

Ministerio de Defensa Nacional



Dimar
Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**

CIRCULAR

Bogotá, D.C., 20/11/2014

No **29201407328** MD-DIMAR-SUBMERC

Favor referirse a este número al responder

PARA: CAPITANÍAS DE PUERTO MARÍTIMAS, CENTROS DE FORMACIÓN Y/O CAPACITACIÓN MARÍTIMA, GENTE DE MAR CON TÍTULOS PARA NAVEGACIÓN INTERNACIONAL Y/O CERTIFICADOS DE SUFICIENCIA

Asunto: Prevención de la fatiga en la gente de mar, relativa a los periodos de descanso para el personal encargado de la guardia y para el personal con funciones de seguridad, prevención de la contaminación y tareas de protección.

Mediante la Ley 35 del 23/03/1981 el Estado Colombiano aprobó el Convenio Internacional sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente del Mar, firmado en Londres el 7 de julio de 1978 y en éste, las Reglas VIII/1 *Aptitud para el servicio* y VIII/2 *Organización de las guardias y principios que deben observarse*, abordan lo concerniente a los periodos de descanso para el personal encargado de la guardia y para el personal que tenga asignados determinados cometidos de seguridad, protección y prevención de la contaminación.

El Convenio en comento exige que las guardias estén organizadas de manera que la eficiencia del personal encargado de la guardia no se vea afectada por la fatiga. Igualmente, prevenirles el uso indebido de las drogas y el alcohol garantizando una guardia segura y adecuada bajo cualquier circunstancia y condición imperante.

Las Reglas citadas exigen que los Capitanes en cada buque garanticen la adecuada y segura conformación de las guardias de manera que:

1. Los oficiales encargados de la guardia de navegación sean responsables de que el buque navegue sin riesgos durante los periodos en que estén de servicio, debiendo encontrarse físicamente presentes en todo momento en el puente de navegación, o en lugares directamente relacionados con éste, como el cuarto de derrota o el puesto de control del puente;



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"

Carrera 54 No 26-50 PBX 2 200 490

Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670

www.dimar.myl.co

2. Los radio operadores sean responsables de mantener una escucha radioeléctrica continua en las frecuencias apropiadas durante sus periodos de servicio;
3. Los oficiales encargados de una guardia de máquinas definida en el Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de mar - STCW/78 Enmendado, bajo la dirección del Jefe de Máquinas, estén localizables y disponibles de inmediato para acudir a los espacios de máquinas y, cuando se requiera, se hallen físicamente presentes en la cámara de máquinas durante los periodos de servicio;
4. Se realicen guardias apropiadas y eficaces con objeto de garantizar la seguridad en todo momento mientras el buque esté fondeado o atracado, y si el buque transporta carga potencialmente peligrosa, se organicen las guardias teniendo plenamente en cuenta la naturaleza, la cantidad, el embalaje/envasado y la estiba de dicha carga y cualquier otra condición especial imperante a bordo, en el mar o en tierra; y
5. Se realicen, según proceda, guardias apropiadas y eficaces con objeto de garantizar la protección.

Así las cosas, la Autoridad Marítima Nacional exigirá el estricto cumplimiento de las exigencias entregadas en las Secciones A-VIII/1 y A-VIII/2 del Convenio STCW/78 Enmendado, que se extractan en el Anexo "A" a la presente comunicación.

Consecuentemente, para dar cabal cumplimiento a las indicaciones sobre la prevención de la fatiga en la gente de mar, relativa a los periodos de descanso para el personal encargado de la guardia y para el personal con funciones de seguridad, prevención de la contaminación y tareas de protección, es importante tener en consideración las orientaciones entregadas en las Secciones B-VIII/1 y B-VIII/2 del Convenio ya referido. (Anexo "B")

Instrucciones de coordinación:

- a. Los avisos correspondientes a los periodos de guardia que se deben colocar a bordo obedecerán el formato que se entrega en el Anexo "C". (Sección A-VIII/1.5)
- b. El mantenimiento de registros en los que consten las horas diarias de descanso de la gente de mar a bordo obedecerán el formato que se entrega en el Anexo "D". (Sección A-VIII/1.7)
- c. Los Armadores que deseen acoger una o más de las exenciones que se refieren en la Sección A-VIII/1.9 del Convenio de Formación, deberán solicitarlo a la Autoridad Marítima Nacional, en cabeza de su Director General Marítimo, mediante comunicación escrita y motivada.
- d. Las Capitanías de Puerto harán amplia difusión de la presente Circular dentro del Gremio marítimo de cada una de las jurisdicciones, haciendo énfasis con los Armadores y Empresas que cubren rutas internacionales.
- e. Los Centros de Formación y/o Capacitación difundirán entre el alumnado inscrito para adelantar programas de formación o cursos de capacitación referidos a las Reglas II, III, IV, V y VI del Convenio STCW/78 Enmendado. Constancia de esta información, con la firma del alumno, deberá adjuntarse al trámite de autenticación ante la Capitanía de Puerto, del Certificado solicitado.



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"

Carrera 54 No 26-50 PBX 2 200 490

Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670

www.dimar.net.co

Para conocer la orientación contenida en la Sección B-VIII/1.9 sobre el establecimiento de programas de prevención del uso indebido de drogas y alcohol se recomienda ingresar y dar lectura a la publicación de la OIT "Manual para Planificadores" en el link http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/--ed_protect/--protrav/--safework/documents/publication/wcms_117734.pdf

Atentamente,



Capitán de Navío **JUAN CARLOS GARCÍA RODRÍGUEZ**
Subdirector de Marina Mercante

- Anexos "A" Secciones A-VIII/1 y A-VIII/2 del Convenio STCW/78 Enmendado
"B" Secciones B-VIII/1 y B-VIII/2 del Convenio STCW/78 Enmendado
"C" Avisos correspondientes a los periodos de guardia que se deben colocar a bordo
"D" Registros en los que consten las horas diarias de descanso de la gente de mar a bordo



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"

Carrera 54 No 26-50 PBX 2 200 490

Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670

www.dimar.mil.co



ANEXO "A" a la Circular No. 29201407328 MD-DIMAR-SUBMERC de fecha 20/11/2014

CAPÍTULO VIII Normas relativas a las guardias

Sección A-VIII/1 Aptitud para el servicio

- 1 Las Administraciones tendrán en cuenta los peligros que entraña la fatiga de la gente de mar, especialmente la fatiga de la gente de mar cuyos cometidos están relacionados con el funcionamiento sin riesgos de un buque.
- 2 Toda persona a la que se hayan asignado cometidos como oficial encargado de una guardia o como marinero que forme parte de la misma, y el personal al que se asignen cometidos de seguridad, prevención de la contaminación y protección tendrá al menos un periodo de descanso de:
 - .1 un mínimo de 10 horas de descanso en todo periodo de 24 horas; y
 - .2 77 horas en todo periodo de siete días.
- 3 Las horas de descanso podrán agruparse en dos periodos como máximo, uno de los cuales habrá de tener un mínimo de seis horas de duración y el intervalo entre dos periodos de descanso consecutivos será, como máximo, de 14 horas.
- 4 Las prescripciones relativas a los periodos de descanso que se indican en los párrafos 2 y 3 no habrán de mantenerse durante una emergencia o en otras condiciones operacionales excepcionales. La asignación de obligaciones, los ejercicios de lucha contra incendios y de botes salvavidas, así como los ejercicios prescritos por las leyes y los reglamentos nacionales y por los instrumentos internacionales se realizarán de manera que causen las mínimas molestias durante los periodos de descanso y no constituyan una causa de fatiga.
- 5 Las Administraciones exigirán que los avisos correspondientes a los periodos de guardia se coloquen en lugares fácilmente accesibles. Estos avisos se ajustarán a un formato normalizado y estarán en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés.
- 6 Cuando un marino deba estar localizable, por ejemplo en el caso de espacios de máquinas sin dotación permanente, disfrutará de un periodo de descanso compensatorio si se le requirió para trabajar durante el periodo normal de descanso.
- 7 Las Administraciones exigirán el mantenimiento de registros en los que consten las horas diarias de descanso de la gente de mar en un formato normalizado*, en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés, a fin de vigilar y verificar el cumplimiento de las disposiciones de la presente sección. Cada marino recibirá una copia de los registros que le correspondan, refrendada por el capitán o por la persona autorizada por éste o por el propio marino.

* Se puede recurrir a las Directrices OMI/OIT para la elaboración de un cuadro en el que se indique la organización del trabajo a bordo y de formatos para registrar las horas de trabajo o descanso de la gente de mar.



- 8 Nada de lo dispuesto en la presente sección se considerará que menoscaba el derecho del capitán del buque a exigir que un marino cumpla las horas de trabajo que resulten necesarias para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o del cargamento, o con el fin de prestar auxilio a otros buques o personas en peligro en el mar. Así pues, el capitán podrá suspender el programa correspondiente a las horas de descanso y exigirle a un marino que cumpla todas las horas de trabajo que sean necesarias hasta que se restablezca la normalidad. Una vez normalizada la situación, y en cuanto sea posible, el capitán garantizará que a la gente de mar que haya trabajado durante un periodo programado de descanso se le conceda un periodo adecuado de descanso.
- 9 Las Partes podrán conceder exenciones respecto de las horas de descanso prescritas en los párrafos 2.2 y 3 anteriores, siempre que el periodo de descanso no sea inferior a 70 horas en cualquier periodo de siete días.

Las exenciones con respecto al periodo de descanso semanal establecido en el párrafo 2.2 no se concederán por más de dos semanas consecutivas. Los intervalos entre dos periodos de tales exenciones a bordo no serán inferiores al doble de la duración de la exención.

Las horas de descanso establecidas en el párrafo 2.1 podrán agruparse en tres periodos como máximo, uno de los cuales habrá de tener una duración mínima de seis horas y ninguno de los otros dos periodos tendrá menos de una hora de duración. Los intervalos entre periodos consecutivos de descanso no excederán de 14 horas. Las exenciones no excederán de dos periodos de 24 horas en cualquier periodo de siete días.

Las exenciones tendrán en cuenta, en la medida de lo posible, las orientaciones relativas a la prevención de la fatiga que figuran en la sección B-VIII/1.

- 10 A los fines de prevenir el consumo indebido de alcohol, las Administraciones establecerán un límite máximo de concentración de alcohol en la sangre del 0,05 % o 0,25 mg/l de alcohol en el aliento o una cantidad de alcohol que se traduzca en dicha concentración de alcohol, aplicable a los capitanes, oficiales y otros tripulantes que tengan asignados determinados cometidos de seguridad, protección marítima y protección del medio marino.

Sección A-VIII/2

Organización de las guardias y principios que deben observarse

PARTE 1 - TITULACIÓN

- 1 El oficial encargado de la guardia de navegación o de puente estará debidamente cualificado, de conformidad con las disposiciones del capítulo II o del capítulo VII correspondiente a los cometidos relacionados con las guardias de navegación o de puente.
- 2 El oficial encargado de la guardia de máquinas estará debidamente cualificado, de conformidad con las disposiciones del capítulo III o del capítulo VII correspondiente a los cometidos relacionados con la guardia de máquinas.



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"

Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490

Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670

www.dimar.mil.co

PARTE 2 - PLANIFICACIÓN DEL VIAJE

Prescripciones generales

- 3 El viaje proyectado se preparará con antelación tomando en consideración toda la información pertinente, y antes de iniciarlo se comprobarán todos los rumbos trazados.
- 4 El jefe de máquinas, consultando con el capitán, determinará las exigencias del viaje proyectado, teniendo en cuenta las necesidades de combustible, agua, lubricantes, productos químicos, material fungible y otras piezas de respeto, herramientas, provisiones y otros.

Planificación antes del viaje

- 5 Antes de cada viaje, el capitán de todo buque se asegurará de que la derrota prevista desde el puerto de salida hasta el primer puerto de escala se ha planeado utilizando cartas adecuadas y correctas y otras publicaciones náuticas necesarias para el viaje proyectado, que contengan información precisa, completa y actualizada relativa a las restricciones y riesgos para la navegación de naturaleza permanente o previsible que afecten a la seguridad de la navegación del buque.

Verificación y visualización de la derrota prevista

- 6 Cuando se verifique la planificación de la derrota teniendo en cuenta toda la información pertinente, la derrota prevista se señalará claramente sobre las cartas oportunas y estará en todo momento a disposición del oficial encargado de la guardia, quien verificará cada derrota durante el viaje antes de seguirla.

Desviaciones de la derrota prevista

- 7 Si se decide, durante el viaje, cambiar el próximo puerto de escala en la derrota prevista, o si es necesario que el buque, por otros motivos, se desvíe significativamente de la derrota prevista, habrá que planificar una nueva derrota modificada antes de desviarse notablemente de la derrota prevista inicialmente.

PARTE 3 - PRINCIPIOS GENERALES QUE PROCEDE OBSERVAR EN LAS GUARDIAS

- 8 Las guardias se llevarán a cabo basándose en los siguientes principios de gestión de los recursos de la cámara de máquinas y del puente:
 - .1 se garantizará una correcta organización del personal de guardia en función de las situaciones;
 - .2 al designar al personal de guardia se tendrá en cuenta toda limitación en las cualificaciones o en cualquier otra aptitud del personal;
 - .3 se establecerá que el personal encargado de la guardia comprende su papel individual, su responsabilidad y su papel como parte del equipo;
 - .4 tanto el capitán, como el jefe de máquinas y el oficial encargado de los cometidos de guardia realizarán la guardia de forma adecuada, utilizando con la máxima eficacia los recursos disponibles, tales como la información, las instalaciones y equipo y el resto del personal;



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"

Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490

Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670

www.dimar.mil.co

- .5 el personal encargado de la guardia comprenderá las funciones y el funcionamiento de las instalaciones y el equipo, y estará familiarizado con su manejo;
- .6 el personal encargado de la guardia comprenderá la información proporcionada por cada estación/instalación/equipo y el modo de responder a dicha información;
- .7 la información procedente de las estaciones/instalaciones/equipo será adecuadamente compartida por todo el personal encargado de la guardia;
- .8 el personal encargado de la guardia mantendrá una comunicación fluida en cualquier situación; y
- .9 el personal encargado de la guardia consultará sin dilación con el capitán/jefe de máquinas/oficial encargado de los cometidos de guardia en caso de duda sobre el procedimiento que debe seguirse en aras de la seguridad.

PARTE 4 - GUARDIAS EN LA MAR

Principios generales que procede observar en las guardias

- 9 Las Partes señalarán a la atención de las compañías, los capitanes, los jefes de máquinas y el personal de las guardias los siguientes principios que procede observar para garantizar en todo momento guardias seguras.
- 10 El capitán de todo buque está obligado a garantizar que se tomen las disposiciones adecuadas para mantener una guardia de navegación o de carga segura. Durante los periodos en que estén de guardia, y bajo la dirección general del capitán, los oficiales de la guardia de navegación serán responsables de que el buque navegue con seguridad, velando especialmente porque no sufra abordaje ni varada.
- 11 El jefe de máquinas de todo buque está obligado a garantizar, consultando con el capitán, que se tomen las disposiciones adecuadas para realizar una guardia de máquinas segura.

Protección del medio marino

- 12 El capitán, los oficiales y los marineros tendrán presentes las graves consecuencias de la contaminación operacional o accidental del medio marino y tomarán todas las precauciones posibles para prevenirlas, en particular respetando los reglamentos internacionales y portuarios pertinentes.

Parte 4-1 - Principios que procede observar en la realización de las guardias de navegación

- 13 El oficial encargado de la guardia de navegación es el representante del capitán y el principal responsable, en todo momento, de que el buque navegue con seguridad y de que se observe el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, en su forma enmendada.

Servicio de vigía

- 14 Se mantendrá un servicio de vigía adecuado que se ajuste a lo dispuesto en la regla 5 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, en su forma enmendada, y que tendrá por objeto:



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"
Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490
Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670
www.dimar.mil.co

- .1 mantener en todo momento una vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo cualquier otro medio disponible para observar cualquier cambio significativo de las condiciones operacionales;
 - .2 apreciar cabalmente la situación y los riesgos de abordaje, varada y otros peligros que pueda haber para la navegación; y
 - .3 detectar la presencia de buques o aeronaves en peligro, náufragos, restos de naufragio, objetos a la deriva y otros riesgos para la seguridad de la navegación.
- 15 El vigía estará en condiciones de mantener un servicio adecuado y no asumirá ni se le asignarán otros cometidos que puedan dificultar dicha tarea.
- 16 Los cometidos del vigía y del timonel son distintos y no se podrá considerar que este último cumple funciones de vigía mientras gobierna el buque, excepto en los buques pequeños en los que desde el puesto de gobierno se dispone de una visibilidad todo horizonte sin obstáculos y no existen dificultades para la visión nocturna u otro impedimento para mantener un servicio de vigía adecuado. El oficial encargado de la guardia de navegación podrá actuar como único vigía durante el día, siempre que:
- .1 se haya evaluado cuidadosamente la situación y no existan dudas de que la medida es segura;
 - .2 se hayan tenido plenamente en cuenta todos los factores pertinentes, que incluyen:
 - las condiciones meteorológicas,
 - la visibilidad,
 - la densidad del tráfico,
 - la proximidad de un peligro para la navegación, y
 - la atención necesaria cuando se navega dentro o cerca de los dispositivos de separación del tráfico; y
 - .3 se pueda disponer de asistencia inmediata en el puente cuando un cambio de situación lo haga necesario.
- 17 Al determinar una composición correcta de la guardia de navegación que permita mantener en todo momento un servicio de vigía adecuado, el capitán tendrá en cuenta todos los factores pertinentes y los descritos en la presente sección del Código, además de los siguientes:
- .1 la visibilidad, las condiciones meteorológicas y el estado de la mar;
 - .2 la densidad del tráfico, así como otras actividades que tengan lugar en la zona en que navega el buque;
 - .3 la atención necesaria con que debe navegarse dentro o cerca de los dispositivos de separación del tráfico y en otros sistemas de organización del tráfico;
 - .4 el volumen adicional de trabajo debido a la naturaleza de las funciones del buque, las exigencias operacionales inmediatas y las maniobras previsibles;
 - .5 la aptitud para el servicio de los miembros de la tripulación que deban estar localizables y vayan a integrar la guardia;
 - .6 el conocimiento de la competencia profesional de los oficiales y tripulantes del buque y la confianza en ella;
 - .7 la experiencia de los oficiales de la guardia de navegación y la familiaridad de éstos con el equipo del buque, los procedimientos y la capacidad de maniobra;



- .8 las actividades que se desarrollan a bordo del buque en un momento dado, incluidas las relacionadas con las radiocomunicaciones, así como la disponibilidad de personal que preste asistencia de inmediato en el puente en caso necesario;
- .9 el estado operacional de los instrumentos y mandos del puente, incluidos los sistemas de alarma;
- .10 el control del timón y la hélice y las características de maniobra del buque;
- .11 el tamaño del buque y el campo de visión desde el puesto de mando;
- .12 la configuración del puente, y en qué medida ésta puede impedir que un miembro de la guardia vea u oiga cualquier hecho exterior; y
- .13 cualquier otra norma, procedimiento u orientación pertinentes relacionados con la organización de la guardia y la aptitud para el servicio que haya adoptado la Organización.

Organización de la guardia

18 Para decidir la composición de la guardia en el puente, de la cual podrán formar parte marineros debidamente cualificados, se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes factores:

- .1 la necesidad de que en ningún momento el puente quede sin dotación;
- .2 el estado del tiempo, la visibilidad y si hay luz diurna u oscuridad;
- .3 la proximidad de peligros para la navegación que puedan obligar al oficial encargado de la guardia a desempeñar cometidos náuticos adicionales;
- .4 el uso y el estado de funcionamiento de ayudas náuticas tales como los SIVCE, el radar o los dispositivos electrónicos indicadores de la situación y de todo equipo que pueda afectar a la navegación segura del buque;
- .5 si el buque está provisto de piloto automático o no;
- .6 si es necesario desempeñar cometidos relacionados con las radiocomunicaciones;
- .7 los mandos de los espacios de máquinas sin dotación permanente, las alarmas y los indicadores en el puente, así como los procedimientos para su utilización y limitaciones; y
- .8 toda exigencia inusitada que impongan a la guardia de navegación circunstancias operacionales especiales.

Relevo de la guardia

- 19 El oficial encargado de la guardia de navegación no la entregará al oficial de relevo si existen motivos para pensar que está evidentemente incapacitado para desempeñar con eficacia sus cometidos de guardia, en cuyo caso dará parte al capitán.
- 20 El oficial de relevo se asegurará de que todos los miembros de la guardia de relevo están en perfecto estado para cumplir sus cometidos, especialmente por lo que respecta a la adaptación de su visión a las condiciones nocturnas. Los oficiales de relevo no se harán cargo de la guardia hasta que su propia visión se haya adaptado completamente a las condiciones de luminosidad reinantes.



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"

Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490

Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670

www.dimar.gub.co

- 21 Antes de hacerse cargo de la guardia, los oficiales de relevo comprobarán la situación estimada o verdadera del buque y se cerciorarán de cuáles son la derrota proyectada, el rumbo y la velocidad, y los mandos de los espacios de máquinas sin dotación permanente, según proceda, tomando nota de todo peligro para la navegación que quepa esperar durante su turno de guardia.
- 22 Los oficiales de relevo comprobarán personalmente:
- .1 las órdenes permanentes y las consignas especiales del capitán relativas a la navegación del buque;
 - .2 la situación, la derrota, la velocidad y el calado del buque;
 - .3 los estados de mareas, corrientes, condiciones meteorológicas y visibilidad, actuales y previstos, y el efecto de esos factores en la derrota y la velocidad;
 - .4 los procedimientos de utilización de los motores principales para maniobrar cuando se controlen desde el puente; y
 - .5 la situación de navegación, incluidos entre otros:
 - .5.1 el estado de funcionamiento de todo el equipo de navegación y de seguridad que se esté utilizando o quepa utilizar durante la guardia,
 - .5.2 los errores de los compases giroscópico y magnético,
 - .5.3 la presencia y el movimiento de otros buques a la vista o de los que se sepa que están en las proximidades,
 - .5.4 las condiciones y riesgos que pueden presentarse durante la guardia, y
 - .5.5 los efectos posibles de la escora, el asiento, la densidad del agua y el empopamiento en la sonda bajo quilla.
- 23 Si en el momento del relevo del oficial encargado de la guardia de navegación hay iniciada una maniobra o se está actuando con miras a evitar un peligro, el relevo de dicho oficial se demorará hasta que se haya dado fin a la operación de que se trate.

Realización de la guardia de navegación

- 24 El oficial encargado de la guardia de navegación:
- .1 montará guardia en el puente;
 - .2 no abandonará en ninguna circunstancia el puente hasta ser debidamente relevado; y
 - .3 seguirá siendo responsable de la navegación segura del buque, aunque el capitán se halle presente en el puente, en tanto no se le informe concretamente de que el capitán ha asumido dicha responsabilidad y ello haya quedado bien entendido por ambos.
- 25 Durante la guardia se comprobarán a intervalos suficientemente frecuentes el rumbo seguido, la situación y la velocidad, utilizando todas las ayudas náuticas disponibles y necesarias para garantizar que el buque siga el rumbo previsto.
- 26 El oficial encargado de la guardia de navegación sabrá perfectamente cuáles son la ubicación y el funcionamiento de todo el equipo de seguridad y de navegación que haya a bordo, y conocerá y tendrá en cuenta las limitaciones operacionales de dicho equipo.
- 27 Al oficial encargado de la guardia de navegación no se le asignará ningún otro cometido cuyo desempeño pueda entorpecer la navegación segura del buque ni él lo aceptará.



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"

Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490

Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670

www.dimar.mil.co

- 28 Cuando utilice el radar, el oficial encargado de la guardia de navegación tendrá en cuenta la necesidad de cumplir en todo momento con las disposiciones pertinentes del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, en su forma enmendada.
- 29 En caso de necesidad, el oficial encargado de la guardia de navegación no dudará en hacer uso del timón, las máquinas y el aparato de señales acústicas. No obstante, siempre que pueda, avisará con tiempo de toda variación que vaya a introducir en la velocidad de las máquinas o utilizará eficazmente los mandos de los espacios de máquinas sin dotación permanente situados en el puente, de conformidad con los procedimientos apropiados.
- 30 Los oficiales de la guardia de navegación conocerán las características de maniobra de su buque, incluidas las distancias de parada, sin olvidar que otros buques pueden tener características de maniobra diferentes.
- 31 Se anotarán debidamente los movimientos y actividades relacionados con la navegación del buque que se produzcan durante la guardia.
- 32 Es de especial importancia que el oficial encargado de la guardia de navegación haga que en todo momento se mantenga un servicio de vigía adecuado. Si el buque tiene un cuarto de derrota separado, el oficial encargado de la guardia de navegación podrá pasar a él, cuando sea esencial, durante un periodo breve y para el necesario cumplimiento de cometidos náuticos, pero antes habrá de cerciorarse de que no hay riesgo en ello y de que se seguirá manteniendo un servicio de vigía adecuado.
- 33 En el curso de la navegación, con la mayor frecuencia posible y cuando las circunstancias lo permitan, se someterá el equipo náutico de a bordo a pruebas operacionales, especialmente cuando se prevean situaciones que entrañen peligro para la navegación; cuando proceda, se dejará constancia de las pruebas efectuadas. Tales pruebas se realizarán antes de entrar en el puerto o salir de él.
- 34 El oficial encargado de la guardia de navegación verificará con regularidad que:
- .1 la persona que gobierna el buque, o el piloto automático, mantiene el rumbo correcto;
 - .2 el error del compás magistral se determina por lo menos una vez durante cada guardia y, si es posible, después de todo cambio importante de rumbo; que el compás magistral y los girocompases se comparan con frecuencia y que los repetidores están sincronizados con el magistral;
 - .3 el piloto automático se comprueba en la modalidad manual por lo menos una vez durante cada guardia;
 - .4 las luces de navegación y de señales y el resto del equipo náutico funcionan correctamente;
 - .5 el equipo radioeléctrico funciona correctamente según lo dispuesto en el párrafo 86 de esta sección; y
 - .6 los mandos de los espacios de máquinas sin dotación permanente y las alarmas e indicadores funcionan correctamente.
- 35 El oficial encargado de la guardia de navegación tendrá presente la necesidad de cumplir en todo momento las prescripciones en vigor del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974* (Convenio SOLAS). El oficial encargado de la guardia de navegación tendrá en cuenta:



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"

Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490

Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670

www.dimar.mil.co

- .1 que es necesario apostar una persona para que gobierne el buque y poder pasar a la modalidad de gobierno manual con tiempo suficiente para hacer frente sin riesgos a cualquier situación que pueda entrañar peligro; y
 - .2 que, cuando se navega con piloto automático, es peligrosísimo dejar que se llegue a una situación en la que el oficial encargado de la guardia de navegación carezca de ayuda y se vea obligado a interrumpir el servicio de vigía para tomar medidas de emergencia.
- 36 Los oficiales que formen parte de la guardia de navegación conocerán perfectamente la utilización de todas las ayudas electrónicas a la navegación que haya a bordo, así como sus posibilidades y limitaciones, las emplearán cuando proceda, y tendrán en cuenta que la ecosonda es una valiosa ayuda náutica.
- 37 El oficial encargado de la guardia de navegación utilizará el radar siempre que haya o se prevea visibilidad reducida y en todo momento en aguas de mucho tráfico, teniendo presentes las limitaciones del aparato.
- 38 El oficial encargado de la guardia de navegación hará que se cambien a intervalos suficientemente frecuentes las escalas de distancias con objeto de detectar los blancos lo antes posible. Se tendrá presente que los blancos pequeños o débiles no siempre se detectan.
- 39 Siempre que se esté utilizando el radar, el oficial encargado de la guardia de navegación seleccionará la escala de distancias apropiada, observará cuidadosamente la imagen y se asegurará de que el punteo o el análisis sistemático de los datos se efectúe con tiempo.
- 40 El oficial encargado de la guardia de navegación notificará en el acto al capitán:
- .1 si hay o se prevé visibilidad reducida;
 - .2 si las condiciones de tráfico o los movimientos de otros buques causan preocupación;
 - .3 si se experimenta dificultad para mantener el rumbo;
 - .4 si no se avista tierra o una marca de navegación, o no se obtienen ecos de sonda en el momento esperado;
 - .5 si inesperadamente se avista tierra o una marca de navegación, o se produce un cambio en los ecos de sonda;
 - .6 si se averían las máquinas, el telemando de la máquina propulsora, el aparato de gobierno o cualquier equipo esencial de navegación, las alarmas o los indicadores;
 - .7 si falla el equipo de radiocomunicaciones;
 - .8 si, con temporal, el oficial teme que el buque sufra daños causados por los elementos;
 - .9 si el buque se enfrenta con un peligro cualquiera para la navegación, como hielo o un derrelicto; y
 - .10 si se ha producido cualquier otra emergencia o si tiene la menor duda.
- 41 No obstante la obligación de informar inmediatamente al capitán, en cualquiera de las circunstancias citadas, el oficial encargado de la guardia de navegación no vacilará en tomar en el acto las medidas que las circunstancias exijan en relación con la seguridad del buque.
- 42 El oficial encargado de la guardia de navegación dará al personal que haya de realizar ésta todas las consignas y la información que convengan para garantizar una guardia segura y una adecuada vigilancia.

* Véanse las reglas V/24, V/25 y V/26 del Convenio SOLAS.



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"
 Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490
 Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670
www.dimar.mil.co

Guardias en distintas condiciones y zonas

Tiempo despejado

- 43 El oficial encargado de la guardia de navegación comprobará frecuentemente con el compás la demora exacta de los buques que se aproximen con objeto de detectar con prontitud cualquier riesgo de abordaje y tendrá en cuenta que ese riesgo existe a veces aun cuando sea evidente un cambio considerable de demora, especialmente en casos de aproximación a un buque muy grande o a un remolque, o en casos de aproximación a un buque que esté muy cerca. El oficial encargado de la guardia de navegación también actuará pronta y positivamente, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, en su forma enmendada, y comprobará luego que las medidas tomadas están produciendo el efecto deseado.
- 44 Con tiempo despejado, y siempre que sea posible, el oficial encargado de la guardia de navegación efectuará prácticas de radar.

Visibilidad reducida

- 45 Cuando haya o se prevea visibilidad reducida, el oficial encargado de la guardia de navegación observará ante todo las disposiciones pertinentes del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, en su forma enmendada, prestando especial atención a la necesidad de emitir las señales de niebla, navegar a la velocidad de seguridad y tener las máquinas listas para maniobrar inmediatamente. Además, el oficial encargado de la guardia de navegación:
- .1 informará al capitán;
 - .2 apostará los vigías necesarios;
 - .3 exhibirá las luces de navegación; y
 - .4 hará funcionar el radar y lo utilizará.

Periodos de oscuridad

- 46 El capitán y el oficial encargado de la guardia de navegación, al organizar el servicio de vigía, tendrán debidamente en cuenta el equipo y las ayudas náuticas disponibles en el puente y sus limitaciones, así como los procedimientos y mecanismos preventivos aplicados.

Navegación en aguas costeras y con tráfico intenso

- 47 Se utilizará la carta de mayor escala que haya a bordo, adecuada para la zona de que se trate y corregida con la información más reciente de que se disponga. Los puntos de situación se tomarán a intervalos frecuentes y, siempre que las circunstancias lo permitan, utilizando más de un método. Cuando se utilicen los SIVCE, se usará el código pertinente de las cartas náuticas electrónicas y la situación del buque se verificará a intervalos adecuados, por medios independientes de determinación de la situación.
- 48 El oficial encargado de la guardia de navegación identificará inequívocamente todas las marcas de navegación pertinentes.



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"

Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490

Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670

www.dimar.mil.co

Navegación con el práctico a bordo

- 49 No obstante los cometidos y obligaciones de los prácticos, la presencia de éstos a bordo no exime al capitán ni al oficial encargado de la guardia de navegación de los cometidos y obligaciones que tengan en relación con la seguridad del buque. El capitán y el práctico intercambiarán información relativa a los procedimientos de navegación, las condiciones locales y las características del buque. El capitán y el oficial encargado de la guardia de navegación cooperarán estrechamente con el práctico y comprobarán con exactitud la situación y los movimientos del buque.
- 50 Si cabe la menor duda en cuanto a la actuación o a las intenciones del práctico, el oficial encargado de la guardia de navegación procurará obtener de éste la oportuna aclaración y, si persisten sus dudas, lo notificará inmediatamente al capitán y tomará las medidas que sean necesarias antes de su llegada.

Buque fondeado

- 51 Si el capitán lo considera necesario, cuando el buque esté fondeado se realizará una guardia continua de navegación. En tal caso, el oficial encargado de la guardia de navegación:
- .1 determinará la situación del buque y la trazará en la carta apropiada lo antes posible;
 - .2 cuando las circunstancias lo permitan, comprobará a intervalos suficientemente frecuentes, tomando demoras de marcas de navegación fijas o de objetos fácilmente identificables de la costa, si el buque sigue fondeado con seguridad;
 - .3 hará que se mantenga un servicio de vigía adecuado;
 - .4 hará que se efectúen periódicamente las rondas de inspección del buque;
 - .5 observará las condiciones meteorológicas y el estado de las mareas y de la mar;
 - .6 si el buque garrea, lo notificará al capitán y tomará todas las medidas necesarias;
 - .7 hará que las máquinas principales y demás maquinaria estén listas para funcionar de acuerdo con las instrucciones del capitán;
 - .8 si la visibilidad disminuye, lo notificará al capitán;
 - .9 hará que el buque exhiba las luces y marcas apropiadas y emita las señales acústicas, de conformidad con las reglas pertinentes; y
 - .10 tomará medidas para proteger el medio marino de la contaminación que pueda originar el buque y dará cumplimiento a las reglas pertinentes para prevenirla.

Parte 4-2 - Principios que procede observar en la realización de las guardias de máquinas

- 52 La expresión guardia de máquinas utilizada en las partes 4-2, 5-2 y 5-4 de la presente sección designa al grupo de personas que integran la guardia, o el periodo de responsabilidad de un oficial durante el cual la presencia física de dicho oficial en los espacios de máquinas puede ser, o no ser, necesaria.
- 53 El oficial encargado de la guardia de máquinas es el representante del jefe de máquinas y el principal responsable en todo momento de velar por que las máquinas de las que depende la seguridad del buque funcionen de modo seguro y eficaz y se mantengan debidamente, y está encargado de la inspección, el funcionamiento y la comprobación, según sea necesario, de las máquinas y el equipo que sean responsabilidad del personal de guardia.



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"

Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490

Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670

www.dimar.mil.co

Organización de la guardia

- 54 La composición de la guardia de máquinas será adecuada en todo momento para garantizar que las máquinas vinculadas al funcionamiento del buque operan de modo seguro, tanto en la modalidad de accionamiento manual como en la modalidad automática, y será apropiada para las circunstancias y condiciones reinantes.
- 55 Al decidir la composición de la guardia de máquinas, en la cual podrán figurar marineros debidamente cualificados, se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes criterios:
- .1 el tipo de buque, y el tipo y estado de las máquinas;
 - .2 la adecuada supervisión, en todo momento, de las máquinas que afectan al funcionamiento seguro del buque;
 - .3 las modalidades operacionales especiales impuestas por factores tales como el estado del tiempo, los hielos, las aguas contaminadas, las aguas poco profundas, las situaciones de emergencia, la contención de averías y la lucha contra la contaminación;
 - .4 las cualificaciones y la experiencia del personal de la guardia de máquinas;
 - .5 la seguridad de la vida humana, del buque, de la carga y del puerto, y la protección del medio ambiente;
 - .6 el cumplimiento de los reglamentos internacionales, nacionales y locales; y
 - .7 el mantenimiento de las operaciones normales del buque.

Relevo de la guardia

- 56 El oficial encargado de la guardia de máquinas no la entregará al oficial de relevo si existen motivos para pensar que está evidentemente incapacitado para desempeñar con eficacia sus cometidos de guardia, en cuyo caso dará parte al jefe de máquinas.
- 57 El oficial de relevo de la guardia de máquinas se asegurará de que los miembros de la guardia están en perfecto estado para cumplir con eficacia sus cometidos.
- 58 Antes de hacerse cargo de la guardia de máquinas, los oficiales de relevo comprobarán, como mínimo, los siguientes puntos:
- .1 las órdenes permanentes y las consignas especiales del jefe de máquinas relativas al funcionamiento de los sistemas y máquinas del buque;
 - .2 la naturaleza de cualquier trabajo que se esté realizando en las máquinas y en los sistemas, el personal que interviene en él y los riesgos que pueda entrañar;
 - .3 el nivel y, cuando proceda, el estado del agua o de los residuos que haya en las sentinas y en los tanques de lastre, los tanques de decantación, los tanques de reserva, los tanques de agua dulce y los tanques de aguas sucias, y las prescripciones especiales aplicables a la utilización o eliminación del contenido de esos tanques o sentinas;
 - .4 el estado y el nivel del combustible en los tanques de reserva, el tanque de sedimentación, el tanque de servicio diario y en las instalaciones de almacenamiento del combustible;
 - .5 cualquier prescripción especial relativa a la eliminación de aguas de los sistemas sanitarios;
 - .6 el estado y la modalidad operacional de los distintos sistemas principales y auxiliares, incluido el sistema de distribución de energía eléctrica;



- .7 cuando proceda, el estado del equipo de la consola de vigilancia y control, y qué equipo está siendo accionado manualmente;
- .8 cuando proceda, el estado y la modalidad operacional de los dispositivos de control automático de las calderas, tales como los sistemas de control de fallos del quemador, los sistemas de control de límites, los sistemas de control de la combustión, los sistemas de control del suministro de combustible y otro equipo relacionado con el funcionamiento de las calderas de vapor;
- .9 las situaciones potencialmente desfavorables originadas por mal tiempo, hielos o aguas contaminadas o poco profundas;
- .10 las modalidades operacionales especiales impuestas por fallos del equipo o por condiciones desfavorables para el buque;
- .11 los informes de los marineros de máquinas relativos a los cometidos que tengan asignados;
- .12 la disponibilidad de los dispositivos de lucha contra incendios; y
- .13 el mantenimiento del diario de máquinas.

Realización de la guardia de máquinas

- 59 El oficial encargado de la guardia de máquinas hará que se respeten las disposiciones establecidas para la misma y que, bajo su dirección, los marineros de máquinas que formen parte de dicha guardia ayuden a mantener el funcionamiento seguro y eficaz de las máquinas propulsoras y del equipo auxiliar.
- 60 El oficial encargado de la guardia de máquinas seguirá siendo responsable de las operaciones en los espacios de máquinas, aunque el jefe de máquinas se halle presente en dichos espacios, en tanto no se le informe concretamente de que el jefe de máquinas ha asumido dicha responsabilidad y ello haya quedado bien entendido por ambos.
- 61 Todos los miembros de la guardia de máquinas estarán familiarizados con los cometidos que les hayan sido asignados en ella. Además, en relación con el buque de que se trate, habrán de conocer:
 - .1 la utilización de los sistemas apropiados de comunicación interna;
 - .2 las rutas de evacuación desde los espacios de máquinas;
 - .3 los sistemas de alarma de la cámara de máquinas y las diferencias entre las diversas alarmas, especialmente la de los medios de extinción de incendios; y
 - .4 la cantidad, la ubicación y los tipos del equipo contra incendios y los aparatos de lucha contra averías en los espacios de máquinas, así como el modo de utilizar dicho equipo y las distintas precauciones que procede tomar.
- 62 Se tomará nota de toda máquina que no funcione bien o de la cual quepa esperar un funcionamiento defectuoso o que requiera un servicio especial, así como de las medidas ya tomadas al respecto. Se preverán también otras medidas en caso necesario.
- 63 Cuando los espacios de máquinas estén provistos de dotación, el oficial encargado de la guardia de máquinas estará en todo momento preparado para accionar el equipo propulsor en respuesta a las necesidades que pueda haber de cambio de sentido o de velocidad.



- 64 Cuando los espacios de máquinas no tengan dotación permanente, el oficial de servicio a cargo de la guardia de máquinas se hallará siempre disponible y localizable para ocuparse de esos espacios.
- 65 Se cumplirán con prontitud todas las órdenes del puente y se registrarán los cambios de sentido y de velocidad de las unidades propulsoras principales, salvo en los buques respecto de los cuales, dadas sus dimensiones o características, la Administración decida que no es posible llevar tal registro. El oficial encargado de la guardia de máquinas hará que, en la modalidad de accionamiento manual, los controles de la unidad propulsora principal estén atendidos en todo momento, tanto en condiciones de espera como de maniobra.
- 66 Se prestará la atención necesaria al mantenimiento en curso y cuidado de todas las máquinas, incluidos los sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, hidráulicos y neumáticos, los aparatos de control de esos sistemas y el equipo de seguridad correspondiente, el equipo de todos los sistemas que dan servicio a los alojamientos y el registro de los pertrechos y piezas de respeto utilizados.
- 67 El jefe de máquinas hará que se informe al oficial encargado de la guardia de máquinas de cuantas operaciones de mantenimiento preventivo, control de averías y reparación hayan de realizarse durante la guardia. El oficial encargado de la guardia de máquinas se ocupará del aislamiento, la puesta fuera de circuito y el ajuste de todas las máquinas que sean responsabilidad del personal de guardia y en las que haya de realizarse algún trabajo, y llevará un registro de todo trabajo que se realice.
- 68 Cuando en la sala de máquinas se aplique la condición de espera, el oficial encargado de la guardia de máquinas hará que todas las máquinas y todo el equipo que puedan utilizarse en las maniobras se encuentren prestos para realizar éstas y que se cuente con suficiente reserva de energía para el aparato de gobierno y otras necesidades.
- 69 A los oficiales encargados de la guardia de máquinas no se les asignará ningún otro cometido cuyo desempeño pueda entorpecer sus cometidos de supervisión del sistema propulsor principal y del equipo auxiliar, ni ellos lo aceptarán. Mantendrán la instalación propulsora principal y los sistemas auxiliares bajo una supervisión constante hasta que sean debidamente relevados e inspeccionarán periódicamente las máquinas que estén a su cargo. También harán que se efectúen rondas de inspección en los espacios de máquinas y del aparato de gobierno con el fin de percibir defectos de funcionamiento o averías del equipo, de dar el oportuno parte al respecto, y de realizar o dirigir reajustes rutinarios, las operaciones de mantenimiento que hagan falta y cualesquiera otras tareas necesarias.
- 70 Los oficiales encargados de una guardia de máquinas darán instrucciones a todos los demás miembros de dicha guardia para que les informen de cualquier situación potencialmente peligrosa que pueda dañar las máquinas y comprometer la seguridad de la vida humana o del buque.



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"

Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490

Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670

www.dimar.mil.co

- 71 El oficial encargado de la guardia de máquinas hará que la guardia de los espacios de máquinas sea supervisada y dispondrá lo necesario para contar con sustitutos en caso de que alguna de las personas de guardia esté incapacitada. La guardia de máquinas no dejará nunca desatendidos los espacios de máquinas hasta el punto de imposibilitar el accionamiento manual del equipo o de los dispositivos reguladores que haya en la cámara de máquinas.
- 72 El oficial encargado de la guardia de máquinas tomará las medidas necesarias para contener los efectos de los daños resultantes de averías del equipo, o de incendio, inundación, roturas, abordaje, varada u otras causas.
- 73 Antes de dar fin a su servicio de guardia de máquinas, el oficial encargado de ella hará que todos los sucesos relacionados con las máquinas principales y auxiliares acaecidos durante la guardia queden adecuadamente registrados.
- 74 El oficial encargado de la guardia de máquinas cooperará con el oficial encargado del mantenimiento en todas las operaciones de mantenimiento preventivo, de control de averías o de reparaciones. Sin perjuicio de que se añadan otras, las actividades a las que se extenderá esa cooperación son las siguientes:
- .1 aislar y cortocircuitar las máquinas en las que se haya de trabajar;
 - .2 regular el resto de la instalación para que funcione adecuadamente y sin riesgos durante el periodo de mantenimiento;
 - .3 anotar en el Diario de máquinas o en cualquier otro documento apropiado cuál es el equipo en el que se ha trabajado y qué personal intervino, qué medidas de seguridad se han tomado y por quién, tanto con objeto de informar a los oficiales de relevo como a efectos de registro; y
 - .4 comprobar y poner en servicio, cuando proceda, la maquinaria o el equipo reparados.
- 75 El oficial encargado de la guardia de máquinas hará que los marineros de máquinas que desempeñen cometidos de mantenimiento estén disponibles para ayudar en el accionamiento manual de las máquinas en caso de fallo del equipo automático.
- 76 El oficial encargado de la guardia de máquinas tendrá presente que todo cambio de velocidad originado por malfuncionamiento de las máquinas o toda pérdida de gobierno pueden hacer peligrar la seguridad del buque o poner en peligro la vida humana en el mar. Se avisará inmediatamente al puente en caso de incendio y de cualquier medida que esté a punto de tomarse en los espacios de máquinas que pueda conllevar una reducción en la velocidad del buque, así como de todo fallo inminente en el aparato de gobierno, parada del sistema propulsor del buque o anomalía en la generación de energía eléctrica, o amenaza parecida para la seguridad. Siempre que sea posible se dará el oportuno parte antes de efectuar cambios, de manera que el puente disponga del máximo tiempo y tome todas las medidas posibles para evitar un siniestro marítimo.
- 77 El oficial encargado de la guardia de máquinas notificará en el acto al jefe de máquinas:
- .1 si se produce en la máquina alguna avería o defecto de funcionamiento que pueda poner en peligro el funcionamiento seguro del buque;



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"

Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490

Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670

www.dimar.mil.co

- .2 si se produce un defecto de funcionamiento que, a su juicio, pueda originar averías o fallos en la máquina propulsora, en la auxiliar o en los sistemas de control y de gobierno;
y
.3 cualquier emergencia, o si duda en cuanto a la decisión o las medidas que conviene tomar.
- 78 No obstante la obligación de dar parte al jefe de máquinas en los casos citados, el oficial encargado de la guardia de máquinas no vacilará en tomar en el acto las medidas que las circunstancias exijan en relación con la seguridad del buque, de sus máquinas y de su tripulación.
- 79 El oficial encargado de la guardia de máquinas dará al personal que haya de realizar ésta todas las consignas y la información que convengan para garantizar una guardia segura. Los cuidados rutinarios que se dispensen a las máquinas de modo incidental como parte de la realización de una guardia segura se considerarán integrados en el régimen normal de la guardia.
- Las operaciones detalladas de mantenimiento que obliguen a efectuar alguna reparación en el equipo eléctrico, mecánico, hidráulico, neumático y electrónico de todo el buque se realizarán con conocimiento del oficial encargado de la guardia de máquinas y del jefe de máquinas. Se llevará un registro de todas estas reparaciones.

Guardias de máquinas en distintas condiciones y zonas

Visibilidad reducida

- 80 El oficial encargado de la guardia de máquinas garantizará que se disponga de una presión constante de aire o vapor para emitir señales acústicas y que toda orden procedente del puente sobre cambios de rumbo o de velocidad se ejecute de forma inmediata en todo momento y, además, que las máquinas auxiliares que se utilicen para maniobrar estén disponibles inmediatamente.

Navegación en aguas costeras y con tráfico intenso

- 81 El oficial encargado de la guardia de máquinas hará que todas las máquinas que intervengan en la maniobra del buque puedan pasar inmediatamente a la modalidad de accionamiento manual cuando se le notifique que el buque está en aguas con tráfico intenso.
- Además, el oficial encargado de la guardia de máquinas hará que se cuente con suficiente reserva de energía para el gobierno y otras necesidades de la maniobra. El aparato de gobierno de emergencia y demás equipo auxiliar estarán listos para funcionar inmediatamente.

Buque fondeado

- 82 En un fondeadero desabrigado el jefe de máquinas consultará con el capitán si procede o no montar la misma guardia de máquinas que en la mar.
- 83 Cuando el buque esté fondeado en una rada abierta o se halle en cualquier otra situación equiparable a la de "en la mar", el oficial encargado de la guardia de máquinas hará que:



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"
Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490
Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670
www.dimar.mil.co

- .1 se mantenga una guardia de máquinas eficaz;
- .2 se efectúen inspecciones periódicas de todas las máquinas en funcionamiento y en espera;
- .3 las máquinas principales y auxiliares estén listas para funcionar de acuerdo con las órdenes del puente;
- .4 se tomen medidas para proteger el medio marino de la contaminación que pueda originar el buque y se dé cumplimiento a las reglas pertinentes para prevenirla; y
- .5 todos los sistemas de control de averías y de lucha contra incendios estén listos para ser utilizados.

Parte 4-3 - Principios que procede observar en el servicio de escucha radioeléctrica

Disposiciones generales

84 Las Administraciones señalarán a la atención de las compañías, los capitanes y el personal encargado del servicio de escucha radioeléctrica las siguientes disposiciones, que deberán cumplirse para garantizar un adecuado servicio de escucha radioeléctrica de seguridad mientras el buque esté en la mar. En la observancia del Código, habrá que tener presente lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones.

Organización del servicio

85 Al organizar el servicio de escucha radioeléctrica, el capitán de todo buque de navegación marítima:

- .1 se asegurará de que la escucha se mantiene de conformidad con las disposiciones pertinentes del Reglamento de Radiocomunicaciones y del Convenio SOLAS;
- .2 se asegurará de que los cometidos fundamentales del servicio de escucha radioeléctrica no quedan negativamente afectados por atender al tráfico radioeléctrico que no sea pertinente para el movimiento sin riesgos del buque y la seguridad de la navegación; y
- .3 tendrá en cuenta el equipo radioeléctrico instalado a bordo y su modalidad operacional.

Realización de la escucha radioeléctrica

86 El radio operador encargado del servicio de escucha radioeléctrica:

- .1 se asegurará de que se mantiene la escucha en las frecuencias especificadas en el Reglamento de Radiocomunicaciones y en el Convenio SOLAS; y
- .2 mientras esté de servicio, comprobará periódicamente el funcionamiento del equipo radioeléctrico y de sus fuentes de energía, e informará al capitán de cualquier fallo que observe en el equipo.

87 Se cumplirá lo prescrito en el Reglamento de Radiocomunicaciones y en el Convenio SOLAS con respecto al mantenimiento del registro radiotelegráfico o radioeléctrico, según el caso.

88 El mantenimiento del registro radioeléctrico es, según lo prescrito en el Reglamento de Radiocomunicaciones y en el Convenio SOLAS, responsabilidad del radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro. En el registro radioeléctrico se harán constar, con la hora correspondiente:



- .1 un resumen de las radiocomunicaciones de socorro, urgencia y seguridad;
 - .2 los sucesos de importancia que afecten al servicio de radiocomunicaciones;
 - .3 la situación del buque, al menos una vez al día en los casos en que sea procedente; y
 - .4 un resumen del estado del equipo radioeléctrico, incluidas sus fuentes de energía.
- 89 El registro radioeléctrico se mantendrá en el lugar donde se realicen las operaciones relacionadas con las comunicaciones de socorro, y estará disponible:
- .1 para su inspección por el capitán; y
 - .2 para su inspección por todo funcionario autorizado de la Administración y por todo funcionario debidamente autorizado que realice inspecciones de conformidad con el artículo X del Convenio.

PARTE 5 - GUARDIAS EN PUERTO

Principios que procede observar en todas las guardias

Generalidades

90 En todo buque que esté atracado o fondeado de modo seguro en puerto, en circunstancias normales, el capitán tomará disposiciones que garanticen una guardia adecuada y eficaz a fines de seguridad. Para tipos especiales de sistemas de propulsión o de equipo auxiliar y para buques que transporten cargas peligrosas o potencialmente peligrosas, tóxicas o muy inflamables, u otros tipos especiales de carga, podrá ser necesario establecer prescripciones particulares.

Organización de la guardia

- 91 Las disposiciones tomadas para la realización de la guardia del puente con el buque en puerto serán en todo momento las oportunas para:
- .1 garantizar la seguridad de la vida humana, del buque, de las instalaciones portuarias y del medio ambiente, y que se haga funcionar correctamente las máquinas de las operaciones de carga;
 - .2 observar lo dispuesto en los reglamentos internacionales, nacionales y locales; y
 - .3 mantener el orden y la actividad normal a bordo.
- 92 El capitán decidirá la composición y la duración de la guardia del puente, habida cuenta de las condiciones del fondeo, el tipo de buque y la índole de los cometidos previstos.
- 93 Si el capitán lo estima necesario, de la guardia del puente se encargará un oficial cualificado.
- 94 El equipo necesario estará dispuesto de modo que contribuya a la eficacia de la guardia.
- 95 El jefe de máquinas garantizará, consultando con el capitán, que se tomen las disposiciones adecuadas para que la organización de la guardia de máquinas sea segura mientras el buque esté en puerto. Al decidir la composición de la guardia de máquinas, en la cual podrán figurar marineros de máquinas, se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes puntos:



- .1 en todos los buques con potencia propulsora igual o superior a 3 000 kW habrá siempre un oficial encargado de la guardia de máquinas;
- .2 en los buques con potencia propulsora inferior a 3 000 kW se podrá prescindir, a discreción del capitán y tras consultar al jefe de máquinas, de que haya un oficial encargado de la guardia de máquinas; y
- .3 mientras los oficiales estén encargados de una guardia de máquinas, no se les asignará ninguna otra tarea o cometido cuyo desempeño pueda entorpecer sus cometidos de supervisión de las instalaciones de máquinas del buque.

Relevo de la guardia

- 96 Los oficiales encargados de la guardia del puente o de máquinas no harán entrega de la misma al oficial de relevo si tienen motivos para pensar que está evidentemente incapacitado para desempeñar con eficacia sus cometidos de guardia, en cuyo caso darán parte al capitán o al jefe de máquinas. Los oficiales de relevo de la guardia del puente o de máquinas comprobarán que los miembros de la guardia están en perfecto estado para cumplir con eficacia sus cometidos.
- 97 Si en el momento del relevo de la guardia del puente o de máquinas estuviera en curso una operación importante, será el oficial saliente quien la concluya a menos que el capitán o el jefe de máquinas ordenen otra cosa.

Parte 5-1 – Relevo de la guardia del puente

- 98 Antes de hacerse cargo de la guardia del puente, el oficial de relevo será informado por el oficial encargado de la guardia del puente de los puntos siguientes:
- .1 la profundidad del atracadero, el calado del buque, las sondas y horas de pleamar y bajamar, la sujeción de las amarras, la disposición de las anclas y la longitud de la cadena del ancla, y otras características de fondeo importantes para la seguridad del buque; el estado de las máquinas principales y la disponibilidad de las mismas en caso de emergencia;
 - .2 el trabajo que haya de realizarse a bordo y la naturaleza, cantidad y disposición de la carga embarcada, y de la carga o de los residuos que queden a bordo después de descargar;
 - .3 el nivel de agua en las sentinas y en los tanques de lastre;
 - .4 las señales o luces que se exhiben o hacen sonar;
 - .5 el número de tripulantes que deben permanecer a bordo y la presencia de otras personas;
 - .6 el estado de los dispositivos contraincendios;
 - .7 toda reglamentación portuaria de carácter especial;
 - .8 las órdenes permanentes y consignas especiales del capitán;
 - .9 las líneas de comunicación disponibles entre el buque y el personal en tierra, incluidas las autoridades portuarias, en caso de emergencia o de que se necesite ayuda;
 - .10 cualquier otra circunstancia pertinente para la seguridad del buque, su tripulación y carga, o para la protección del medio ambiente contra la contaminación; y



“Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo”

Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490

Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670

www.dimar.mil.co

- .11 los procedimientos para informar a las autoridades pertinentes de toda contaminación del medio ambiente que resulte de las actividades del buque.
- 99 Antes de hacerse cargo de la guardia del puente, el oficial de relevo comprobará que:
- .1 la sujeción de las amarras y de la cadena del ancla es adecuada;
 - .2 se exhiben o se hacen sonar correctamente las señales o luces reglamentarias;
 - .3 se están observando las medidas reglamentarias de seguridad y de prevención de incendios;
 - .4 conoce la naturaleza de cualquier carga peligrosa o potencialmente peligrosa que se esté cargando o descargando, y las medidas que procede tomar en caso de derrame o de incendio; y
 - .5 ninguna condición o circunstancia externa pone en peligro al buque y que éste no constituye ningún peligro para los demás buques.

Parte 5-2 - Relevo de la guardia de máquinas

- 100 Antes de hacerse cargo de la guardia de máquinas, el oficial de relevo será informado por el oficial encargado de dicha guardia de máquinas de los puntos siguientes:
- .1 las órdenes permanentes del día y cualesquiera órdenes especiales relativas al funcionamiento del buque, las actividades de mantenimiento y la reparación de las máquinas y el equipo de control del buque;
 - .2 la naturaleza de cualquier trabajo que se esté realizando en las máquinas y en los sistemas, el personal que interviene en él y los riesgos que pueda entrañar;
 - .3 el nivel y el estado, cuando proceda, del agua o de los residuos que haya en las sentinas, los tanques de lastre, los tanques de decantación, los tanques de aguas sucias y los tanques de reserva, y las prescripciones especiales aplicables a la utilización o eliminación del contenido de esos tanques o sentinas;
 - .4 cualquier prescripción especial relativa a la eliminación de aguas de los sistemas sanitarios;
 - .5 el estado e inmediata disponibilidad del equipo portátil de extinción de incendios, de las instalaciones fijas contra incendios y de los sistemas detectores de incendios;
 - .6 el personal de reparaciones autorizado que se encuentre a bordo realizando trabajo en las máquinas; lugares donde esté trabajando dicho personal y funciones de reparación que tenga encomendadas; otras personas autorizadas a bordo y los miembros de la tripulación que se precisen;
 - .7 toda reglamentación portuaria relativa a los efluentes de los buques, las prescripciones sobre la lucha contra incendios y el alistamiento del buque, especialmente cuando se prevean condiciones de mal tiempo;
 - .8 las líneas de comunicación disponibles entre el buque y el personal de tierra, incluidas las autoridades portuarias, en caso de emergencia o de que se necesite ayuda;
 - .9 cualquier otra circunstancia pertinente para la seguridad del buque, su tripulación y la carga, o para la protección del medio ambiente contra la contaminación; y
 - .10 los procedimientos para informar a las autoridades competentes de toda contaminación del medio ambiente que resulte de los trabajos en las máquinas.



- 101 Antes de hacerse cargo de la guardia de máquinas, el oficial de relevo se cerciorará de que el oficial saliente le ha informado de los puntos enumerados supra, y deberá asimismo:
- .1 conocer las fuentes existentes y posibles de suministro y distribución de energía, calor y luz;
 - .2 saber qué provisiones de combustible, lubricantes y agua hay a bordo y en qué estado se hallan; y
 - .3 estar en disposición de preparar el buque y sus máquinas, en la medida de lo posible, para las condiciones de espera o de emergencia, según proceda.

Parte 5-3 - Realización de la guardia del puente

- 102 El oficial encargado de la guardia del puente:
- .1 hará rondas periódicas para inspeccionar el buque;
 - .2 prestará especial atención a lo siguiente:
 - .2.1 el estado y la sujeción de la plancha de embarco, y de la cadena del ancla y las amarras, especialmente al repuntar la marea y en los fondeaderos en que la diferencia entre la pleamar y la bajamar sea grande y, en caso necesario, tomará medidas para garantizar que el equipo citado funciona con normalidad,
 - .2.2 el calado, la profundidad del agua bajo la quilla y el estado general del buque, para evitar escoras o asientos peligrosos durante las operaciones de manipulación de la carga o de lastrado,
 - .2.3 las condiciones meteorológicas y el estado de la mar,
 - .2.4 el cumplimiento de todas las reglas de seguridad y de prevención de incendios,
 - .2.5 el nivel de agua en sentinas y tanques,
 - .2.6 todas las personas que haya a bordo y los lugares en que se encuentren, especialmente las que estén en espacios muy apartados o cerrados, y
 - .2.7 las señales o luces que se exhiben o hacen sonar, según el caso;
 - .3 con mal tiempo, o cuando se reciba aviso de temporal, tomará las medidas necesarias para proteger el buque, las personas a bordo y la carga;
 - .4 tomará todas las precauciones necesarias para evitar la contaminación del medio ambiente que pueda ocasionar el buque;
 - .5 cuando una situación de emergencia amenace la seguridad del buque, dará la alarma, informará al capitán y tomará todas las medidas posibles para evitar daños al buque, a su carga o a las personas a bordo, y, en caso necesario, pedirá ayuda a las autoridades de tierra o a los buques que se hallen en las inmediaciones;
 - .6 conocerá las condiciones de estabilidad del buque de modo que, en caso de incendio, se pueda indicar a los servicios contraincendios de tierra la cantidad aproximada de agua que cabe bombear a bordo sin peligro para el buque;
 - .7 ofrecerá auxilio a los buques o personas que se hallen en peligro;
 - .8 tomará las precauciones necesarias para evitar accidentes o daños cuando se hayan de poner las hélices en marcha; y
 - .9 anotará en el diario apropiado todos los sucesos importantes que afecten al buque.



Parte 5-4 - Realización de la guardia de máquinas

- 103 Los oficiales encargados de la guardia de máquinas prestarán especial atención a los siguientes puntos:
- .1 el cumplimiento de todas las órdenes, procedimientos operacionales especiales y reglamentos relativos a los riesgos y su prevención en todos los espacios a su cargo;
 - .2 la instrumentación y los sistemas de control; la vigilancia de todos los suministros de energía, componentes y sistemas en servicio;
 - .3 las técnicas, métodos y procedimientos necesarios para evitar que se infrinjan los reglamentos anticontaminación establecidos por las autoridades locales; y
 - .4 el estado de las sentinas.
- 104 Los oficiales encargados de la guardia de máquinas:
- .1 en emergencias, darán la alarma cuando, a su juicio, lo exija la situación y tomarán todas las medidas posibles para evitar daños al buque, a las personas que haya a bordo y a la carga;
 - .2 estarán al corriente de lo que precisará el oficial de puente en cuanto al equipo para el embarque o desembarque de la carga, y otras necesidades relacionadas con los sistemas de control del lastre y la estabilidad del buque;
 - .3 realizarán frecuentes rondas de inspección para localizar posibles defectos de funcionamiento o fallos del equipo y tomarán inmediatamente medidas de reparación para salvaguardar la seguridad del buque, de las operaciones relativas a la carga, del puerto y del medio ambiente;
 - .4 harán que se tomen las precauciones necesarias, dentro de su esfera de responsabilidad, para evitar accidentes o daños a los diversos sistemas eléctricos, electrónicos, hidráulicos, neumáticos y mecánicos del buque; y
 - .5 harán que se anoten debidamente todos los sucesos importantes relativos al funcionamiento, reajuste o reparación de las máquinas del buque.

Parte 5-5 - Guardias en puerto a bordo de buques que transporten carga potencialmente peligrosa

Generalidades

- 105 El capitán de todo buque que transporte carga que sea potencialmente peligrosa, ya sea explosiva, inflamable, tóxica, perjudicial para la salud o contaminadora del medio ambiente, tomará las medidas oportunas para que la organización de la guardia sea segura. En buques que transporten carga a granel potencialmente peligrosa, esto se conseguirá mediante la disponibilidad inmediata a bordo de uno o varios oficiales debidamente cualificados y, cuando convenga, marineros, aun cuando el buque esté atracado o fondeado de modo seguro en puerto.
- 106 El capitán de todo buque que transporte carga potencialmente peligrosa que no sea granel tendrá en cuenta la naturaleza, la cantidad, el embalaje/envasado y la estiba de dicha carga, y cualquier otra circunstancia especial imperante a bordo, en el mar o en tierra.



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"
Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490
Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670
www.dimar.mil.co

Parte 5-6 - Guardia de la carga

- 107 Los oficiales que tengan la responsabilidad de planear y ejecutar las operaciones de carga se asegurarán de que dichas operaciones se lleven a cabo en condiciones de seguridad mediante el control de los riesgos específicos, incluidos los casos en que participe personal ajeno al buque.





ANEXO "B" a la Circular No. 29201407328 MD-DIMAR-SUBMERC de fecha 20/11/2014

CAPÍTULO VIII Orientaciones sobre las guardias

Sección B-VIII/1

Orientación sobre la aptitud para el servicio

Prevención de la fatiga

1 Al observar las prescripciones relativas a los periodos de descanso, "las condiciones operacionales excepcionales" deberían definirse de modo que comprendan solamente tareas indispensables a bordo que no pueden postergarse por razones de seguridad, protección marítima o protección ambiental, o que no era razonable prever al inicio del viaje.

2 Si bien no existe una definición técnica de "fatiga" aceptada unánimemente, cuantos participan en las operaciones del buque deberían ser conscientes de los factores que pueden contribuir a ella, incluidos los factores identificados por la Organización*, y deberían tenerlos en cuenta al adoptar decisiones sobre las operaciones del buque.

3 Al aplicar las prescripciones de la regla VIII/1, debería tenerse en cuenta lo siguiente:

- .1 las disposiciones para evitar la fatiga deberían garantizar que el total de horas trabajadas no sea excesivo y que sea razonable. En particular, los periodos de descanso mínimos especificados en la sección A-VIII/1 no deberían entenderse en el sentido de que las demás horas se puedan dedicar a la guardia o a otros cometidos;
- .2 la frecuencia y duración de los periodos de vacaciones y la concesión de tiempo libre compensatorio son factores concretos que contribuyen a evitar que se acumule la fatiga; y
- .3 las disposiciones podrán alterarse en el caso de buques dedicados a viajes cortos a condición de que se establezcan procedimientos especiales de seguridad.

4 Las excepciones previstas en el párrafo 9 de la sección A-VIII/1 deberían interpretarse como las excepciones establecidas en el Convenio (núm 180) de la OIT sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 o en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, cuando éste entre en vigor**. Las Partes deberían determinar las circunstancias en las que se aplicarán dichas excepciones.

5 Las Administraciones deberían seguir revisando sus disposiciones sobre prevención de la fatiga a partir de la información que reciban a raíz de las investigaciones de siniestros marítimos.

* Véanse los párrafos 2 a 4.4.1 del anexo de la resolución A.772(18) de la Asamblea de la OMI, "Factores que contribuyen a la fatiga desde el punto de vista de la dotación y la seguridad", y la circular MSC/Circ.1014, "Orientaciones acerca de la reducción y gestión de la fatiga".

** Tanto el Convenio (núm 180) de la OIT sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 como en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, no han sido ratificados por Colombia.



Prevención del uso indebido de drogas y alcohol

6 El uso indebido de drogas y alcohol repercute directamente en la aptitud y la capacidad de la gente de mar para desempeñar los cometidos de guardia u otros que incluyan los cometidos asignados de seguridad y de prevención de la contaminación, así como las tareas de protección.

No debería permitirse que la gente de mar que esté bajo la influencia de drogas o alcohol desempeñe cometidos de guardia o cometidos asignados relacionados con la seguridad, la prevención de la contaminación y la protección, hasta que no haya recuperado el uso pleno de sus facultades para llevar a cabo debidamente esos cometidos.

7 Las Administraciones deberían asegurarse de que se toman medidas adecuadas a fin de evitar que el alcohol y las drogas menoscaben la capacidad del personal de guardia y de aquéllos cuyos cometidos incluyan los cometidos asignados de seguridad y de prevención de la contaminación, así como las tareas de protección, y deberían establecer los programas de pruebas necesarios, con objeto de:

- .1 identificar el uso indebido de drogas y alcohol;
- .2 respetar la dignidad, la intimidad, la confidencialidad y los derechos jurídicos fundamentales de los interesados; y
- .3 tener en cuenta las correspondientes directrices internacionales.

8 Las compañías deberían examinar la posibilidad de implantar una política relativa al uso indebido de drogas y alcohol, redactada claramente por escrito, incluida la prohibición del consumo de alcohol en las cuatro horas anteriores a prestar servicio como integrante de la guardia, ya sea mediante su inclusión en el sistema de gestión de calidad de la compañía o por medio de una información y educación apropiadas para la gente de mar.

9 Los encargados de establecer programas de prevención del uso indebido de drogas y alcohol deberían tener en cuenta las orientaciones que contiene la publicación de la OIT titulada "Programas de prevención del uso de drogas y alcohol en el sector marítimo (Manual para los planificadores)*" en la forma en que pueda enmendarse.

Sección B-VIII/2

Orientación sobre la organización de las guardias y principios que procede observar

Las compañías, los capitanes y los oficiales de la guardia deberían tener en cuenta la orientación operacional siguiente.

PARTE 4 - ORIENTACIÓN SOBRE LAS GUARDIAS EN LA MAR

Parte 4-1 - Orientación sobre la realización de la guardia de navegación

Introducción

2 Tal vez sea necesario disponer de una orientación específica para los tipos especiales de buque, así como para los buques que transporten cargas potencialmente peligrosas, peligrosas, tóxicas o sumamente inflamables. El capitán debería facilitar esta orientación operacional, según proceda.



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"
Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490
Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670
www.dimar.mil.co

3 Es fundamental que el oficial a cargo de la guardia de navegación tenga presente la necesidad de desempeñar eficazmente sus cometidos en interés de la seguridad de la vida humana, la protección marítima y los bienes en el mar, así como para prevenir la contaminación del medio marino.

Buque fondeado

4 El capitán de todo buque que se halle en un fondeadero que no esté abrigado, en una rada abierta o en cualquier otra situación que pueda equipararse a las de "mar abierta", de conformidad con lo estipulado en el párrafo 51 de la parte 4-1 de la sección A-VIII/2 del capítulo VIII del Código de Formación, debería cerciorarse de que las disposiciones adoptadas para la guardia son las adecuadas para poder mantener en todo momento una guardia segura. Un oficial de puente debería asumir la responsabilidad de mantener una guardia segura en todo momento cuando el buque esté fondeado.

5 Al determinar las disposiciones para la guardia, y habida cuenta de la necesidad de velar por la seguridad y la protección del buque y por la protección del medio marino, el capitán debería tener en cuenta todas las circunstancias y situaciones pertinentes, especialmente:

- .1 el mantenimiento de una vigilancia continua auditiva y visual, y por todos los demás medios disponibles;
- .2 los requisitos relativos a las comunicaciones buque a buque y buque a tierra;
- .3 las condiciones climatológicas, el estado de la mar, la presencia de hielos y la existencia de corrientes;
- .4 la necesidad de supervisar continuamente la situación del buque;
- .5 la naturaleza, las dimensiones y las características del fondeadero;
- .6 las condiciones del tráfico;
- .7 las situaciones que podrían afectar a la protección del buque;
- .8 las operaciones de carga y descarga;
- .9 la designación de miembros de la tripulación que deban estar disponibles; y
- .10 los procedimientos para alertar al capitán y mantener las máquinas en condiciones de funcionar.

Parte 4-2 - Orientación sobre la realización de la guardia de máquinas

6 Tal vez sea necesario disponer de una orientación específica para los tipos especiales de sistemas de propulsión o el equipo auxiliar, así como para los buques que transporten materiales potencialmente peligrosos, peligrosos, tóxicos o altamente inflamables u otros tipos especiales de carga. El jefe de máquinas debería facilitar esta orientación operacional, en cada caso.

7 Es fundamental que el oficial encargado de la guardia de máquinas tenga presente la necesidad de desempeñar eficazmente sus cometidos en interés de la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar, así como para prevenir la contaminación del medio marino.

8 El oficial de relevo, antes de hacerse cargo de la guardia de máquinas, debería:

- .1 estar familiarizado con el emplazamiento y la utilización del equipo provisto para garantizar la seguridad de la vida humana en un medio potencialmente peligroso o tóxico;



- .2 asegurarse de que el equipo para prestar primeros auxilios en caso de emergencia se encuentra fácilmente disponible, especialmente el necesario para el tratamiento de quemaduras y escaldaduras; y
- .3 mientras el buque esté en puerto, anclado o fondeado de forma segura, mantenerse informado de:
 - .3.1 las actividades relacionadas con la carga, el estado de las funciones de mantenimiento y reparación, y todas las demás operaciones que afecten a la guardia, y
 - .3.2 la maquinaria auxiliar que se esté utilizando para los servicios de alojamiento de los pasajeros o de la tripulación, las operaciones de carga, el suministro de agua y los sistemas de extracción de gases.

Parte 4-3 - Orientación sobre el servicio de escucha radioeléctrica

Generalidades

9 Entre otras cosas, el Reglamento de Radiocomunicaciones prescribe que cada radio estación de buque cuente con la licencia correspondiente, esté bajo la suprema autoridad del capitán o de otra persona responsable del buque, y funcione únicamente bajo la supervisión de personal debidamente cualificado. Prescribe asimismo que el alerta de socorro sólo se transmitirá cuando se cuente con la autorización del capitán o de otra persona responsable del buque.

10 El capitán debería cerciorarse de que todo el personal al que se le asigne la responsabilidad de enviar un alerta de socorro ha recibido formación sobre el funcionamiento de todo el equipo radioeléctrico del buque, tiene conocimientos al respecto y es capaz de manejarlo correctamente, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.5 de la regla I/14, lo cual debería hacerse constar en el registro de la sección de puente o en el registro radioeléctrico.

Servicio de escucha

11 Además de las prescripciones relativas al servicio de escucha radioeléctrica, el capitán de todo buque de navegación marítima debería cerciorarse de que:

- .1 la estación radioeléctrica del buque dispone de una dotación adecuada para el intercambio de comunicaciones de carácter general, especialmente por lo que respecta a la correspondencia pública, teniendo en cuenta las limitaciones impuestas por los cometidos de las personas autorizadas a utilizar dicha estación radioeléctrica; y
- .2 el equipo radioeléctrico de a bordo y, de haberse instalado, la fuente de energía de reserva se mantienen en perfectas condiciones de funcionamiento.

12 La persona que figure en el cuadro de obligaciones como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro debería dar a todos los miembros pertinentes de la tripulación, con carácter periódico, la instrucción e información necesarias sobre la utilización del equipo radioeléctrico y los procedimientos que se han de seguir para las comunicaciones de socorro y seguridad. Todo ello debería hacerse constar en el registro radioeléctrico.

13 El capitán de todo buque no regido por el Convenio SOLAS 1974 debería exigir que se mantenga debidamente un servicio de escucha radioeléctrica, según determine la Administración, teniendo en cuenta el Reglamento de Radiocomunicaciones.



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"

Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490

Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670

www.dimar.mil.co

Situación operacional

14 Antes de zarpar, el radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro debería cerciorarse de que:

- .1 todo el equipo radioeléctrico de socorro y seguridad, así como la fuente de energía de reserva, están en perfectas condiciones de funcionamiento, y de que queda constancia en el registro radioeléctrico;
- .2 dispone de todos los documentos prescritos por acuerdos internacionales, los avisos a las estaciones radioeléctricas de los buques y otros documentos exigidos por la Administración, corregidos con arreglo a los suplementos más recientes, y de que el capitán ha sido informado de cualquier anomalía al respecto;
- .3 el reloj de la estación radioeléctrica se ha ajustado conforme a las señales horarias normalizadas;
- .4 las antenas están correctamente orientadas, no sufren deterioros y están debidamente conectadas; y
- .5 en la medida de lo posible, los mensajes meteorológicos y los radio avisos náuticos rutinarios que se reciban para la zona en que vaya a navegar el buque, así como los de otras zonas que haya solicitado el capitán, se hallan actualizados y se remiten a éste.

15 Al zarpar y abrir la estación, el radio operador de guardia debería:

- .1 escuchar en las frecuencias de socorro adecuadas para determinar si existe alguna situación de peligro; y
- .2 enviar una notificación de tráfico (nombre, situación y destino del buque, etc.) a la estación costera local y a otras estaciones costeras pertinentes de las que quepa esperar comunicaciones generales.

16 Una vez abierta la estación, el radio operador de guardia debería:

- .1 verificar la exactitud del reloj de la estación radioeléctrica por lo menos una vez al día, cotejándolo con las señales horarias normalizadas;
- .2 enviar una notificación de tráfico al entrar y salir de la zona de servicio de una estación costera de la que quepa esperar comunicaciones generales; y
- .3 transmitir informes a los sistemas de notificación para buques, conforme a las instrucciones del capitán.

17 Durante la navegación, el radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro debería cerciorarse del correcto funcionamiento de:

- .1 el equipo radioeléctrico de socorro y seguridad en el canal de llamada selectiva digital (LSD), efectuando como mínimo una llamada de prueba por semana; y
- .2 el equipo radioeléctrico de socorro y seguridad, realizando como mínimo una prueba al día, sin emitir señal alguna.

Los resultados de estas pruebas deberían anotarse en el registro radioeléctrico.

18 El radio operador designado para hacerse cargo de las comunicaciones generales debería cerciorarse de que se mantiene una escucha eficaz en las frecuencias en que es probable que se intercambien mensajes relativos a la situación del buque con las estaciones costeras y las estaciones terrenas costeras de las que cabe esperar mensajes. Para el intercambio de mensajes, los radio operadores deberían seguir las recomendaciones pertinentes de la UIT.



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"

Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490

Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670

www.dimar.mil.co

19 Al cerrar la estación una vez en puerto, el radio operador encargado de la escucha debería informar a la estación costera local y a las demás estaciones costeras con las que se haya mantenido en contacto de la llegada del buque a puerto y del cierre de la estación.

20 Al cerrar la estación radioeléctrica, el radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro debería:

- .1 asegurarse de que las antenas están puestas a tierra; y
- .2 comprobar que las fuentes de energía de reserva están suficientemente cargadas.

Alertas y procedimientos en situaciones de socorro

21 La llamada o el alerta de socorro tendrá prioridad absoluta sobre todas las demás transmisiones. El Reglamento de Radiocomunicaciones también establece que todas las estaciones deberán interrumpir inmediatamente, en el caso de que reciban dichas señales, cualquier otra transmisión que pueda interferir con las comunicaciones de socorro.

22 En el caso de que sea el buque propio el que se encuentre en peligro, el radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro debería asumir inmediatamente la responsabilidad de seguir los procedimientos establecidos en el Reglamento de Radiocomunicaciones y las oportunas recomendaciones del UIT-R.

23 Al recibir un alerta de socorro:

- .1 el radio operador encargado de la escucha radioeléctrica debería alertar al capitán y, en caso necesario, al radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro; y
- .2 el radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro debería evaluar la situación y asumir de inmediato la responsabilidad de seguir los procedimientos del Reglamento de Radiocomunicaciones y las recomendaciones pertinentes del UIT-R.

Mensajes de urgencia

24 En casos de urgencia que afecten al buque propio, el radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro debería asumir inmediatamente la responsabilidad de seguir los procedimientos del Reglamento de Radiocomunicaciones y las recomendaciones pertinentes del UIT-R.

25 En el caso de comunicaciones relacionadas con asesoramiento médico, el radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro debería seguir los procedimientos del Reglamento de Radiocomunicaciones y observar las pautas estipuladas en la documentación internacional pertinente (véase el párrafo 14.2) o especificadas por quien facilite el servicio satelitario.

26 En el caso de comunicaciones relacionadas con el transporte de personas que necesitan tratamiento médico, según se definen en el Protocolo adicional a los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949, y relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales (Protocolo I), el radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro debería seguir los procedimientos del Reglamento de Radiocomunicaciones.



“Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo”

Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490

Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670

www.dimar.mil.co

27 Cuando se reciba un mensaje de urgencia, el radio operador encargado de la escucha radioeléctrica debería alertar al capitán y, en caso necesario, al radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro.

Mensajes de seguridad

28 Cuando se vaya a transmitir un mensaje de seguridad, tanto el capitán como el radio operador encargado de la escucha radioeléctrica deberían seguir los procedimientos del Reglamento de Radiocomunicaciones.

29 Cuando se reciba un mensaje de seguridad, el oficial encargado de la escucha radioeléctrica debería anotar su contenido y actuar de acuerdo con las instrucciones del capitán.

30 Las radiocomunicaciones puente a puente deberían utilizar el canal 13 de ondas métricas.

Las comunicaciones de puente a puente se definen en el Reglamento de Radiocomunicaciones como "comunicaciones sobre seguridad de la navegación entre los buques".

Anotaciones en el registro radioeléctrico

31 De conformidad con los párrafos 10, 12, 14, 17 y 33, deberían hacerse anotaciones suplementarias en el registro radioeléctrico.

32 De ser posible, las transmisiones no autorizadas y los incidentes de interferencia perjudicial deberían identificarse, hacerse constar en el registro radioeléctrico y ponerse en conocimiento de la Administración, de conformidad con lo prescrito en el Reglamento de Radiocomunicaciones, además del correspondiente extracto del registro radioeléctrico.

Mantenimiento de las baterías

33 El radio operador designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de socorro estará encargado de las baterías que suministren energía a cualquiera de los elementos de la instalación radioeléctrica, incluidas las de suministro ininterrumpido, las cuales deberían:

- .1 someterse diariamente a prueba con el equipo en funcionamiento y desconectado y, cuando fuere necesario, cargarse totalmente;
- .2 someterse semanalmente a una prueba con un hidrómetro, cuando sea posible, y, cuando no se disponga de él, a una prueba de carga; y
- .3 examinarse una vez al mes para verificar la seguridad de cada una de ellas y de sus conexiones, así como su estado y el de sus compartimientos.

Los resultados de estas pruebas deberían anotarse en el registro radioeléctrico.



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"

Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490

Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670

www.dimar.mil.co

Ministerio de Defensa Nacional



Dimar
Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**

ANEXO "C" a la Circular No. 29201407328 MD-DIMAR-SUBMERC de fecha 20/11/2014

Formato modelo de cuadro en el que se indica la organización del trabajo a bordo 1

Nombre del buque: _____ Pabellón _____ Número IMO (si lo hay): _____ Última versión del cuadro _____ páginas () de ()

El número máximo de horas de trabajo o número mínimo de horas de descanso se determinará de conformidad con lo dispuesto en: _____ (ley o reglamento nacional), conforme al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, STCW/78, Enmendado (Convenio de Formación). 2

Número máximo de horas de trabajo o número mínimo de horas de descanso: _____

Otras prescripciones: _____

Puesto/Grado 3	Horas de trabajo previstas en el mar		Horas de trabajo previstas en los puertos		Observaciones 4	Número total de horas diarias de trabajo/descanso	
	Guardias (de - a)	Tareas no relacionadas con las guardias (de - a)	Guardias (de - a)	Tareas no relacionadas con las guardias (de - a)		En el mar	En puerto

Firma del capitán _____

1 Los términos utilizados en el presente cuadro modelo figurarán en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés

2 Véase al dorso extractos del Convenio de Formación STCW Enmendado.

3 Para los puestos/grados que figuran también en el documento relativo a la dotación de seguridad del buque, utilícese la misma terminología que en dicho documento.

4 Para el personal de guardia, la columna de observaciones puede utilizarse para indicar el número de horas que se prevé dedicar a tareas no programadas, y esas horas se registrarán en la columna de horas de trabajo diarias correspondiente.



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"

Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490

Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670

www.dimar.mil.co

Extractos del Convenio 180 y del Convenio de Formación STCW/78 Enmendado

Convenio de Formación STCW/78 Enmendado

Sección A-VIII/1 del Código de Formación (obligatoria)

2 Toda persona a la que se hayan asignado cometidos como oficial encargado de una guardia o como marinero que forme parte de la misma, y el personal al que se asignen cometidos de seguridad, prevención de la contaminación y protección tendrá al menos un periodo de descanso de:

- .1 un mínimo de 10 horas de descanso en todo periodo de 24 horas; y
- .2 77 horas en todo periodo de siete días.

3 Las horas de descanso podrán agruparse en dos periodos como máximo, uno de los cuales habrá de tener un mínimo de seis horas de duración y el intervalo entre dos periodos de descanso consecutivos será, como máximo, de 14 horas.

4 Las prescripciones relativas a los periodos de descanso que se indican en los párrafos 2 y 3 no habrán de mantenerse durante una emergencia o en otras condiciones operacionales excepcionales. La asignación de obligaciones, los ejercicios de lucha contra incendios y de botes salvavidas, así como los ejercicios prescritos por las leyes y los reglamentos nacionales y por los instrumentos internacionales se realizarán de manera que causen las mínimas molestias durante los periodos de descanso y no constituyan una causa de fatiga.

5. Las Administraciones exigirán que los avisos correspondientes a los periodos de guardia se coloquen en lugares fácilmente accesibles.

Sección B-VIII/1 del Código de Formación (orientación)

3 Al aplicar las prescripciones de la regla VIII/1, se tendrán en cuenta los siguientes puntos:

- .1 las disposiciones para evitar la fatiga garantizarán que el total de horas trabajadas no sea excesivo o irrazonable. En particular, los periodos de descanso mínimo especificados en la sección A-VIII/1 no deberán entenderse en el sentido de que las demás horas se puedan dedicar a la guardia o a otros servicios;
- .2 la frecuencia y duración de los periodos de vacaciones, y la concesión compensatoria de días libres son factores concretos que contribuyen a evitar que se acumule la fatiga; y
- .3 las disposiciones podrán alterarse en el caso de buques dedicados a viajes cortos a condición de que se establezcan procedimientos especiales de seguridad.



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"
Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490

Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670

www.dimar.gov.co

Ministerio de Defensa Nacional



Dimar
Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

PROSPERIDAD
PARA TODOS

ANEXO "D" a la Circular No.29201407328 MD-DIMAR-SUBMERC de fecha 20/11/2014

Formato modelo para registrar las horas de trabajo o descanso de la gente de mar *1

Nombre del buque: _____ Número IMO (si lo hay): _____ Pabellón: _____
Tripulante (nombre completo): _____ Puesto / grado: _____
Mes y año: _____ Personal de guardia *2: sí / no

Registro de las horas de trabajo / descanso *3

Sírvase indicar los periodos de trabajo o descanso, según proceda, mediante una "X" o una línea o flecha continua.

LLENAR EL CUADRO QUE FIGURA AL DORSO *3

Este buque está sujeto a las siguientes leyes, reglas y/o convenios colectivos nacionales relativos a los límites de las horas de trabajo o a los periodos de descanso:

Confirmando que el presente impreso registra de forma fidedigna las horas de trabajo o descanso del interesado.

Nombre del capitán o de la persona autorizada a firmar el registro _____
Firma del capitán o persona autorizada _____ Firma del tripulante _____
El marino recibirá una copia del presente registro. El presente impreso podrá examinarse y refrendarse con arreglo a los procedimientos habilitados por _____ (denominación de la Autoridad competente)

1 Los términos utilizados en el presente cuadro modelo figurarán en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés.

2 Indíquese si según proceda.

3 Táchese según proceda.



"Hacia la consolidación de Colombia como país marítimo"
Carrera 54 No. 26-50 PBX 2 200 490
Línea anticorrupción DIMAR 01 8000 911670
www.dimar.mil.co

