a título de ejemplo solamente. Hay otras alternativas, pero, para tomarlas en consideración, los niveles para su adopción no deberían ser inferiores al nivel requerido para los certificados del CIG. Tales alternativas podrían incluir ciertos cursos por correspondencia para la obtención de un diploma aprobado en reconocimiento de buques pequeños o en reconocimiento de buques pesqueros. Sin embargo, los diplomas superiores en reconocimiento marítimo, que podría ser un título recomendable para oficiales superiores, no se pueden obtener en el City and Guilds of London Institute ni en un centro equivalente. Otros títulos que se mencionan son específicos y responden perfectamente a las prescripciones en la materia del Convenio de Formación de la OMI.

27 Por lo tanto, si bien los ejemplos que se dan a continuación son para fines de orientación, son indicativos del tipo de estructura que se requerirá para el establecimiento de una "dependencia de inspecciones de buques pesqueros" especializada.

Inspectores de cascos

Construcción con madera de buques con cubierta de eslora inferior a 12 metros y buques sin cubierta

28 Si la flota básica está formada por buques de madera de eslora total inferior a 12 metros, la titulación y la experiencia principales deberían ser en materia de construcción y reparación de botes de madera, con conocimientos sobre otros materiales. Por lo tanto:

Titulación mínima

Certificado intermedio en construcción de botes de madera
Nivel 1 en construcción de botes de plástico reforzado con fibra de vidrio
Nivel 1 en construcción de botes de acero

Experiencia mínima

Cuatro años de aprendizaje/colegio vocacional
Un certificado de un año de servicio bajo la supervisión de un maestro constructor de botes en la construcción de botes de plástico reforzado con fibra de vidrio y botes de acero o reparación de cascos.

Construcción con plástico reforzado con fibra de vidrio de buques de eslora inferior a 12 metros

29 Si la flota básica está formada por buques de plástico reforzado con fibra de vidrio de eslora total inferior a 12 metros, la titulación y la experiencia principales deberían ser en materia de construcción y reparación de buques de plástico reforzado con fibra de vidrio, con conocimientos sobre otros materiales.

Titulación mínima

Certificado intermedio con énfasis en la construcción con plástico reforzado con fibra de vidrio

Nivel 1 en métodos de construcción en general (madera/acero)

Experiencia mínima

Cuatro años de aprendizaje/colegio vocacional

Un certificado de tres años de servicio bajo la supervisión de un maestro constructor de botes, en la construcción y reparación de botes de plástico reforzado con fibra de vidrio

Un certificado de un año de servicio bajo la supervisión de un maestro constructor de botes, en la construcción y reparación de cascos de madera y de acero.

Construcción con acero de buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros

30 Si la flota básica está formada por buques de acero de eslora inferior a 12 metros, la titulación y la experiencia principales deberían ser en materia de construcción y reparación de buques de acero, que podría incluir la elaboración y reparación de conjuntos hechos con piezas de acero en general. También se deberían tener conocimientos sobre otros materiales, en particular acerca de la forma en que se pueden unir al acero.

Titulación mínima

Certificado intermedio en la construcción de botes con énfasis en la construcción con acero

Certificado intermedio en soldadura

Nivel 1 en métodos de construcción en general (madera/plástico reforzado con fibra de vidrio)

Experiencia mínima

Cuatro años de aprendizaje/colegio vocacional en la esfera de la construcción con acero, tres de ellos como mínimo dedicados a la construcción de botes de acero

Un año de experiencia bajo la supervisión de un maestro constructor de botes, en la construcción o reparación de botes de madera y de plástico reforzado con fibra de vidrio.

Inspectores de cascos de buques pesqueros con cubierta de eslora igual o superior a 12 metros pero inferior a 15 metros

Buques pesqueros de madera

31 Si la flota básica está formada por buques de madera de eslora inferior a 15 metros, estos suelen ser de muy diversos tipos, a menudo contruidos con una combinación de materiales. Por tanto, la titulación y la experiencia principales deberían referirse a la construcción y reparación de buques de madera. La familiaridad con las prescripciones de las sociedades de clasificación sería una ventaja.

Titulación mínima

Certificado superior en construcción de botes de madera

Certificado intermedio en construcción de botes de plástico reforzado con fibra de vidrio

Certificado intermedio en construcción de botes de acero

Experiencia mínima

Cuatro años de aprendizaje/colegio vocacional

Un certificado de cinco años de servicio bajo la supervisión de un maestro constructor de botes, dos de ellos en la construcción de botes de plástico reforzado con fibra de vidrio y de acero o en la reparación de cascos.

Buques pesqueros de plástico reforzado con fibra de vidrio

32 Si la flota básica está formada por buques de plástico reforzado con fibra de vidrio de eslora inferior a 15 metros, la titulación y la experiencia principales deberían ser en materia de construcción y reparación de buques de plástico reforzado con fibra de vidrio. El inspector también debería tener conocimientos en materia de construcción de cascos de madera. La familiaridad con las prescripciones de las sociedades de clasificación sería una ventaja.

Titulación mínima

Certificado superior con énfasis en la construcción de buques con plástico reforzado con fibra de vidrio

Certificado intermedio/métodos de construcción en general (madera/acero)

Experiencia mínima

Cuatro años de aprendizaje/colegio vocacional

Un certificado de tres años de servicio bajo la supervisión de un maestro constructor de botes, en la construcción y reparación de botes de plástico reforzado con fibra de vidrio

Un certificado de dos años de servicio bajo la supervisión de un maestro constructor de botes en la construcción o reparación de cascos de madera y de acero.

Buques pesqueros de acero

33 Si la flota básica está formada por buques de acero de eslora inferior a 15 metros, si bien debería ponerse énfasis en la posesión de conocimientos en materia de soldadura y metalurgia, se requerirá una experiencia bastante amplia en relación con otros materiales, en particular madera. La familiaridad con las prescripciones de las sociedades de clasificación sería una ventaja.

Titulación mínima

Certificado superior en construcción de botes con énfasis en construcción con acero
Certificado intermedio en soldadura
Certificado intermedio en métodos de construcción en general (madera/plástico reforzado con fibra de vidrio)

Experiencia mínima

Cuatro años de aprendizaje/colegio vocacional en materia de construcción de acero, tres de ellos como mínimo en la construcción de buques de acero
Dos años de experiencia bajo la supervisión de un maestro constructor de botes en la construcción o reparación de botes de madera y de plástico reforzado con fibra de vidrio.

Inspectores de máquinas

Buques abiertos con motores fueraborda

34 Si la flota básica está formada únicamente por buques abiertos provistos de motores fueraborda, debería ponerse énfasis en lo que respecta a los diferentes tipos de tales motores y sus mecanismos de gobierno. Debería exigirse experiencia práctica en la "adaptación" de la potencia del motor a la configuración del casco.

Titulación mínima

Certificado superior en ingeniería automotriz
Certificado en soldadura – Nivel 1
Certificado intermedio en electricidad automotriz

Experiencia mínima

Cuatro años de aprendizaje/colegio vocacional
Un certificado de cinco años de servicio como técnico de mantenimiento, y/o en un taller de mantenimiento, tres de ellos como mínimo en la instalación y mantenimiento de motores fueraborda (diésel/gasolina).

Buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 15 metros y buques pesqueros sin cubierta

35 Cuando la flota nacional esté formada por buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 15 metros y buques pesqueros sin cubierta provistos de motores fueraborda diésel, las prescripciones relativas a las inspecciones podrían ser muy rigurosas. Por tanto, el inspector debería contar con una formación sólida en ingeniería marítima.

Titulación mínima

Certificado de competencia de segunda clase (motonaves) o un título equivalente expedido por la Armada/Servicio de Guardacostas (concedido mediante examen) que abarque arquitectura naval y electrotecnia elementales
Un certificado intermedio idóneo de soldadura

Experiencia mínima

Cuatro años de aprendizaje/colegio vocacional, de los cuales dos años se deben ajustar a las prescripciones para ingresar en la Marina mercante/Armada/Servicio de Guardacostas

El periodo de embarco que se requiere para hacer el examen para el certificado de segunda clase (motonaves) o equivalente

Y otros tres años de experiencia en el equipamiento, reparación y mantenimiento de máquinas marinas, incluida la maquinaria de cubierta.

Inspectores de cascos y máquinas

36 Cuando haya una mezcla de tipos de buques y de materiales de construcción y una diversidad de proyectos, las prescripciones para la contratación de un inspector de cascos y máquinas deberán abarcar por igual la construcción de botes y la ingeniería naval.

Titulación mínima

Certificado de competencia de segunda clase (combinada) o un nivel equivalente del certificado expedido por la Armada/Servicio de Guardacostas (concedido mediante examen) que abarque un nivel intermedio de arquitectura naval y de electrotecnia

Certificado intermedio de soldadura

Diploma en métodos de construcción de buques pesqueros con créditos en construcción de buques de acero, madera y plástico reforzado con fibra de vidrio

Experiencia mínima

Cuatro años de aprendizaje junto con formación fuera del trabajo en ingeniería naval y construcción y/o proyecto de buques/botes

Cinco años de servicio en la Marina mercante/Armada/Servicio de Guardacostas con experiencia de dos años como mínimo en el puesto de primer oficial de máquinas o equivalente

Tres años de experiencia como inspector de cascos y/o máquinas o experiencia similar en una compañía aprobada de inspectores de buques o como inspector de buques o embarcaciones pequeñas con una compañía aseguradora.

Inspectores superiores de cascos y máquinas de buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 15 metros y buques pesqueros sin cubierta

37 Cuando se trate de flotas grandes, es posible que el servicio de inspección deba incluir una combinación de inspectores de cascos, inspectores de máquinas e inspectores de cascos y máquinas, todos ellos dedicados exclusivamente a su especialidad. Muy probablemente el servicio tendrá que confiarse a un inspector superior de cascos y máquinas. El conocimiento y la experiencia requeridos deben incluir derecho marítimo, arquitectura naval, electrotecnia y electrónica aplicada.

Titulación mínima

Certificado de competencia de primera clase (motonaves) o un nivel equivalente expedido por la Armada/Servicio de Guardacostas (concedido mediante examen); y

Diploma en arquitectura naval y electrotécnica; o

Título profesional en construcción naval, arquitectura naval o ingeniería naval aceptado por una sociedad de clasificación o un agente de la Lloyd's que acredite en calidad de inspector de buques (casco y máquinas).

Titulación recomendable

Un diploma reconocido en reconocimiento de buques

Experiencia mínima

Cuatro años de aprendizaje como mínimo en una empresa, aceptado para obtener la experiencia práctica anterior al embarco requerida para ingresar en la Marina mercante/Armada/Servicio de Guardacostas;

Siete años de experiencia a bordo de un buque, tres de ellos desempeñando un puesto no inferior al de primer oficial de máquinas o equivalente; o

Cinco años de experiencia en el proyecto, construcción/reparación de buques/embarcaciones de pesca después de haber obtenido los títulos correspondientes; o

Tres años de experiencia como supervisor marítimo o asistente de supervisor marítimo; y

Tres años de experiencia en inspección de buques pesqueros (casco y máquinas) o en reconocimiento de buques (casco y máquinas).

Aspectos generales

38 También debería tenerse en cuenta que los inspectores de buques pesqueros, de cualesquiera dimensiones, deberían contar con formación en soldadura a nivel de introducción como mínimo, que haya incluido:

- .1 tecnología de la soldadura;
- .2 inspección y control de calidad de soldadura con arco eléctrico;
- .3 fundamentos de la inspección visual;
- .4 sustancias penetrantes líquidas e inspección de partículas magnéticas; y
- .5 soldabilidad de los metales: ferrosos y no ferrosos.

ANEXO 2

EJEMPLO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD

TV5/340 B

REPUBLIC OF SOUTH AFRICA
DEPARTMENT OF TRANSPORT



Port / Hawe No. _____

REPUBLIEK VAN SUID AFRIKA
DEPARTEMENT VAN VERVOER

LOCAL GENERAL SAFETY CERTIFICATE

(Including, in the case of a licenced small vessel, the Licence)

MERCHANT SHIPPING ACT, 1951 (NO 57 OF 1951) SECTIONS 68(1), 72a(2), 194(1)

NOTE: One copy of this Certificate shall be displayed in a conspicuous place on the vessel for the information of all on board.
LET WEL: Een afsnit van hierdie Sertifikaat moet vir die inligting van almal aan boord, op 'n opvallende plek op die vaartui, vertoon word.

PLAASLIKE ALGEMENE VEILIGHEIDSCERTIFIKAAT

(Insluitende in geval van 'n gelisensieerde klein vaartuig, die Lisensie.)

HANDELSKEEPVAARTWET, 1951 (NO 57 VAN 1951) ARTIKELS 68(1), 72a(2), 194(1)

Certificate No: 16299

PARTICULARS OF VESSEL

Name of vessel: Naam van vaartuig:	Port of Registry or operation: Registrasie of bedryfstawe:	Category: Kategorie:
Name and address of owner: Naam en adres van eienaar:	Official number or registration number: Amptelike of registrasienommer:	Number of crew (including skipper): getal bemanningslede (skipper inbegrepe):
	Description of voyage or operations: Beskrywing van reis of bedrywighede:	
Length: Lengte:		

I, the undersigned _____ Certify that the above mentioned vessel has been duly inspected in accordance with
Ek, die ondertekende _____ Sertifiseer dat bogenoemde vaartuig behoorlik ondersoek is ooreenkomstig die

- (a) the provisions of the Merchant Shipping (Small Vessel Safety) Regulations, 2002, and the Collision and Distress Regulations, 1996, as far as these provisions apply thereto. The inspections showed that the vessel is constructed and equipped in accordance with the relative Regulations.

bepalings van die Handelskeepvaart (Klein Vaartuig Veiligheid) Regulasies, 2002, en die Botsing en Noodseineregulasies, 1996, vir sover hierdie bepalings daarop van toepassing is. Die ondersoek het getoon dat die vaartuig gebou en toegerus is ooreenkomstig die betrokke Regulasies.

OR / OF

- (b) the provisions of the Regulations for the use of vessels of less than three metres in length.
die bepalings van die Regulasies vir die gebruik van vaartuie van minder as drie meter lank.

This certificate will remain in force until the _____
Hierdie sertifikaat bly van krag tot _____

Issued at _____ this _____ day of _____
Uitgereik _____ op hierdie _____ dag van _____ 20 _____

Signature and designation
Handtekening en ampstitel

ANEXO 3

EJEMPLOS DE LISTAS DE COMPROBACIONES

Reconocimiento del motor de los buques de eslora total igual o inferior a 15 metros

	Reconocimiento periódico	Reconocimiento adicional			Nº de registro del buque	
--	--------------------------	--------------------------	--	--	--------------------------	--

Nombre: _____ Distrito _____ Nº: _____
 Eslora total: _____ m Lugar de la inspección: _____ Informe Nº: 001
 Fecha del reconocimiento: _____ Validez del reconocimiento: _____ Nº del aparato de medición: _____

Nº	Elemento inspeccionado	Observación	Nº	Elemento inspeccionado	Observación	Nº	Elemento inspeccionado	Observación
		0 1 2 3			0 1 2 3			0 1 2 3
2000	Motor		2350	Equipo del agua de refrigeración		2700	Motor auxiliar	
2010	Motor según el registro de buques		2360	Tuberías del agua de refrigeración		2710	Motor auxiliar	
2020	El motor funciona		2370	Tuberías que conducen el agua de mar al motor		2720	Indicadores	
2030	Fugas de agua		2380	Entrada del agua de mar		2730	Fugas de aceite	
2040	Fugas de aceite		2400	Agua de mar/ agua de sentina		2800	Equipo eléctrico	
2050	Aparato de medición: Rpm/lubricación/ calor		2410	Cantidad de bombas de mano		2810	Estado general del equipo eléctrico	
2060	Aparato de medición: gases de escape del aparato de la hélice		2420	Cantidad de bombas eléctricas		2820	Indicadores, marca del fusible	
2070	Mandos del motor		2430	Cantidad de bombas del motor		2830	Generador 1 carg.	
2080	Aparato de la hélice		2440	Válvulas/tuberías de sentina		2840	Generador 2 carg.	
2090	Sujeciones del motor		2450	Alarma de agua de mar en el motor		2850	Reconocimiento especial exigido	
2100	Almohadillas del motor		2460	Filtros de sentina		2900	Cámara de máquinas	
2110	Uniones flexibles		2470	Bomba de agua de mar/cubierta		2910	Iluminación eléctrica	
2120	Junta en forma de U		2480	Válvulas inferiores		2920	Orden	
2130	Servomotor del timón		2490	Tuberías del agua de mar		2930	Suelos/pisos	
2200	Equipo del combustible		2500	Incendios/véase equipo		2940	Mantenimiento	
2210	Filtros del combustible		2550	Tuberías de escape		2950	Tapas de seguridad	
2220	Tuberías del combustible		2560	Refrigeración del agua de mar		2960	Válvulas laterales	

2230	Separador del combustible					2570	Aislamiento					2990	Otros				
2240	Válvulas del tanque de hidrocarburos					2580	Posición										
2250	Indicadores de cantidad					2600	Repuestos y herramientas										
2260	Válvulas de vidrio					2610	Cinturones										
2270	Válvulas de cierre rápido					2620	Mangueras										
2300	Conductos de aireación					2630	Filtro de lubricación										
2310	Conductos de aireación del motor					2640	Filtro de combustible										
2320	Cierres de los conductos de aireación					2650	Herramientas										
2330	Altura y posición																

Resultados del reconocimiento

☐ 0 Sin observaciones	☐ 1 Rectificación Medidas correctivas que deben tomarse en un plazo de 30 días	☐ 2 Debe someterse a reconocimiento de nuevo antes de __ aaaa	☐ 3 Detención
--	--	--	--------------------------------------

Observaciones formuladas en:

Buque _____ Cuaderno de inspecciones ____-__ aaaa

_____ Cuaderno de observaciones Inspector _____

_____ -__ aaaa N° _____

Verificación por el cliente de que el reconocimiento ha tenido lugar Computadora ____-__ aaaa

Reconocimiento del equipo de los buques de eslora registrada inferior a 15 metros

☐ Reconocimiento periódico	☐ Reconocimiento adicional	☐ N° de registro del buque
---	---	---

Nombre: _____ Distrito _____ N°: _____

Eslora total: _____ m Lugar de la inspección: _____ Informe N°: 001

Fecha del reconocimiento: _____ Validez del reconocimiento: _____ N° del aparato de medición: _____

N°	Elementos	Observación				Fecha	Tipo	N°
3100	Equipo	0	1	2	3			
3513	Balsa salvavidas inflable							
3513	Balsa salvavidas inflable							
3519	Mecanismo de suelta de la balsa salvavidas							
3510	Trajes de inmersión							
3523	Trajes de flotación							
3511	Chalecos salvavidas							

Nº	Elementos	Fecha	Cantidad	0	1	2	3	Nº	Elementos	0	1	2	3
3101	Certificado de arqueo							3430	Linterna				
3202	Compás magnético							3401	Binoculares				
3206	Botiquín médico							3413	Bandera nacional				
3204	Alarma de incendios							3406	Almanaque				
3108	Equipo de telecomunicaciones							3405	Cartas náuticas				
3501	Bengalas de mano							3426	Instrumentos náuticos				
3502	Cohetes con paracaídas							3431	Aparato de señales de niebla				
3212	Extintores de incendios							3419	Silbato y campana				
3205	Sistema extintor de incendios							3209	Cuadernillo de inspección				
3302	Marcas							3211	Información sobre estabilidad, fecha:				
3424	Luces de navegación							3908	Tarjetas con instrucciones				
3425	Luces de pesca							3914	Ventilación				
3515	Boza fija de las balsas salvavidas							3904	Protección contra incendios, estufas y fusibles				
3516	Tirador de las balsas salvavidas inflables							3909	Aseos				
3303	Color adecuado							3706	Puerta estanca				
3504	Aros salvavidas							3524	Rabiza flotante				
1390	Medios para garantizar la estanquidad							3990	Otros				
3718	Cadena y cable del ancla												
3726	Ancla de fondeo												
3702	Equipo de seguridad del chigre												
3715	Portas de desagüe												
3604	Aparato de gobierno de emergencia												
3712	Escala fija de rescate												

Resultados del reconocimiento

☐ 0 Sin observaciones	☐ 1 Rectificación Medidas correctivas que deben tomarse en un plazo de 30 días	☐ 2 Debe someterse a reconocimiento de nuevo antes de __ aaaa	☐ 3 Detención
Observaciones formuladas en:			
Buque _____		Cuadernillo de inspecciones ____ - ____ aaaa	
Cuadernillo de observaciones _____		Inspector _____ ____ - ____ aaaa Nº _____	
Verificación por el cliente de que el reconocimiento ha tenido lugar		Computadora ____ - ____ aaaa	

Reconocimiento del casco de los buques de eslora igual o inferior a 15 metros

Reconocimiento periódico		Reconocimiento adicional		Nº de registro del buque	
Nombre: _____		Distrito: _____		Nº: _____	
Eslora total: _____ m		Lugar de la inspección: _____		Informe Nº: 001	
Fecha del reconocimiento: _____		Validez del reconocimiento: _____		Nº del aparato de medición: _____	
Tipo de casco:		Madera	Fibra	Aluminio	Acero

Nº	Elemento Inspeccionado	Observación				Nº	Elemento Inspeccionado	Observación			
		0	1	2	3			0	1	2	3
1000	Casco						Casco				
1010	Forro exterior/planchas					1260	Grúa de cubierta				
1020	Recubrimiento de gel					1270	Salida de emergencia				
1030	Roda					1280	Zapata				
1040	Quilla					1290	Orificios de desagüe				
1050	Quilla de balance					1300	Cubierta				
1060	Roda/pantoque					1310	Escotillas				
1070	Soldaduras del casco					1320	Tapas de las cajas				
1080	Clavos/sujeciones					1330	Portas de desagüe				
1090	Calafateo					1340	Candeleros y marco de cubierta				
1100	Panel/caja de popa					1350	Marcos				
1110	Escala de rescate					1360	Mamparos/compartimientos				
1120	Timón					1370	Guardacalor de máquinas				
1130	Parada del timón					1380	Brazolas y tapas de las escotillas				
1140	Hélice					1390	Medios para asegurarse de la estanquidad				
1150	Ejes y marcaciones					1400	Espejo de popa				
1160	Empuje fuera borda					1410	Bolardos/dispositivos de sujeción				
1170	Tapas de equilibrio					1420	Sujeción de las artes de pesca				
1180	Transductor					1430	Conductos de aireación de los tanques				
1190	Líneas de carga					1440	Equipo de llenado del tanque				
1200	Superestructura					1450	Corrosión				
1210	Amurada					1460	Cimientos del motor				
1220	Planchas de las amuradas					1990	Otros				
1230	Barandillas/pomos										
1240	Escalas										
1250	Mástil, tangón, sifón										

Resultados del reconocimiento			
0 Sin observaciones	1 Rectificación Medidas correctivas que deben tomarse en un plazo de 30 días	2 Debe someterse a reconocimiento de nuevo antes de ____ aaaa	3 Detención
Observaciones formuladas en:			
Buque _____		Cuadernillo de inspecciones ____ - ____ aaaa	
Cuadernillo de observaciones _____		Inspector _____	
		____ - ____ aaaa Nº _____	
Verificación por el cliente de que el reconocimiento ha tenido lugar		Computadora ____ - ____ aaaa	

Notas explicativas sobre el informe del reconocimiento

Por lo general, hay cuatro opciones para formular una observación al rellenar el informe del reconocimiento de la Administración marítima de Islandia, es decir, 0, 1, 2 o 3. Se formulan las observaciones insertando una "X" en la columna pertinente para un elemento concreto.

Una casilla sombreada para un elemento determinado significa que no se permite formular una observación en lo que respecta a ese elemento en concreto. Por ejemplo, no se permiten observaciones 2 y 3 para el elemento nº 3430.

Nº	Elementos	0	1	2	3
3430	Linterna				

Se indicará que un elemento determinado no es pertinente, por ejemplo, debido al tipo y a la utilización de la embarcación en cuestión, insertando "-" en la columna correspondiente a observación 0.

– Definición de las observaciones:

Observación	Definición	
0	Se halla en una condición satisfactoria de funcionamiento, conforme a lo prescrito en la regla pertinente, y no necesita reparación/renovación/rectificación.	
1	El elemento en cuestión no está funcionando plenamente, conforme a lo prescrito en la regla pertinente, necesita reparación/renovación/rectificación – no constituye un peligro para el buque/la tripulación.	El propietario debe tomar medidas correctivas en un plazo de 30 días.
2	El elemento en cuestión no se halla en buen estado de funcionamiento o no funciona plenamente conforme a lo prescrito en la regla pertinente, necesita reparación/renovación/rectificación, no funciona plenamente pero está en orden – no constituye un peligro para el buque/la tripulación.	Debe repararse, corregirse y someterse a un nuevo reconocimiento después de tres meses como máximo.
3	El elemento en cuestión no se halla en buen estado de funcionamiento conforme a lo prescrito en la regla pertinente, necesita reparación/renovación/rectificación, no funciona o funciona de forma limitada – es peligroso para el buque/la tripulación.	Detenido.

ANEXO 4

EJEMPLO DE LISTA DE COMPROBACIÓN DE INSPECCIÓN

Ejemplo de lista de comprobación de inspección con Notas explicativas para los buques de las categorías de proyecto C y D de hasta 7 metros de LOA

(Nota: la numeración y los anexos corresponden a las Recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros y los buques pesqueros sin cubierta)

CAPÍTULO 1 – DISPOSICIONES GENERALES				Observaciones/ Notas
1.1	Objeto y ámbito de aplicación			
	¿Corresponde al buque el ámbito de aplicación de las recomendaciones?			
1.2.14	¿En qué categoría de proyecto se considera que está operando el buque?			
	Categoría de proyecto C		☐ Categoría de proyecto D	
CAPÍTULO 2 – INTEGRIDAD DE ESTANQUIDAD Y EQUIPO				
Parte 1	Generalidades			
	¿Se cumplen las prescripciones generales?			
2.2	Construcción, material y estructura			
	¿De qué material está construido el casco?		¿y la superestructura?	
2.2.1	¿Es la construcción del casco y de otras estructuras suficiente para todas las condiciones de servicios previstas? Nota: véanse los anexos II, III, IV y V.			
2.3	Tomas y descargas			
2.3.1	¿Tienen válvulas instaladas todas las tomas de agua de mar?			
2.3.2	¿Tienen válvulas antirretorno las descargas que atraviesan el casco?			
2.3.6	¿Tienen protección las penetraciones que son susceptibles de resultar dañadas?			
2.4	Desagüe de cubiertas parciales			
2.4.1	¿Tienen las cubiertas parciales el desagüe adecuado?			
2.5	Sujeción de elementos pesados			
2.5.1	¿Están los elementos pesados del equipo fijos en posición?			
2.6	Equipo de fondeo y amarre			
2.6.1	¿Está el equipo de fondeo y amarre proyectado para utilizarlo rápidamente y en condiciones de seguridad?			
	Indicar el tamaño y el peso del equipo de fondeo y amarre:			
	¿Tiene el equipo de fondeo y amarre el tamaño adecuado?			
	Nota: véase el anexo VI.			
Parte 3	Buques con cubierta			
2.7	Construcción			
	¿Hay mamparos instalados?		¿Cuántos?	
	¿Se ha instalado un mamparo de colisión?			
2.9	Puertas estancas			
2.9.1	¿Se han instalado puertas estancas en las aberturas de las superestructuras?			
2.9.2	¿Tienen las falcas de las puertas y los tambuchos un mínimo de 380 mm de altura?			
2.9.3	Nota: las alturas pueden reducirse a 150 mm y, en la categoría de proyecto D, a 50 mm.			

2.10	Escotillas	
2.10.1	¿Tienen las brazolas de las escotillas de cubierta un mínimo de 300 mm de altura?	
2.10.2	Nota: las brazolas pueden reducirse de tamaño u omitirse.	
2.10.3	¿Tienen las tapas de escotilla abrazaderas y juntas? Nota: solamente se aplica a la categoría de proyecto C.	
	Nota: véase el anexo VII.	
2.12	Otras aberturas de la cubierta	
2.12.1	Nota: cuando sea esencial para las faenas de pesca, se podrán instalar escotillones a ras de cubierta siempre que se puedan cerrar de manera estanca.	
2.13	Manguerotes de ventilación	
2.13.1	¿Tienen los manguerotes de ventilación un mínimo de 450 mm? Nota: este valor puede reducirse.	
2.14	Tubos de aireación	
2.14.2	¿Tienen los tubos de aireación un mínimo de 450 mm de altura? Nota: este valor podrá reducirse si se instala un medio antirretorno.	
2.17	Portas de desagüe	
2.17.1	¿Se han instalado portas de desagüe? Nota: los dispositivos de cierre no deben ser enclavables.	
2.17.3	¿Basta con las portas de desagüe para drenar el agua de la cubierta expuesta?	
	Nota: véase el anexo VIII.	
2.18.1	Véase 2.6.	

CAPÍTULO 3 – ESTABILIDAD Y NAVEGABILIDAD		
3.1	Generalidades	
	¿Se cumplen las prescripciones generales?	
3.2, 3.3, 3.4	Criterios de estabilidad	
	¿Qué criterio de estabilidad se debe aplicar al buque?	
	¿Cumple el buque el criterio de estabilidad aplicable?	
	Nota: véase el anexo XII.	
3.7	Métodos especiales de pesca	
3.7.1	¿Se emplean en el buque métodos de pesca que imponen fuerzas adicionales durante la faena?	
	¿Cumple el buque el criterio de estabilidad aumentada?	
3.10	Prueba de estabilidad para buques con cubierta	
	¿Es necesario llevar a cabo una prueba de estabilidad?	
3.11	Flotabilidad incorporada para buques sin cubierta	
3.11.1	¿Tiene el buque compartimientos de flotabilidad?	
	¿Están los compartimientos rellenos de material de flotabilidad sólido?	
	¿Se puede demostrar la flotabilidad mediante un cálculo y/o una prueba práctica?	
	Nota: véase el anexo XIII.	
3.12	Información sobre estabilidad	
3.12.1	¿Dispone el patrón de información sobre estabilidad?	
3.12.2	¿Está la información sobre estabilidad anunciada a bordo?	

CAPÍTULO 4 – INSTALACIONES DE MÁQUINAS E INSTALACIONES ELÉCTRICAS			
4.1	Generalidades		
	¿Se cumplen las prescripciones generales?		
4.1.8	¿Se transportan suficientes herramientas y piezas como se enumera a continuación?		
Piezas de repuesto		Motor:	Fueraborda
Manual del motor y de otro equipo importante		X	X
Piezas para la bomba de agua (rotor, junta, etc.)		X	X
Bujías		X	
Pasadores de seguridad de la hélice		X	
Pasadores de aletas para las tuercas de la hélice		X	
Cable de arranque		X	
Hélice		X	
Prensaestopas del codaste			X
Correas para los alternadores y las bombas			X
Filtros de aceite lubricante			X
Filtros de fueloil (o cartuchos) y llave de filtro			X
Aceite/atomizador para impermeabilizar		X	X
Aceite para motores, aceite para engranajes y grasa			X
Pernos, tuercas, arandelas, tornillos, mangueras y abrazaderas de distintos tamaños		X	X
Pegamentos, cinta eléctrica, cable eléctrico y conectores eléctricos		X	X
Cables y cordeles de distintos tipos y diámetros		X	X
Bombillas y fusibles para las luces, en particular las luces de navegación y las linternas		X	X
Baterías de repuesto para linternas, el equipo de comunicaciones, etc.		X	X
Piezas para la bomba o bombas de sentina		X	X
Herramientas		Motor:	Fueraborda
Llaves		X	X
Juego de llaves de cubo			X
Llave inglesa			X
Llave para bujías		X	
Pinzas		X	X
Destornilladores		X	X
Cuchillo		X	X
Polímetro			X
Hidrómetro			X
Martillo			X
Alicates			X
Sierra y hojas de repuesto			X
Cinzel de acero templado			X
Llave de tubos			X
Linterna		X	X
Achicador		X	X
4.2	Maquinaria propulsora y equipo de popa		
	¿Cuántos motores hay instalados?		
	¿Cuál es la potencia del motor o motores instalados?		
	¿Es el motor intraborda o fueraborda?		
	¿Es el motor de gasolina o diésel? Nota: es recomendable que los motores intraborda sean diésel		

4.2.5	¿Existe un medio de fijar el motor fueraborda al espejo de popa?	
	Los motores fueraborda de más de 15 kW, ¿tienen un pozo que desagua hacia el mar?	
	¿Se dispone de medios alternativos de propulsión, como remos, paletas o velas?	
4.3	Eje y hélice	
4.3.2	¿Cumple el diámetro del eje las prescripciones pertinentes?	
4.4	Arranque del motor	
4.4.1	¿Se dispone de un medio secundario para arrancar el motor? Nota: no es necesario para los motores con arranque manual.	
4.6	Aparato de gobierno	
4.6.3	¿Dispone el buque de medios alternativos de gobierno? Nota: puede ser una espadilla.	
	Nota: véase el anexo XV.	
4.7	Sistemas de bombeo y sistemas de tuberías	
4.7.1	¿Tiene el tanque o tanques de combustible un indicador de nivel?	
	¿Tiene el tanque o tanques de combustible tuberías de aire y de llenado?	
	¿Se ha instalado una válvula en la tubería de combustible? Nota: debe instalarse en el tanque y debe ser posible cerrarla desde afuera de la cámara de máquinas.	
	¿Tiene el tanque una válvula de desagüe?	
4.7.4	¿Está fijo el tanque o tanques de gasolina portátiles para el motor fueraborda?	
4.7.5	¿Cuántas tomas de agua de refrigeración para la maquinaria tiene el buque? Nota: preferentemente, debe haber una de cada lado del casco o simplemente una.	
	¿Se ha instalado un filtro de malla a continuación de la válvula de admisión de agua?	
	¿Tienen los ramales de las tuberías válvulas aisladoras?	
4.7.6	¿Se dispone de un medio de bombeo de la sentina? Nota: obligatorio para los buques con cubierta.	
4.7.8	Cuando no haya bombas instaladas, ¿se dispone de medios manuales de achique? Nota: 1) se aplica a los buques sin cubierta; 2) puede ser un cubo, un achicador o una bomba manual.	
4.7.9	¿Se ha instalado una bomba de sentina manual? Nota: los buques con cubierta deben tener como mínimo una bomba de sentina manual.	
4.7.15	Sistemas de extracción	
	Véase también el anexo XVI.	
	¿Tienen instalado un dispositivo antirretorno los sistemas de extracción que descargan a través del casco?	
	¿Se encuentra una parte de las tuberías de extracción como mínimo 350 mm por encima de la línea de flotación?	
	¿Están las salidas del sistema de extracción como mínimo 100 mm por encima de la línea de flotación en carga?	
4.8	Ventilación de la cámara de máquinas	
4.8.1	¿Son las tomas de aire del motor de tamaño adecuado? Nota: véanse las especificaciones del fabricante.	

4.10	Fuente eléctrica de emergencia	
4.10.1	¿Se ha instalado una batería de emergencia? Nota: necesaria para: 1) alimentar las luces de emergencia, la radio y las luces de navegación durante por lo menos tres horas; 2) para los buques que naveguen a más de 20 millas marinas de un refugio.	
4.12	Sistemas eléctricos	
4.12.7	¿Están las baterías instaladas en cajas cerradas con tapas y con suficiente ventilación? Nota: las baterías ubicadas en los espacios de alojamiento deberían ser herméticas y tener ventilación al aire libre.	
4.12.8	¿Tiene la batería o el banco de baterías instalado un interruptor de aislamiento?	
4.12.9	¿Se dispone de medios para comprobar la carga de las baterías?	
4.12.10	¿Se han fijado las baterías para evitar que se desplacen con los movimientos del buque?	
4.12.12	¿Están las baterías que se utilizan para el arranque del motor separadas de las que se utilizan para otros servicios? Nota: las baterías de arranque deberían poder arrancar el motor un mínimo de seis veces sin recargarlas.	
	Nota: véase el anexo XVII.	

CAPÍTULO 5 – PREVENCIÓN DE INCENDIOS Y LUCHA CONTRA INCENDIOS

Parte 1 Generalidades

	¿Se cumplen las prescripciones generales?	
5.7	Cantidad de dispositivos de lucha contra incendios – buques sin cubierta	
	¿Se ha proporcionado/instalado la cantidad necesaria de dispositivos de lucha contra incendios?	
	Propulsión	Sin motor
	Extintor de incendios	0
	Cubo para incendios o achicador	0 ^{a)}
		Fueraborda
		1 ^{b)}
		Intraborda
		1 ^{c)}
	a) Prescripción no aplicable si se lleva otro contenedor de agua (por ejemplo un achicador).	
	b) Prescripción no aplicable si se llevan dos o más extintores.	
	c) Los buques más pequeños podrán ser exentos de esta prescripción.	
5.8	Cantidad de dispositivos de lucha contra incendios – buques con cubierta	
5.8.1	¿Hay dos extintores de incendios? Nota: 1) un extintor debe estar situado cerca del espacio de máquinas; 2) si se dispone de dos extintores, también se debe llevar un cubo para incendios.	
5.8.2	Nota: los buques con motores fueraborda podrán llevar un solo extintor.	

CAPÍTULO 6 – PROTECCIÓN DE LA TRIPULACIÓN

6.1	Medidas generales de protección	
	¿Se cumplen las prescripciones generales?	
6.2	Aberturas de cubierta y puertas	
	¿Se cumplen las prescripciones?	
6.3	Amuradas, barandillas y dispositivos protectores	
6.3.1	¿Tiene el buque amuradas, barandillas y dispositivos protectores? Nota: estos deben tener 1 metro, a menos que dificulten las operaciones de pesca.	

6.10	Servicios médicos		
6.10.1	¿Se dispone de material médico, equipo e instrucciones?		
Botiquín de primeros auxilios básico		Esencial	Recomendado
	Vendas, tiritas, apósitos esterilizados	X	
	Gasa esterilizada, cinta adhesiva	X	
	Tijeras	X	
	Imperdibles	X	
	Crema antiséptica	X	
	Pinzas	X	
	Líquido antiséptico		X
	Pastillas analgésicas		X
	Protección solar		X
	Lavajos		X
	Manual de primeros auxilios		X
6.10.2	¿Se dispone de una guía médica e instrucciones?		
6.10.4	¿Se dispone de instrucciones, incluidos los datos de contacto de los servicios médicos? Nota: para permitir que la tripulación pueda consultar a los servicios médicos en tierra.		
6.11.10	¿Lleva el buque una protección contra el sol y la intemperie? Nota: esta cobertura también podrá utilizarse para recoger agua de lluvia o como vela de emergencia.		

CAPÍTULO 7 – DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

Parte 1 Generalidades

¿Se cumplen las prescripciones generales?

7.12 Recomendaciones para las categorías de proyecto

	¿Se proporcionan o se han instalado los dispositivos de salvamento prescritos?				
Distancia al refugio:		≤ 5 millas marinas	≤ 20 millas marinas	≤ 100 millas marinas	
Balsa salvavidas				C ■ D ■	
Aparato flotante			C1* D♣		
Chaleco salvavidas ♥		C♦ D♦♣	C♦ D♦♣	C1♦ D♦♣	
Señales de socorro: 2 bengalas de mano		C D	C D	C D	
Pasamanos o cabo de adrizamiento		C D	C D	C D	
Silbato, espejo y linterna		C D	C D	C D	
Medios para recuperar a las personas del agua		C D	C D	C D	
Parte superior de la caseta de gobierno pintada de un color visible y con marcas de identificación		C D	C D	C D	
■ La balsa salvavidas puede sustituirse por un aparato de flotación. * Recomendado. ♥ Para todas las personas a bordo. ♦ El chaleco salvavidas podrá sustituirse por un dispositivo flotante individual.					
7.11.4	¿Tiene el buque un pasamanos o un cabo de adrizamiento? Nota: para que las personas puedan sujetarse al buque en caso de zozobra.				

CAPÍTULO 9 – RADIOCOMUNICACIONES		
Parte 1 Generalidades		
	¿Se cumplen las prescripciones generales?	
9.9	Equipo prescrito para las categorías de proyecto C y D	
	¿Se proporcionó/instaló el equipo de radiocomunicaciones prescrito?	
	Radio de ondas métricas o radio de mano de ondas métricas	
	Teléfono móvil (celular). Nota: en lugar de otras prescripciones, pero únicamente cuando las circunstancias del lugar lo justifiquen y solamente para buques que se encuentren dentro de la cobertura de una red telefónica celular.	
	Receptor de radio para recibir partes meteorológicos.	
	Nota: véase el anexo XXVI.	

CAPÍTULO 10 – EQUIPO NÁUTICO		
10.1	Equipo náutico	
10.1.1	¿Hay un compás instalado? Nota: puede utilizarse un compás manual.	
10.1.5	¿Se dispone de medios para medir la profundidad del agua?	
10.1.6	¿Se dispone de un reflector de radar?	
	Nota: véase el anexo XXIX.	
10.3	Equipo de señalización y luces de navegación	
10.3.1	¿Cumple el buque lo dispuesto en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes?	
	Nota: véase el anexo XXX, regla 23 d).	
	¿Qué luces y equipo hay instalados?	
10.5.1	¿Afecta el alumbrado de cubierta la visibilidad de las luces de navegación y de señalización prescritas en 10.3?	

Notas/recomendaciones

1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		

Firma	Fecha de inspección	

ANEXO 5

SECTORES DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES Y BOTES

Introducción

1 En el presente anexo se tratan los factores que a menudo tienen un efecto adverso en la seguridad de la construcción y la calidad en general y se plantea la necesidad de adoptar un enfoque común para la acreditación de los constructores de botes. Además, se examinan los acuerdos contractuales entre un comprador y un constructor y las obligaciones del constructor. En particular se formulan propuestas para la evaluación de las necesidades de formación en el sector de construcción de botes.

Los constructores

2 Los buques de casco de acero grandes por lo general se construyen en instalaciones de características que van de razonables a excelentes, y en la mayoría de los casos las reglas y normativas nacionales se basan en las normas de construcción elaboradas por las sociedades de clasificación de buques. Además, un buen número de estos buques pesqueros grandes se construyen con arreglo a normas de clasificación y se les asigna la clase. Por tanto, para que los constructores de buques cumplan las normas así establecidas, deben poner en práctica normas conexas de formación de su personal.

3 Desafortunadamente no cabe decir lo mismo de los buques pesqueros pequeños, cuyas instalaciones de construcción varían considerablemente, desde las que se montan en el patio de la casa y las playas hasta talleres bien equipados, y, como consecuencia, los niveles de construcción varían. Una cuestión común es que, si las hay, son pocas las asociaciones de constructores de botes que exijan a sus miembros la adopción de prácticas comerciales reconocidas y que observen normas técnicas aceptables para el proyecto y construcción de buques pesqueros pequeños, o que los animen a ello. Además, son muy pocos, y quizás ninguno, los constructores de buques pesqueros pequeños que pertenecen a instituciones de ingenieros profesionales, o que al menos sean miembros de cámaras de comercio. Como resultado, en muchos casos no hay contratos en regla entre el constructor y el comprador y no se dispone de planos o especificaciones para examen por los servicios de inspección de buques pesqueros. Así, pues, cuando se recibe una solicitud de inscripción una vez construido un buque, se trata como un hecho ya consumado. Tal cosa no sucedería si el buque pesquero se fuera a construir bajo la supervisión de una sociedad de clasificación de buques, independientemente de que se pensara o no asignarle una clase una vez construido.

4 Además, las legislaciones de muchos países en desarrollo no prescriben la necesidad de que un órgano estatal o una institución no estatal aprobada por el Gobierno acrediten a los constructores de botes o las compañías de construcción de botes. Por otra parte, no existe un enfoque común para la aprobación de los constructores de botes por la autoridad competente y las instrucciones impartidas a los oficiales del ámbito de la pesca y las autoridades marítimas, según corresponda, a menudo son demasiado vagas.

5 Resulta claro que es necesario adoptar un enfoque mejor fundado para poder mejorar las normas de seguridad de la construcción de los buques pesqueros mediante la aplicación de las disposiciones de los instrumentos elaborados por la FAO/OIT/OMI. Los constructores de botes también deben ajustarse a normas aceptables, lo cual supone un enfoque estructurado de la formación, mejores prácticas comerciales, funcionarios estatales mejor informados y el cumplimiento por el sector en su conjunto.

Acuerdos contractuales

6 La seguridad de la construcción también se puede mejorar mediante un acuerdo más en regla entre el comprador y el constructor. Estos contratos deberían reflejar las prescripciones de la ley del transporte marítimo/pesca, según corresponda, por lo que se refiere a los procedimientos que han de observar las dos partes en el contrato; un aspecto clave en este respecto sería exigir la obtención de la aprobación de la autoridad competente para poder dar inicio a la construcción. Por lo que se refiere a la construcción y presentación final del buque para su inscripción una vez terminado, se debería garantizar el interés del comprador a través del compromiso del constructor de permitir que los inspectores de la autoridad competente y cualquier inspector que pueda designar el comprador comprueben su funcionamiento.

Evaluación

7 Con el fin de mejorar las normas de construcción y de obligar por ley a los constructores de buques pesqueros a cumplirlas, es necesario poner en práctica un sistema de instrucción y formación técnicas. Sin embargo, para lograr esto es preciso efectuar a nivel nacional una evaluación completa de las necesidades a largo plazo y comparar y analizar los resultados, posiblemente teniendo en cuenta las necesidades de una subregión. También se debería establecer la influencia de las sociedades de clasificación de buques, puesto que exigen a los constructores de buques y de botes el cumplimiento de niveles de aptitud que una sociedad requiere de los sectores de que se trate. Algunas sociedades de clasificación someten a prueba a las personas, por lo general en el lugar de la construcción, y expiden una autorización para que tales personas efectúen determinadas tareas.

8 Sin embargo, aun cuando un buque no se construya con arreglo a una clase ni se mantenga dentro de una clase, un inspector podrá decidir que el constructor o el reparador de botes no cuenta con los conocimientos necesarios para efectuar ciertos tipos de trabajo, y el constructor, en casos extremos, tendrá que buscar ayuda en otra parte, incluso en el extranjero.

9 Resulta bastante claro que el ámbito del procedimiento de evaluación sería muy amplio, y si bien la tendencia podría apuntar hacia el estudio de medios de formación institucional, debería tenerse en cuenta que no se deben descartar los medios tradicionales de formación, como los programas de aprendizaje.

Formación*

10 Tradicionalmente, los constructores de buques y de botes han adoptado programas de aprendizaje, por lo general en conjunción con la instrucción impartida en la clase "fuera del trabajo", que concluyen con la obtención de diplomas y licenciaturas. Esta práctica es común en el denominado sector de construcción de buques, en que también se construyen buques pesqueros bastante grandes, y los resultados de los programas de formación a menudo conducen a las partes interesadas hasta las personas que cuentan con la experiencia y la titulación que buscan las sociedades de clasificación de buques y las autoridades competentes para satisfacer sus necesidades por lo que se refiere a la contratación de inspectores de buques pesqueros, tal como se indica en el anexo 1.

* La Federación Europea de Asociaciones Nacionales de Ingenieros (FEANI) tiene un Índice de los cursos impartidos en los centros de instrucción superior de sus países miembros. La FEANI reconoce estos cursos, que considera que satisfacen las prescripciones académicas para aspirar a la obtención del título EUR ING. El Índice además suministra descripciones breves de los sistemas docentes de dichos países. Contiene unos 14 000 cursos técnicos, cada uno de ellos con sus correspondientes nombres, título conferido y duración y puede consultarse en el sitio de la FEANI en la Red (www.feani.org).

11 Sin embargo, este no es el caso en el sector de pesca de pequeña escala, en que las aptitudes a menudo se transmiten entre los miembros de la familia y la instrucción formal es menos común. Además, si bien los cascos de madera puede que sigan siendo la pieza fundamental del sector de los buques pesqueros pequeños, ya se ha generalizado el uso de otros materiales, como el plástico reforzado con fibra de vidrio y el aluminio y otros materiales compuestos, y como resultado van en aumento las solicitudes para que se imparta formación en el sector y que se mantenga el título de constructor de botes acreditado.

12 Por tanto, si se espera que los constructores observen mejores normas de construcción y equipo (incluido el mantenimiento), resulta lo suficientemente claro que a largo plazo la formación deberá ser más estructurada y que será necesario determinar las necesidades cuando se proceda a elaborar la estrategia de la seguridad que se señala en el capítulo 2. Sin embargo, en general debería disponerse de instrucción sobre:

- .1 carpintería, que incluya el conocimiento de maderas adecuadas para la construcción de botes, su tratamiento y almacenamiento;
- .2 construcción con plástico reforzado con fibra de vidrio, que incluya las condiciones para la construcción y el almacenamiento y eliminación sin riesgo de los materiales;
- .3 construcción con acero, selección de materiales, soldadura y ensayo; y
- .4 construcción con aluminio, composición del material, soldadura e inspección/ensayo.

13 Debido a la variedad de materiales y los últimos adelantos en los materiales utilizados para la construcción de buques, se debería prestar especial atención a la formación. Sin embargo, el objetivo debería radicar en asegurarse de que se satisfagan las necesidades de la autoridad competente y del sector de construcción de botes. En particular, los programas de formación deberían incluir, entre otros, los siguientes elementos:

- .1 soldadura*, acero y aluminio;
- .2 PRFV y PRF; y
- .3 madera.

14 Al nivel técnico, la formación debería formularse para impartirla también a quienes supervisan operaciones de soldadura/control de calidad (y los inspectores de buques pesqueros), que necesitan un conocimiento práctico de la soldadura.

15 Debería disponerse de cursos o bien para impartir conocimientos generales o bien para ocuparse de esferas específicas relacionadas con la soldadura.

16 La Federación Europea de Asociaciones Nacionales de Ingenieros (FEANI) tiene un Índice de los cursos impartidos en los centros de instrucción superior de sus países miembros.

Elaboración del plan de estudios

17 Para establecer si es posible obtener formación en el país o en una región o subregión, una vez que se hayan determinado las necesidades de formación antes mencionadas, podría ser necesario realizar un procedimiento en relación con la elaboración del plan de estudios con el fin de tener una idea cabal del tipo de formación que se requiere para cada una de las correspondientes esferas.

* www.welding.org.

Acreditación

18 En la información general facilitada en los párrafos anteriores se exponen algunas de las razones que explican la falta de un enfoque formal para la acreditación de los constructores de botes, a diferencia de lo que ocurre respecto de los constructores de buques grandes. Por ejemplo, si, como se mencionó anteriormente, se va a construir un buque bajo la supervisión de una sociedad de clasificación de buques, podría considerarse que implícitamente se concede al constructor designado algún tipo de visto bueno. De igual modo, cuando se presenta a la autoridad competente una solicitud de aprobación para la construcción de un buque pesquero o la modificación considerable de un buque existente en la que se mencione el constructor propuesto, la concesión de la consiguiente aprobación para la realización del trabajo podría dar a entender que el constructor es competente.

19 Con el fin de abordar esta cuestión, la autoridad competente podría mantener un registro de los constructores de botes que han sido "aprobados" mediante la práctica mencionada. Por tanto, en el registro se haría constar la evaluación de una inspección que se haya efectuado, ya se trate de la construcción de un buque o de un trabajo de equipamiento y modificación. Además, la información allí registrada de los constructores de botes "aprobados" se podría compartir en una subregión.

20 Si se introducen normas para la construcción y reconocimiento de buques pesqueros pequeños, no debería haber necesidad de una "cláusula de exención por antigüedad", ya que todo constructor de botes que realice trabajos en un buque pesquero al que se apliquen las normas tendría que ser "aprobado" mediante el proceso de inspección, o, al contrario, rechazado.

21 Considerando que toda norma de construcción así adoptada se aplicaría también a buques importados, podría pensarse en la necesidad de dividir el registro a fin de hacer una lista de constructores de buques importados, aunque quedaría excluida la concesión de la "aprobación" al constructor. La inclusión en la lista, sin embargo, implicaría que el buque satisface las normas prescritas.

22 Se debería asimismo tener en cuenta que el enfoque dado a la acreditación podría vincularse a las prescripciones aplicables a los inspectores de buques pesqueros y, en particular, de buques pesqueros pequeños, puesto que la evaluación que se requiere para los inspectores cubriría aspectos que también cubre la evaluación que se aplica a los constructores de botes, habida cuenta de que aquellos podrían proceder de las filas de estos últimos.

23 El propósito de la formación en soldadura debería radicar en la enseñanza de técnicas de soldadura y de manipulación requeridas para cada uno de los procedimientos de soldadura principales. Debería ponerse énfasis en la técnica dado que las personas que reciben la formación deberán estar en condiciones de alcanzar el nivel de competencia práctica en soldadura requerido por la autoridad competente. Por tanto, se dedicaría menos tiempo a la enseñanza teórica.

ANEXO 6

CÓDIGO DE CONDUCTA DE LOS INSPECTORES DE BUQUES PESQUEROS PEQUEÑOS

Introducción

1 En el presente anexo se suministran orientaciones acerca de la conducta que debe observar una persona autorizada para efectuar la inspección de un buque pesquero de eslora inferior a 24 metros. Se imparten una serie de principios básicos que podrían adquirir carácter jurídico cuando se determine que es necesario establecer un servicio de inspección de buques pesqueros.

Debida diligencia

2 Por lo que se refiere a todas las partes interesadas, debe quedar bien entendido que el propietario y/o los supervisores de un buque pesquero deben ejercer la debida diligencia respecto de su mantenimiento y dotación, y asegurarse de que es apto para navegar antes de hacerse a la mar. Una persona empleada por el propietario para efectuar reparaciones también debe mostrar la debida diligencia y llevar a cabo las reparaciones minuciosa y adecuadamente, pese a cualquier actitud de apremio del propietario. Por otra parte, una persona autorizada para inspeccionar buques pesqueros tiene que ser diligente en todo momento en el cumplimiento de sus tareas para asegurarse de que no la acusen de negligencia.

3 Si bien este código de conducta que se ha propuesto tiene por objeto suministrar orientaciones a los inspectores de buques pesqueros pequeños de eslora inferior a 24 metros, los principios generales se pueden aplicar a la inspección de buques pesqueros más grandes.

Principios básicos

4 Ningún buque pesquero nacional se debería utilizar para fines de pesca o actividades conexas a menos que se le haya expedido un certificado válido de aptitud para navegar.

5 La autoridad competente podrá en cualquier momento y sin previo aviso ordenar la inspección de cualquier buque pesquero a fin de determinar si es apto para la navegación y para la pesca.

6 Toda persona autorizada por la autoridad competente para inspeccionar buques pesqueros pequeños a fin de determinar si son aptos para navegar debería poseer la titulación y la experiencia adecuadas.

7 Ninguna persona autorizada por la autoridad competente para inspeccionar buques pesqueros pequeños debería ejercer ningún tipo de discriminación, ni en la forma ni en la práctica, contra determinadas clases de buques pesqueros, puertos de operación o constructores de buques pesqueros.

Aspectos éticos

8 Las personas autorizadas por la autoridad competente para reconocer/inspeccionar buques pesqueros a fin de determinar si son aptos para navegar deberían demostrar un alto grado de integridad personal y profesional.

9 En el ejercicio de sus funciones profesionales, las personas así facultadas por la autoridad competente para la inspección de un buque pesquero pequeño deben reconocer que la satisfacción de las necesidades del sector de la pesca requiere una capacidad y un compromiso que a menudo están por encima de su propia conveniencia. Deben ser diligentes en el desarrollo de la labor que realizan en nombre de la autoridad competente.

Propósito del Código de conducta de los inspectores de buques pesqueros pequeños

10 Que todos los buques pesqueros se construyen, mantienen y explotan de conformidad con normas mínimas aceptables.

11 Que el reconocimiento/inspección de un buque pesquero se realiza de manera profesional, con arreglo a un elevado nivel de integridad y equidad.

Realización de las inspecciones

12 Se recomienda expedir a los inspectores de buques pesqueros un documento de autorización para la inspección de esos buques.

13 Toda inspección de un buque pesquero existente se debería realizar en presencia del patrón y/o del propietario.

14 En el caso de un buque pesquero en construcción, la inspección debería realizarse en presencia del constructor. Se debería notificar al comprador la fecha de inspección a fin de que también pueda estar presente.

15 Al planificar las inspecciones, los inspectores de buques pesqueros deberían tratar de asegurarse de que en cada etapa importante de la construcción se exprese satisfacción o insatisfacción con la misma. En particular, se indicará insatisfacción en el momento mismo en que el inspector abrigue dudas, para evitar que el constructor continúe un trabajo que quizás habría que desechar en una etapa posterior y también para evitar disputas entre el constructor y el comprador.

16 Cuando un inspector de buques pesqueros carezca de los conocimientos necesarios para realizar una determinada inspección, puede ser ayudado por una persona que posea los conocimientos necesarios y que resulta aceptable para la autoridad competente.

17 El inspector de buques pesqueros y cualquier persona que le ayude no deberían tener intereses comerciales en los buques que se inspeccionan.

18 Si el inspector de buques pesqueros presencia las pruebas técnicas de un buque y/o una experiencia de estabilidad o cualquier otra prueba, no debería asumir el mando del buque.

19 Cuando un inspector de buques pesqueros no esté plenamente satisfecho con el estado de un buque pesquero que, por otra parte, es apto para navegar, en el registro del buque se podrán especificar condiciones que obliguen a los propietarios a adoptar medidas dentro de un plazo determinado, en todo caso anterior al siguiente reconocimiento periódico programado.

20 Cuando un buque pesquero sea deficiente y la deficiencia no se pueda corregir en el lugar de inspección, el inspector de buques pesqueros, tras considerar las condiciones meteorológicas reinantes y siempre que la deficiencia no constituya un riesgo patente para la seguridad del buque, su tripulación y el medio ambiente, podrá permitir que el buque se dirija a otro lugar en que la deficiencia se pueda rectificar hasta un nivel adecuado determinado por él como resultado de la inspección.

21 Cuando, después de una inspección, se determine que el buque no es apto para navegar o para la pesca, el inspector de buques pesqueros debería recomendar de inmediato que le retiren el certificado de navegabilidad y le impidan hacerse a la mar.

Expedición de certificados

22 El inspector de buques pesqueros debería hacer un informe de todas las inspecciones realizadas y firmar una recomendación para la expedición de un certificado. De igual modo, si decide no recomendar la expedición de un certificado, debería formular y refrendar con su firma las razones de tal decisión.

23 Podrá pedirse a un inspector de buques pesqueros que investigue la pérdida o destrucción de un buque pesquero, o su retirada del servicio como tal, y que pida la devolución del certificado de matrícula del buque.

Asesoramiento prestado por el inspector

24 Un inspector de buques pesqueros podría ser consultado de vez en cuando por los constructores y reparadores de botes, pescadores y/o propietarios de buques pesqueros y podrá prestarles asesoramiento técnico respecto de una ley, sus reglas y programas. En tales casos será necesario ejercer la debida diligencia y se deberían reconocer las limitaciones del inspector y, en casos de duda, la petición de asesoramiento debería dirigirse a una persona más competente.

25 Cuando se preste asesoramiento en relación con tipos de buques, máquinas y equipo, el inspector de buques pesqueros no debería tener ningún interés financiero en la actividad comercial de los fabricantes que se recomienden.

26 Un inspector de buques pesqueros no debería prestar asesoramiento técnico que no sea coherente con las normas de seguridad de construcción aprobadas y las normas del equipo de seguridad establecidas en las reglamentaciones y/o programas en virtud de la ley aplicable.

Litigios

27 A menos que las disposiciones de la legislación nacional establezcan lo contrario, un inspector de buques pesqueros podrá ser citado en calidad de "testigo" o de "testigo perito". Dado que el interrogatorio verbal es el único medio para recusar el testimonio o la buena fe del testigo sin tener que recurrir a una correspondencia interminable, el inspector de buques pesqueros deberá demostrar:

- .1 conocimientos;
- .2 integridad;
- .3 lógica;
- .4 aptitud para comunicarse; y
- .5 decisión.

28 Podrá pedirse a un testigo que presente informes escritos. El inspector de buques pesqueros debe estar en condiciones de preparar tales informes con brevedad y exactitud, sin emplear términos que puedan tener más de un significado. Del mismo modo, las pruebas fotográficas deben presentarse de forma que acompañen al punto o puntos subrayados en el informe y los ilustren claramente.

29 Cuando la legislación nacional incorpore la "Doctrina del privilegio", y ante la posibilidad de que puedan interponerse o sean inminentes procedimientos judiciales, un inspector de buques pesqueros que intervenga en el asunto podrá presentar un informe a un asesor jurídico (el organismo encargado de la inspección de buques pesqueros) con el fin de recibir asesoramiento en la materia.

ANEXO 7

EJEMPLOS DE ACUERDOS INTERNACIONALES PERTINENTES, TANTO VINCULANTES COMO DE CARÁCTER VOLUNTARIO

1 Los convenios internacionales y otros instrumentos jurídicos, acuerdos o medidas de colaboración citados a título de ejemplo a continuación, que conciernen a quienes trabajan en el sector de la pesca y en el proyecto y construcción de buques, así como a sus actividades, se ven reforzados además por un gran número de resoluciones y recomendaciones.

Especificaciones normalizadas sobre el marcado e identificación de los buques pesqueros (FAO, 1989) (de aplicación voluntaria)

2 Tienen como fin proporcionar una ayuda para la ordenación de la pesca y la seguridad en el mar mediante el marcado de los buques pesqueros para identificarlos basándose en el distintivo de llamada radioeléctrica internacional. Tales marcas deberían ser visibles a ambos costados del buque (en el casco o la vela, según corresponda) y en una superficie horizontal. En las especificaciones el término "buque" se refiere a todo buque que se vaya a destinar, se dedique o probablemente se vaya a dedicar a la pesca o actividades conexas en aguas de Estados distintos del Estado de abanderamiento.

Código de Conducta para la Pesca Responsable (FAO, 1995) (de aplicación voluntaria)

3 Uno de los objetivos del Código radica en garantizar la sostenibilidad a largo plazo de los recursos vivos del mar, de forma que puedan ser explotados por las generaciones futuras, por lo cual contribuye considerablemente a la protección de los alimentos y a las oportunidades de empleo en el mundo. El artículo 8 del Código de Conducta (véase el anexo 1) se refiere con mayor detalle a la disposición relativa a las operaciones de pesca.

Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Reglamento de Abordajes 1972)

4 Este Convenio establece principios y reglas relacionados con las luces y marcas que deben exhibir los buques, así como los reglamentos del tráfico marítimo.

Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, y sus protocolos

5 El Convenio fomenta la seguridad en el mar estableciendo para ello un acuerdo común, principios y reglas uniformes. Si bien las reglas no se aplican a los buques pesqueros, a menos que expresamente se indique lo contrario, en el caso de los buques pesqueros es necesario referirse al capítulo V (Seguridad de la navegación) (excepto los buques que naveguen por los Grandes Lagos de América del Norte y las aguas que comunican a estos entre sí y las que les son tributarias, hasta el límite oriental que marca la salida inferior de la esclusa de St Lambert, en Montreal, provincia de Québec (Canadá)).

Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979

6 El Convenio establece un plan de búsqueda y salvamento marítimos (SAR) internacional que abarca las necesidades de los sistemas de notificación para buques, los servicios SAR y el salvamento de personas necesitadas de socorro en el mar.

Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 y su Protocolo de 1993 (no se encuentra en vigor)

7 El Convenio y su Protocolo proporcionan principios y reglas uniformes para la construcción, equipo, estabilidad, radiocomunicaciones y otros aspectos de la seguridad de los buques pesqueros.

Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, Parte A (revisado) (de aplicación voluntaria)

8 El propósito de la Parte A del Código es facilitar información a fin de promover la salud y la seguridad de la tripulación de los buques pesqueros. Además, puede servir de orientación para quienes se ocupan de elaborar medidas para mejorar ambos aspectos a bordo de los buques pesqueros, aunque no está destinada a sustituir las leyes y reglamentaciones de carácter nacional. Abarca buques pesqueros con cubierta y sin cubierta de todos los tamaños y reconoce el importante papel de la ordenación de la pesca en relación con la seguridad de los buques pesqueros y sus tripulaciones. La Parte A está ampliamente documentada con 20 apéndices pertinentes sobre la salud y la seguridad operacional.

Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (Convenio de Formación para Pescadores, 1995) (no se encuentra en vigor)

9 Con el establecimiento, por común acuerdo, de normas internacionales de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, se procura mediante este Convenio fomentar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino. Contiene disposiciones aplicables al personal que presta servicio en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, a los patrones y los oficiales encargados de la guardia de navegación y a los jefes de máquinas y primeros oficiales de máquinas en buques pesqueros dotados de una máquina propulsora principal con una potencia igual o superior a 750 kW.

10 El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 suplementa el Protocolo de Torremolinos pues establece el marco normativo para la formación y titulación del personal de los buques pesqueros.

11 El Convenio de Formación para Pescadores contiene normas de formación y titulación para patrones y oficiales encargados de las guardias en buques pesqueros de eslora superior a 24 metros, para oficiales de máquinas de buques dotados de una potencia superior a 750 kW y para los miembros de la tripulación encargados de las radiocomunicaciones. Un aspecto importante del Convenio es que también requiere la formación básica sobre seguridad (anterior al embarco) de todo el personal de los buques pesqueros.

12 El Convenio promueve el concepto de la formación basada en la competencia, aunque no se ocupa de los niveles de dotación. Si bien el Convenio se refiere específicamente a buques pesqueros grandes, la OMI anima a las autoridades competentes nacionales a aplicar las normas de formación y titulación a las tripulaciones de buques más pequeños a través de normativas nacionales pertinentes.

13 La formación es obviamente un factor esencial para mejorar la seguridad. Abarca no solamente la formación que debería impartirse antes de que los pescadores se embarquen, sino también formación en toma de conciencia y ejercicios de salvamento y lucha contra incendios, así como formación específica para el equipo y operaciones de un buque en particular. Tal como se indicó anteriormente, la normativa básica internacional para la formación de los pescadores es el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995, que suministra las normas internacionales para tal efecto.

Documento que ha de servir de guía para la formación y titulación del personal de buques pesqueros, 2001 (de aplicación voluntaria)

14 Contiene orientaciones para la formación de personal que presta servicio a bordo de buques pesqueros de todos los tamaños.

15 Este es otro documento que ha sido elaborado por la FAO, la OIT y la OMI. Abarca la formación y titulación de los miembros de la tripulación de buques pesqueros pequeños y grandes a escala industrial. Tiene por objeto proporcionar orientaciones para quienes elaboran, establecen o revisan planes de formación a nivel nacional para los programas de formación y titulación destinados a los miembros de la tripulación. Por su parte, la OMI ha elaborado varios cursos modelo para ayudar a implantar el Convenio de Formación para Pescadores.

Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (MARPOL 73/78)

16 Los cinco anexos del Convenio MARPOL 73/78 contienen reglas detalladas que abarcan las diversas fuentes de contaminación. El Anexo V (Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques), guarda relación con la seguridad en el mar, independientemente de que la basura provenga de un buque mercante o un buque pesquero. En el caso de los buques pesqueros, los artes de pesca perdidos por accidente, desechados o abandonados pueden representar un peligro para la seguridad de la navegación.

Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969

17 Aplicable a los buques de eslora igual o superior a 24 metros.

18 El Convenio establece arqueos brutos y netos, que se calculan independientemente. Las reglas se aplican a todos los buques construidos el 18 de julio de 1982, la fecha de entrada en vigor, o posteriormente, mientras que los buques construidos antes de esa fecha pueden conservar el arqueo original durante 12 años después de la entrada en vigor, o hasta el 18 de julio de 1994.

19 El arqueo bruto constituye la base de la reglamentación sobre dotación, las reglas de seguridad y las cuotas de inscripción.

20 Se utiliza tanto el arqueo bruto como el neto para calcular los derechos portuarios.

Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero (Nº 188) y la Recomendación Nº 199

21 El Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero (Nº 188) abarca las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros. El Convenio es flexible, por lo cual es aplicable a todo tipo de pesca comercial y puede ser implantado por los Gobiernos de todo el mundo, con independencia de sus circunstancias particulares. Tiene por objeto

asegurarse de que los pescadores disfruten de condiciones decentes de trabajo a bordo de los buques pesqueros por lo que respecta a las prescripciones mínimas para el trabajo a bordo, las condiciones de servicio, alojamiento y alimentación, seguridad en el trabajo y protección de la salud y atención médica y seguridad social.

22 El Convenio abarca los siguientes aspectos:

- .1 responsabilidades de los propietarios y patrones de los buques pesqueros por la seguridad de los pescadores a bordo y de los buques;
- .2 edad mínima para trabajar a bordo de un buque pesquero y para desempeñar ciertos tipos de actividades;
- .3 examen y certificado médicos requeridos para trabajar a bordo de buques pesqueros, y la posibilidad de conceder exenciones para quienes trabajen a bordo de buques pequeños o permanezcan embarcados durante periodos cortos;
- .4 dotación y horas de descanso;
- .5 lista de la tripulación;
- .6 acuerdos de trabajo de los pescadores;
- .7 repatriación;
- .8 contratación y colocación de los pescadores y uso de agencias de empleo privadas;
- .9 remuneración de los pescadores;
- .10 alojamiento y alimentación a bordo;
- .11 atención médica en el mar;
- .12 seguridad y salud en el trabajo;
- .13 seguridad social; y
- .14 protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo.

23 Suplementa este Convenio la Recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero, 2007 (Nº 199), que facilita orientaciones adicionales.

24 Quienes intervienen en el proyecto y construcción de buques pesqueros (incluidos los propietarios de buques pesqueros) deberían estar familiarizados en particular con la Parte V del Convenio (artículos 24 a 28), que trata del alojamiento y la alimentación, y con el Anexo III (obligatorio), relacionado con este ámbito. En la sección "Planificación y control" del Anexo III se dispone, entre otras cosas, que cada vez que se construya un buque o se reconstruya el alojamiento de la tripulación a bordo de un buque, la autoridad competente se debe asegurar de que se cumplan los requisitos previstos en este Anexo (que contiene normas de proyecto y construcción relativas a la altura libre, ruido y vibraciones, ventilación, calefacción y aire acondicionado, iluminación, dormitorios (dimensiones y equipo), el número

de personas por dormitorio, comedores, bañeras, duchas, retretes y lavabos, instalaciones para la atención de pescadores enfermos o lesionados, instalaciones de recreo, cocina y despensa, alimentos y agua potable y condiciones de limpieza y habitabilidad). La autoridad competente también deberá exigir, en la medida que sea factible, el cumplimiento de lo dispuesto en este Anexo a todo buque en el que se altere sustancialmente el alojamiento de la tripulación y, cuando un buque reemplace su pabellón por el pabellón del Estado Miembro pertinente, se le exigirá que cumpla los requisitos previstos en el Anexo aplicables de conformidad con el párrafo 2 del mismo. En el caso de buques de eslora igual o superior a 24 metros, se exigirá que los planos detallados del alojamiento y la información correspondiente se sometan a la aprobación de la autoridad competente o de una autoridad habilitada a tal efecto por esta. Además, en lo que atañe a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, cada vez que se reconstruya o altere sustancialmente el alojamiento de la tripulación del buque pesquero, la autoridad competente deberá inspeccionar el alojamiento para verificar que cumple los requisitos del Convenio, y asimismo cuando un buque reemplace su pabellón por el pabellón del Estado Miembro. Cuando lo considere oportuno, la autoridad competente podrá llevar a cabo inspecciones adicionales del alojamiento de la tripulación.

25 Otras partes del Convenio, por ejemplo las disposiciones relativas a la atención médica a bordo, también afectarán al equipamiento de los buques (por ejemplo, suministros médicos, equipo de comunicaciones, etc.).

26 Incluso en los casos en que un Estado no haya ratificado el Convenio, dicho Estado debería tenerse en cuenta con el fin de asegurarse de que los buques no tengan dificultades al operar en aguas extranjeras o al visitar puertos extranjeros, y, en una fecha futura, al venderse en el extranjero y/o matricularse en otros Estados.

ANEXO 8

LISTA ANOTADA DE PUBLICACIONES PERTINENTES

FAO (www.fao.org)

Orientaciones técnicas para la pesca responsable – Operaciones pesqueras

Las Orientaciones técnicas son un aporte a la implantación del Código de conducta para la pesca responsable por lo que respecta a las operaciones pesqueras. Están dirigidas a los Estados, organizaciones internacionales, organismos de ordenación pesquera, propietarios, administradores y arrendatarios de buques pesqueros, y a los pescadores y las organizaciones que los agrupan.

La seguridad en el mar como parte integrante de la ordenación pesquera

En este documento de la FAO se ofrece un examen detallado de las cuestiones de seguridad en el mar y se llega a la conclusión que la seguridad en el mar debe integrarse en la ordenación de la pesca.

Informe de la Consulta de expertos regionales de la FAO/Secretaría de la Comunidad del Pacífico sobre la seguridad en el mar de los buques pequeños. Suva (Fiji), 9 a 13 de febrero de 2004

La Consulta tuvo lugar en Suva del 9 al 13 de febrero de 2004. Las deliberaciones se centraron en particular en la importancia de una buena información sobre accidentes marítimos, prescripciones obligatorias para la matrícula de buques, inspección de buques y certificación de la tripulación, aplicación de las reglas en lugares remotos y prescripciones acerca de la formación para mejorar la seguridad en los buques pesqueros pequeños. En el informe se suministra una serie de recomendaciones, junto con los aspectos relativos a su implantación.

Aspectos de la seguridad en el mar en las pesquerías de los países insulares del Pacífico

Esta publicación es el informe de un estudio de la seguridad en el mar relativa a pesquerías en la región de las islas del Pacífico realizado por la FAO en 2003. Tiene por objeto ayudar a los administradores de pesquerías a concebir la seguridad en el mar como un objetivo legítimo e importante de la ordenación de la pesca, a centrar más la atención en la seguridad de los buques pequeños y a mejorar los sistemas para el registro/análisis de datos sobre accidentes marítimos y utilizar los resultados. También servirá como documento de debate en una reunión que contará con la asistencia de personas motivadas de diversas disciplinas pertinentes, y estará dedicada al examen de cuestiones difíciles, orientada a los buques pequeños y proyectada para alcanzar resultados que repercutan positivamente en los programas de seguridad en el mar regionales y nacionales.

Seminario subregional sobre la seguridad en el mar de la flota artesanal. Banjul (Gambia), 26 a 28 de septiembre de 1994

Seminario subregional organizado por el IDAF (Programa de la FAO para el desarrollo integrado de la pesca artesanal) que tuvo lugar en Banjul (Gambia), del 26 al 28 de septiembre de 1994. Tuvo como objeto examinar los resultados de un estudio de los accidentes en los diferentes países, determinar los problemas fundamentales y examinar información sobre el estado de las actividades de seguridad en el mar en los diferentes países y elaborar una propuesta preliminar para un proyecto subregional sobre seguridad en el mar.

Orientaciones de seguridad para buques pesqueros pequeños

Estas orientaciones tienen por objeto presentar medidas sencillas para asegurarse de que los botes nuevos satisfagan las normas de seguridad aceptadas internacionalmente. Trata especialmente de botes pequeños, de eslora inferior a 15 metros, que, como lo ha demostrado la experiencia, son los más propensos a sufrir accidentes.

Informe definitivo del proyecto TCP/RLA/0069 – Desarrollo de normas para la construcción y el estudio de pequeñas embarcaciones pesqueras

OIT (www.ilo.org)

La mayoría de las publicaciones que se indican a continuación están disponibles en el sitio de la OIT en la Red, en especial en <http://www.ilo.org/public/english/protection/safework/index.htm>.

Directrices de la OIT relativas a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo (ILO-OSH 2001)

Las Directrices tienen como objeto contribuir a la protección de los trabajadores contra riesgos y eliminar las lesiones, enfermedades, dolencias, incidentes y muertes relacionados con el trabajo. Proporcionan orientación a nivel nacional y empresarial, y pueden utilizarse para la creación de un marco para los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo.

Reseña de los riesgos y los peligros en las pesquerías de menor escala (documento de trabajo presentado por M. Ben-Yami)

Este documento de trabajo ofrece una visión global de los riesgos y los peligros en las pesquerías de menor escala y artesanales, incluidas las condiciones de trabajo, los enfoques relativos a la seguridad en países desarrollados y en desarrollo, los accidentes relacionados con el medio marino, la navegación y las operaciones pesqueras, los problemas relacionados con el proyecto y construcción de botes, así como otros riesgos y peligros.

Otros repertorios de recomendaciones prácticas de la OIT de posible interés para el sector de la pesca son los siguientes:

Seguridad y salud en los puertos, 2005

Factores ambientales en el lugar de trabajo, 2001

VIH/SIDA y el mundo del trabajo, 2001

Directrices técnicas y éticas relativas a la vigilancia de la salud de los trabajadores, 1998

Registro y notificación de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, 1996

Seguridad en la utilización de productos químicos en el trabajo, 1993

Seguridad en la utilización del amianto, 1984

Protección de los trabajadores contra el ruido y las vibraciones en los lugares de trabajo, 1977

Seguridad e higiene en la construcción y reparación de buques, 1974

Manuales de formación SafeWork

En el marco del programa SafeWork de la OIT se ha elaborado una serie de documentos que pueden utilizarse como manuales didácticos y/o guías para profesores de cursos de seguridad y salud laborales organizados por empleadores, organizaciones de trabajadores o instituciones docentes. Aunque no estén destinados específicamente al sector de la pesca, estos documentos pueden ser de gran utilidad para el tratamiento de cuestiones como el ruido y las vibraciones, la ergonomía, el control de los peligros y el SIDA.

Lista de comprobación ergonómica

Lista de soluciones ergonómicas prácticas y de aplicación fácil para mejorar las condiciones de trabajo. Este manual rico en ilustraciones y de uso fácil es una herramienta sumamente útil para todos aquellos que desean mejorar las condiciones de trabajo en cuanto a seguridad, salud y eficacia. Cada uno de los 128 puntos de comprobación se ha elaborado para ayudar al usuario a examinar los distintos puestos de trabajo y determinar las soluciones prácticas que pueden aplicarse en las circunstancias locales. Elaborado conjuntamente con la Asociación Internacional de Ergonomía, 1996.

Fichas internacionales de riesgos por ocupaciones – Buceador pescador indígena

Las fichas internacionales de riesgos por ocupaciones facilitan información polivalente sobre los riesgos y las nociones de prevención relacionados con trabajos específicos. Están dirigidas a todos aquellos interesados de manera profesional en la seguridad y la salud en el trabajo, como son los médicos y personal de enfermería de trabajo, técnicos de seguridad, higienistas, especialistas en educación e información, inspectores, representantes de los empleadores y de los trabajadores, oficiales de seguridad y cualquier otra persona competente en el tema.

OMS (www.who.int/en/org)

Guía médica internacional de a bordo

Guía para el saneamiento de embarcaciones (enmendada)

Otras publicaciones

Directiva 92/29/CEE del Consejo de la Unión Europea relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques

Publicación 60079 de la CEI

Nordic Boat Standard, 1991 (www.sigling.is)

Possible Framework for a Model Maritime Administration. Hubbard and Hope

Maritime Occupational Safety Regulations, 1994. Capítulos I y IV (www.samsa.org.za)

Code of Safe Working Practice for Fishing Vessels (www.samsa.org.za)
