

Prefectura Naval Argentina

ORDENANZA Nº 3-18 (DPSN)

TOMO 1

“RÉGIMEN TÉCNICO DEL BUQUE”

www.prefecturanaval.gob.ar
info@prefecturanaval.gob.ar

NORMAS SOBRE DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO EN BUQUES DE LA MATRÍCULA MERCANTE NACIONAL

Visto lo propuesto por la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación, lo analizado por la Dirección de Planeamiento, y

CONSIDERANDO:

Que la aparición de nuevas tecnologías, así como la experiencia recogida permiten actualizar las medidas de seguridad en materia de dispositivos y medios de salvamento en casos de abandono del buque.

Que desde la adopción del Título 1 Capítulo 5 del REGINAVE el Capítulo III del Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar ha sido enmendado en numerosas oportunidades.

Que hasta tanto se actualice dicho Título, resulta necesario promover medidas alternativas a fin de permitir su armonización con las normas internacionales y la introducción de nuevas tecnologías sobre la base de la experiencia adquirida.

Que el Artículo 105.0105 del REGINAVE permite establecer normas particulares o generales para determinados tipos de buques y artefactos navales, no comprendidos específicamente en la aplicación de las disposiciones de dicho Capítulo, atendiendo a sus características, servicios y zonas de navegación a que estén afectados.

Que actualmente dichas normas particulares en materia de dispositivos y medios de salvamento se encuentran dispersas en diversas Ordenanzas y por lo tanto resulta conveniente unificarlas en un único texto normativo que permita una aplicación más eficaz.

Que la Asesoría Jurídica de la Institución ha emitido Dictamen favorable para la implementación de la presente.

Que esta instancia está facultada para dictar el correspondiente acto administrativo, de acuerdo a los preceptos del Artículo 5º, inciso a), subinciso 2 de la Ley Nº 18.398 “Ley General de la Prefectura Naval Argentina”.

Por ello

EL PREFECTO NACIONAL NAVAL

DISPONE:

ARTÍCULO 1°. APRUÉBASE la Ordenanza N° 3-18 (DPSN) del Tomo 1 “RÉGIMEN TÉCNICO DEL BUQUE” titulada “NORMAS SOBRE DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO EN BUQUES DE LA MATRÍCULA MERCANTE NACIONAL”, que se adjunta como Anexo (DI-2018-30516028-APN-DPLA#PNA) y que forma parte de la presente disposición.

ARTÍCULO 2°. La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

ARTÍCULO 3°. DERÓGANSE la Ordenanza N° 3/83 (DPSN) denominada “Obligatoriedad de usar dispositivos salvavidas durante las tareas riesgosas que ejecuten los tripulantes a bordo” y la Ordenanza N° 2/89 (DPSN) titulada “Roles y cuadro de obligaciones para zafarranchos, ejercicios y siniestros”, ambas del Tomo 3 “RÉGIMEN OPERATIVO DEL BUQUE”; y la Ordenanza N° 3/98 (DPSN) del Tomo 2 “RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DEL BUQUE” titulada “Chalecos salvavidas, instrucciones, directivas e ilustraciones informativas para casos de emergencia en buques y lanchas de pasajeros”.

ARTÍCULO 4°. DERÓGANSE el Cuadro del Anexo N° 1 “Dispositivos de Salvamento y Señales de Auxilio” de la Ordenanza N° 2/76 (DPSN) titulada “Asignación de Elementos de Seguridad para Embarcaciones que Naveguen en los Lagos Patagónicos”; el Anexo N° 4 “Pirotecnia para señales de socorro” y el cuadro “Elementos de Salvamento” del Anexo N° 5 de la Ordenanza N° 2/87 (DPSN) denominada “Instrumental Náutico, Publicaciones, Material de Señalamiento y Pirotécnico de los Buques” respectivamente.

ARTÍCULO 5°. Por la DIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO se procederá a la publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina y difusión en los sitios oficiales de INTERNET e INTRANET de la Prefectura Naval Argentina. Posteriormente, corresponderá su archivo en el Departamento Organización y Desarrollo como antecedente.

Buenos Aires, 27 de junio de 2018.-

EDUARDO RENE SCARZELLO
PREFECTO GENERAL
PREFECTO NACIONAL NAVAL

Disposición DISFC-2018-962-APN-PNA#MSG

NORMAS SOBRE DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO EN BUQUES DE LA MATRÍCULA MERCANTE NACIONAL

1. OBJETO

La presente Ordenanza tiene por objeto establecer los dispositivos y medios de salvamento requeridos en buques de la matrícula mercante nacional en caso de emergencia y/o abandono y las prescripciones relativas a su instalación y operación, incluidos los requerimientos sobre ejercicios y operación de tales dispositivos.

2. DEFINICIONES

A los efectos de la aplicación de la presente Ordenanza, los siguientes términos tendrán los significados que se indican. Otros vocablos no definidos en el presente, se interpretarán en la forma como se los define en los instrumentos de la Organización y la normativa nacional vigente.

- 2.1. *Buque*: La expresión buque involucra a cualquier embarcación o artefacto naval independientemente de su tipo o propósito.
- 2.2. *Pasajero*: Persona a bordo, mayor a UN (1) año de edad, que no sea el Capitán, miembro de la tripulación o cualquier persona empleada a bordo.
- 2.3. *Buque de pasaje*: Es un buque que transporta más de DOCE (12) pasajeros, que no sea una lancha de pasajeros.
- 2.4. *Lancha de pasajeros*: Es todo buque, normalmente de eslora menor a VEINTICUATRO METROS (24 m), que no posea cubierta de cierre o que la misma no sea continua de proa a popa y que transporte pasajeros exclusivamente sentados, sin camarotes, ni otros lugares de estar.
- 2.5. *Buque pesquero*: Es un buque utilizado para la captura de peces y otras especies vivas de la fauna y flora acuática.
- 2.6. *Buque de carga*: Todo buque que no sea buque de pasajeros, ni buque pesquero.
- 2.7. *Buque tanque*: Todo buque de carga construido o adaptado para el transporte a granel de crudos y productos petrolíferos cuyo punto de inflamación no exceda de SESENTA GRADOS CENTÍGRADOS (60° C).
- 2.8. *Nave de Gran Velocidad*: es un buque capaz de desarrollar una velocidad máxima en metros por segundo (m/s) igual o superior a $3,7 \nabla^{0,1667}$, donde ∇ = desplazamiento correspondiente a la flotación de proyecto (m³), exceptuando las naves cuyo casco está completamente sustentado por encima de la superficie del agua en la modalidad sin desplazamiento por las fuerzas aerodinámicas generadas por el efecto de superficie.
- 2.9. *Convenio SOLAS*: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar en su forma enmendada.
- 2.10. *Tonelaje*: Es el Numeral de Arqueo Total conforme el Reglamento Nacional de Arqueo o el Arqueo Bruto conforme al Convenio TONNAGE 1969, según corresponda.
- 2.11. *Eslora (L)*: El NOVENTA Y SEIS POR CIENTO (96%) de la eslora total medida en una flotación cuya distancia al canto superior de la quilla sea igual al OCHENTA Y CINCO POR CIENTO (85%) del puntal mínimo de trazado, o la eslora medida en esa flotación desde la cara proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta segunda magnitud es mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora será paralela a la flotación de proyecto.

- 2.12. *Traje de protección contra la intemperie*: traje protector diseñado para que lo utilicen las tripulaciones de los botes de rescate y las cuadrillas encargadas de los sistemas de evacuación marinos.
- 2.13. *Persona titulada*: la que posee un título de suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia, expedido en virtud de la autoridad conferida por la Administración de conformidad con lo prescrito en el vigente Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar o reconocido como válido por la Administración; o bien la persona que posee un título expedido o reconocido por la Administración de un Estado que no sea Parte en el citado Convenio para los mismos fines que el título regido por el Convenio.
- 2.14. *Escala de embarco*: escala provista en los puestos de embarco de las embarcaciones de supervivencia para que se pueda acceder a ellas con seguridad después de su puesta a flote.
- 2.15. *Puesta a flote por zafada*: método de puesta a flote de la embarcación de supervivencia por el cual ésta se suelta automáticamente del buque que se está hundiendo y queda lista para ser utilizada.
- 2.16. *Puesta a flote por caída libre*: método de puesta a flote de la embarcación de supervivencia por el cual ésta se suelta con su asignación de personas y equipo y cae al agua sin medios retardadores del descenso.
- 2.17. *Traje de inmersión*: traje protector que reduce la pérdida de calor corporal de un náufrago que lo lleve puesto en aguas frías.
- 2.18. *Dispositivo o medio de puesta a flote*: medio por el que se traslada con seguridad una embarcación de supervivencia o un bote de rescate desde su puesto de estiba al agua.
- 2.19. *Sistema de evacuación marino*: dispositivo para transferir rápidamente a las personas desde la cubierta de embarco del buque a una embarcación de supervivencia que esté a flote.
- 2.20. *Tiempo de recuperación de un bote de rescate*: tiempo necesario para izar el bote hasta una posición desde la que las personas que vayan a bordo puedan desembarcar sobre la cubierta del buque. El tiempo de recuperación incluye el tiempo necesario para efectuar los preparativos de recuperación a bordo del bote de rescate, tales como pasar y fijar una boza, amarrar el bote de rescate al dispositivo de puesta a flote, y el tiempo necesario para izarlo. El tiempo de recuperación no incluye el tiempo necesario para arriar el dispositivo de puesta a flote hasta la posición que permita recuperar el bote de rescate.
- 2.21. *Bote de rescate*: bote proyectado para salvar a personas en peligro y concentrar embarcaciones de supervivencia.
- 2.22. *Embarcación de supervivencia*: embarcación con la que se puede preservar la vida de personas que están en peligro desde el momento en que abandonan el buque.
- 2.23. *Aparato Flotante*: es un dispositivo colectivo de salvamento diseñado para soportar un número especificado de personas que están en el agua y cuya construcción le permite mantener su forma y propiedades durante toda su vida útil.
- 2.24. *Ayuda térmica*: saco o traje hecho de un material impermeable de baja conductancia térmica.
- 2.25. *Organización*: Organización Marítima Internacional (OMI).
- 2.26. *Navegación Marítima Nacional*: Es la que se efectúa total o parcialmente en el mar y entre puertos argentinos, distinta a la navegación Interior de Puerto.
- 2.27. *Navegación Marítima Internacional*: Es la que se efectúa por mar entre un puerto argentino y un puerto extranjero.
- 2.28. *Navegación Marítima Nacional Restringida*: Es una navegación marítima nacional que se realiza a la distancia máxima desde la costa que establece el certificado de seguridad del buque e incluye la navegación marítima en canales.

- 2.29. *Navegación Río de la Plata exterior*: Es la que se realiza dentro de la zona del río limitada al Este por una línea imaginaria que une Punta Rasa con Punta del Este (ROU) y al Oeste por otra que une Punta Quilmes con Punta Negra.
- 2.30. *Navegación Río de la Plata interior*: Es la que realiza dentro de la zona del río limitada al Este por el límite Oeste del Río de la Plata Exterior y al Oeste por una línea imaginaria que une Punta Quilmes con Punta Morán.
- 2.31. *Navegación Ríos Interiores*: Es la efectuada en el Río de la Plata al Oeste del límite Oeste del Río de la Plata interior y la navegación en aguas fluviales hasta la desembocadura de los ríos, incluyendo su ría.
- 2.32. *Navegación Interior de Puerto*: Es la efectuada dentro de los límites que, para cada puerto marítimo o fluvial, fije el reglamento respectivo, incluyendo su rada cuando presente condiciones abrigadas de navegación.
- 2.33. *Lacustre*: Es la navegación que se efectúa por los lagos, lagunas y embalses de jurisdicción nacional.

3. ÁMBITO DE APLICACIÓN

- 3.1. El presente Agregado será de aplicación a todos los buques cuyo trámite de aprobación de construcción ante la Prefectura se inicie con posterioridad a la entrada en vigor de la presente Ordenanza.
- 3.2. El presente Agregado será de aplicación a todos los buques de carga de la Matrícula Nacional que cuyo trámite de cambio de servicio a buque de pasaje o buque pesquero se inicie con posterioridad a la entrada en vigor de la presente Ordenanza.
- 3.3. Los buques de la Matrícula Nacional o de registros extranjeros o aquellos que hayan iniciado su trámite de aprobación de construcción con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ordenanza, cumplirán con las disposiciones del presente Agregado en las siguientes fechas:
- 3.3.1. Los buques de registro extranjero cumplirán con las disposiciones del presente Agregado al momento que inicien el trámite de incorporación a la Matrícula Nacional. No obstante, la Prefectura podrá eximirlos del cumplimiento de las disposiciones que impliquen cambios en los medios de puesta a flote o modificaciones en la estructura o el arreglo general del buque.
- 3.3.2. Los buques de la Matrícula Nacional cumplirán con las disposiciones del presente Agregado, siempre que ello no implique cambios en los medios de puesta a flote o modificaciones en la estructura del casco de acuerdo con el siguiente cronograma:
- .1 Los buques pesqueros con eslora entre VEINTICUATRO (24) y CUARENTA Y CINCO METROS (45 m) y los buques de pasaje de navegación marítima, a más tardar en el primer reconocimiento del equipo del buque posterior al **1 de Septiembre de 2018 o el 2 de Enero de 2019**, lo que ocurra primero, salvo disposición en contrario de la Prefectura respecto al cumplimiento de punto 2.2 del Anexo N° 3 al Agregado 1.
 - .2 Los buques pesqueros con eslora inferior a VEINTICUATRO METROS (24 m) de navegación marítima y los buques de carga o de pasaje de navegación Río de la Plata Exterior y Lagos al sur del paralelo TREINTA Y OCHO GRADOS AL SUR (38° S), a más tardar en el primer reconocimiento del equipo del buque posterior al **1 de Octubre de 2018 o el 1 de Abril de 2019**, lo que ocurra primero, salvo disposición en contrario de la Prefectura respecto al cumplimiento de punto 2.2 del Anexo N° 3 al Agregado 1.
 - .3 Los buques pesqueros con eslora superior a CUARENTA Y CINCO METROS (45 m) de navegación marítima y los demás buques no incluidos en los párrafos precedentes, a más tardar en el primer reconocimiento del equipo del buque posterior al **1 de Diciembre de 2018 o el 1 de Noviembre de 2019**, lo que ocurra primero salvo disposición en contrario de la Prefectura respecto al cumplimiento de punto 2.2 del Anexo N° 3 al Agregado 1.

4. DISPOSICIONES APLICABLES SEGÚN EL TIPO Y NAVEGACIÓN DE LOS BUQUES

- 4.1. Salvo disposición expresa en otro sentido, en general, todos los buques cumplirán con las disposiciones establecidas en los puntos 7 y 8 del presente Agregado.
- 4.2. Los buques de carga de tonelaje inferior a QUINIENTOS (500) que realicen navegación Marítima Nacional o Internacional cumplirán con las disposiciones del presente Agregado y de su Anexo 1. Los buques de carga de arqueo bruto superior a QUINIENTOS (500) que realicen navegación Marítima Nacional o Internacional cumplirán con las disposiciones del Capítulo III del Convenio SOLAS y de la presente Ordenanza en lo que éste dejare juicio de la Administración.
- 4.3. Los buques o lanchas de pasaje que realicen navegación Marítima Nacional a menos de DIEZ (10) millas de la costa, cumplirán con las disposiciones del presente Agregado y de su Anexo N° 1. Los buques y lanchas de pasaje que realicen navegación Marítima Nacional a mayores distancias de la costa o navegación Marítima Internacional cumplirán las disposiciones del Capítulo III del Convenio SOLAS y de la presente Ordenanza en lo que éste dejare a juicio de la Administración.
- 4.4. Los buques que realicen navegación Interior de Puerto, Ríos interiores, Río de la Plata o Lacustre cumplirán con las disposiciones del presente Agregado y de su Anexo N° 2.
- 4.5. Los buques pesqueros de navegación marítima cumplirán con las disposiciones del presente Agregado y de su Anexo N° 3. Los buques pesqueros de navegación fluvial cumplirán con las disposiciones del presente Agregado y de su Anexo N° 2.
- 4.6. Las embarcaciones certificadas para el servicio de prácticos cumplirán con las disposiciones de la Ordenanza N° 4/17 o la norma que la reemplace.
- 4.7. Los buques de carga o de pasaje certificados para navegación Marítima Nacional que naveguen al sur del paralelo SESENTA GRADOS AL SUR (60° S), cumplirán las disposiciones del Capítulo XIV del Convenio SOLAS para buques que operen en aguas polares en lo que resulte aplicable.
- 4.8. Las naves de gran velocidad con cubierta completa que realicen navegación Marítima Nacional o Río de la Plata cumplirán con lo prescrito en el Capítulo 13 del Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 2000 en su forma enmendada.
- 4.9. Las Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro cumplirán con lo prescrito en la Ordenanza N° 7/05 o la norma que la reemplace.

5. EXCEPCIONES

Se encuentran exceptuados del cumplimiento de la presente Ordenanza los buques que no tengan tripulación asignada.

6. EXENCIONES Y EQUIVALENCIAS

- 6.1. La Prefectura podrá eximir a toda embarcación que presente características de índole innovadora, si su aplicación pudiera dificultar seriamente la investigación encaminada a perfeccionar las mencionadas características. No obstante, la embarcación deberá cumplir con las prescripciones de seguridad y equipamiento que, a criterio de la Prefectura, resulten adecuadas para el servicio a que estará destinada.
- 6.2. La Prefectura podrá reemplazar o disminuir los requerimientos de la presente cuando resulten irrazonables atendiendo al servicio, duración del viaje o las medidas de seguridad adicionales adoptadas.
- 6.3. Cuando un buque solicite autorización para realizar un viaje aislado en una navegación distinta para la cual fue aprobado, esta Autoridad podrá eximir de algunas de las

prescripciones dispuestas en la presente cuando la Compañía adopte medidas de seguridad equivalentes.

- 6.4. Cuando se estipule la instalación o el emplazamiento de algún accesorio, material, dispositivo o aparato, la Prefectura podrá permitir su reemplazo por otro, si se demuestra que el grado de seguridad es equivalente o superior.

7. NORMAS DE APROBACIÓN PARA MEDIOS Y DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

- 7.1. Salvo disposición expresa en sentido contrario, los dispositivos y medios de salvamento especificados en los Anexos al presente Agregado, serán dispositivos aprobados u homologados por la Prefectura como tipo "SOLAS" de conformidad con las disposiciones del Convenio SOLAS que resulten aplicables y las disposiciones complementarias del Agregado N° 1 a la Ordenanza N° 3/01 y la Ordenanza N° 6/14 o las normas que las reemplacen. A menos que se indique otra cosa, las balsas salvavidas tipo "SOLAS" tendrán un "PAQUETE A".
- 7.2. Las balsas salvavidas sin capota reversibles tipo "NO SOLAS" y los artefactos flotantes, satisfarán las normas establecidas en el Agregado N° 2 de la Ordenanza N° 3/01 o la norma que la reemplace.
- 7.3. Las balsas salvavidas "Tipo I", satisfarán la norma ISO 9650-1 u otra norma internacional equivalente a juicio de la Prefectura y las balsas salvavidas "Tipo II", satisfarán la norma ISO 9650-2 u otra norma internacional equivalente a juicio de la Prefectura.
- 7.4. Los dispositivos instalados abordo con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la presente Ordenanza cumplirán con las disposiciones que le resultaban aplicables al momento de su instalación abordo. Sin embargo, todo dispositivo o medio de salvamento que deba ser reemplazado por uno nuevo, satisfará las prescripciones establecidas en los puntos 7.1, 7.2 o 7.3 según corresponda, salvo cuando ello implique cambios en los medios de puesta a flote o modificaciones en la estructura o el arreglo general del buque.

8. REQUERIMIENTOS GENERALES PARA MEDIOS Y DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

Si bien las prescripciones estipuladas en el presente PUNTO están dirigidas a todos los buques, no necesariamente aplican en todos los casos ya que dependen de la factibilidad técnica y la disposición del buque y/o del medio/dispositivo instalado. Por ejemplo, en buques pequeños con tripulaciones de pocos hombres la frecuencia y número de los ejercicios puede ser aumentada.

8.1. Cuadro de Obligaciones, Instrucciones y Zafarranchos de Emergencia

- 8.1.1. Los buques que posean más de DIEZ (10) tripulantes, deberán confeccionar un cuadro de obligaciones para casos de emergencias que cumpla con las disposiciones del Título 4, Capítulo 10 del REGINAVE.
- 8.1.2. El sistema de gestión de la Compañía preverá procedimientos para la familiarización de todo personal nuevo que embarque en el buque y para verificar que la capacitación del personal que se le asignen funciones en casos de emergencia sea la adecuada.
- 8.1.3. Las instrucciones a los pasajeros y los zafarranchos cumplirán con las disposiciones establecidas en el Título 4, Capítulo 10 del REGINAVE.

8.2. Instrucciones de Funcionamiento e Identificación de los Dispositivos

- 8.2.1. En las embarcaciones de supervivencia y en sus mandos de puesta a flote, o en sus proximidades, se colocarán carteles o señales que deberán ilustrar la finalidad de los mandos y el modo de funcionamiento del dispositivo de que se trate, y contener las instrucciones o advertencias pertinentes, fácilmente visibles con alumbrado de emergencia. La simbología utilizada será la establecida por la normativa vigente o la Organización.

- 8.2.2. Los chalecos salvavidas, aros salvavidas y las embarcaciones de supervivencia, una vez instalados a bordo, serán adecuadamente identificados con el nombre y matrícula del buque.

8.3. Dotación de la Embarcación de Supervivencia y Supervisión

- 8.3.1. Habrá a bordo un número suficiente de personas con la formación necesaria para reunir y ayudar a las personas que no hayan recibido formación.
- 8.3.2. Habrá a bordo un número suficiente de tripulantes encargados, que pueden ser oficiales de puente o personas tituladas, para manejar las embarcaciones de supervivencia y los medios de puesta a flote que se necesiten para que todas las personas que vayan a bordo puedan abandonar el buque. En el caso de los botes salvavidas se nombrará asimismo un patrón suplente.
- 8.3.3. De cada embarcación que vaya a utilizarse estará encargado un oficial de puente o una persona titulada. No obstante, en buques pequeños o que realizan navegaciones cortas, la Prefectura podrá permitir que del manejo de las balsas queden encargadas personas familiarizadas con su manejo.
- 8.3.4. A toda embarcación motorizada de supervivencia se le asignará una persona que sepa manejar el motor y realizar pequeños ajustes.
- 8.3.5. El capitán se asegurará de que las personas a que se hace referencia en los párrafos precedentes quedan equitativamente distribuidas entre las embarcaciones de supervivencia del buque.

8.4. Disposiciones para la Reunión y el Embarco en las Embarcaciones de Supervivencia

- 8.4.1. Los botes y balsas salvavidas contarán con dispositivos aprobados de puesta a flote e irán colocados lo más cerca posible de los espacios de alojamiento y de servicio.
- 8.4.2. Se dispondrán puestos de reunión cerca de los puestos de embarco. El espacio libre de cubierta de cada puesto de reunión será suficiente para dar cabida a todas las personas que hayan de reunirse en él. Dicho espacio, en general, no será inferior a 0,35 m² por persona y estará indicado con la simbología prescrita precedentemente.
- 8.4.3. Los puestos de reunión y los puestos de embarco serán fácilmente accesibles desde las zonas de alojamiento y de trabajo estando adecuadamente iluminados con el alumbrado que suministre la fuente de energía eléctrica de emergencia del buque, al igual que los pasillos, escaleras y salidas que den acceso a dichos puestos de reunión y a los puestos de embarco.
- 8.4.4. Los puestos de embarco y los puestos de reunión para embarcaciones de supervivencia de pescante y de puesta a flote por caída libre estarán dispuestos de modo que permitan colocar en estas a personas transportadas en camilla.
- 8.4.5. Para cada puesto de embarco de las embarcaciones de supervivencia que se arrien por el costado del buque, o para cada dos de estos puestos que sean adyacentes, se proveerá una escala de embarco de un solo tramo que cumpla con la normativa vigente, que llegue desde la cubierta hasta la flotación con calado mínimo, en todas las condiciones, con un asiento a popa o a proa de hasta DIEZ GRADOS (10°) combinado con una escora de hasta VEINTE GRADOS (20°) a una y otra banda. Podrán autorizarse otros medios de embarco que permitan el descenso hasta el agua de forma ordenada para las balsas salvavidas.
- 8.4.6. Cuando como resultado de las pruebas a bordo resulte necesario, se proveerán medios para atracar al costado del buque las embarcaciones de supervivencia de pescante y mantenerlas abarloadas, de modo que se pueda embarcar en ellas sin riesgos.

8.5. Puestos de Puesta a Flote

Los puestos de puesta a flote estarán situados en emplazamientos que permitan la misma sin riesgos, teniendo particularmente en cuenta que deben estar apartados de las hélices y de las partes muy lanzadas del casco, de modo que, en la medida de lo posible, las embarcaciones de supervivencia se puedan poner a flote por la parte recta del costado del buque salvo las proyectadas especialmente para ser puestas a flote por caída libre. Si se hallan a proa, estarán situados en la parte posterior del mamparo de colisión en un emplazamiento protegido y considerándose especialmente la resistencia del dispositivo de puesta a flote.

8.6. Estiba de las Embarcaciones de Supervivencia

8.6.1. Cada embarcación de supervivencia irá estibada:

- .1 de modo que no entorpezca el funcionamiento de ninguna de las demás embarcaciones;
- .2 tan cerca de la superficie del agua como sea prudente y posible y, en el caso de las embarcaciones de supervivencia que no sean balsas salvavidas destinadas a ser puestas a flote lanzándolas por la borda, de modo que la embarcación, en su posición de embarco, quede como mínimo a DOS METROS (2 m) por encima de la flotación correspondiente a la carga máxima del buque, en condiciones desfavorables, con un asiento a popa o a proa de hasta DIEZ GRADOS (10°) combinado con una escora de hasta VEINTE GRADOS (20°) a una y otra banda, o de los grados necesarios para que el borde de la cubierta de intemperie se sumerja, si este segundo valor es menor,
- .3 de modo que esté siempre lista para ser utilizada y que DOS (2) tripulantes puedan llevar a cabo los preparativos para el embarco y la puesta a flote en menos de CINCO (5) minutos.
- .4 totalmente equipada cumpliendo las prescripciones de la normativa vigente y
- .5 siempre que sea posible, en un emplazamiento seguro y protegido, y a resguardo de los daños que puedan ocasionar el fuego o las explosiones y contra los desperfectos que pudiera causarles la mar gruesa. En particular, las embarcaciones de supervivencia de los buques tanque que no sean las balsas salvavidas no se estibarán sobre o por encima de un tanque de carga, un tanque de lavazas u otro tanque que contenga cargas explosivas o potencialmente peligrosas

8.6.2. Los botes salvavidas destinados a ser puestas a flote por el costado del buque irán estibados por delante de la hélice, a la mayor distancia posible de ésta. En los buques de carga de eslora igual o superior a OCHENTA METROS (80 m) pero inferior a CIENTO VEINTE METROS (120 m), cada bote salvavidas irá estibado de modo que su parte popel quede por delante de la hélice, a una distancia al menos igual a la eslora del bote. En los buques de carga de eslora igual o superior a CIENTO VEINTE METROS (120 m), y en los buques de pasaje de eslora igual o superior a OCHENTA METROS (80 m), cada bote salvavidas irá estibado de modo que su parte popel quede por delante de la hélice, a una distancia al menos igual a una vez y media la eslora del bote.

8.6.3. Los botes salvavidas se estibarán fijados a los dispositivos de puesta a flote.

8.6.4. Las balsas salvavidas con envolturas rígidas se estibarán con su boza permanentemente amarrada al buque.

8.6.5. Salvo que se especifique lo contrario, toda balsa salvavidas o grupo de balsas y toda radiobaliza de búsqueda y salvamento, se estibará con un medio de zafada que cumpla las prescripciones de la Organización.

8.6.6. Las balsas salvavidas se estibarán de modo que éstas o sus envolturas puedan soltarse manual e individualmente de sus medios de sujeción,

8.6.7. Las balsas salvavidas de pescante irán estibadas al alcance de los ganchos de izada, a menos que se provea algún medio de traslado que no resulte inservible dentro de los

límites de asiento y escora prescritos precedentemente, o por el movimiento del buque, o por un fallo en el suministro de energía.

- 8.6.8. Las balsas salvavidas destinadas a ser puestas a flote lanzándolas por la borda irán estibadas de modo que se puedan trasladar fácilmente para lanzarlas por una u otra banda a menos que a cada banda haya una cantidad de balsas suficientes para el número de personas sin necesidad de trasladar ninguna balsa.

8.7. Estiba de los Botes de Rescate

Los botes de rescate irán estibados:

- .1 de modo que estén siempre listos para ponerlos a flote en CINCO (5) minutos como máximo y si son total o parcialmente inflables, completamente inflados,
- .2 en un emplazamiento adecuado para su puesta a flote y recuperación,
- .3 de modo que ni el bote de rescate ni sus medios de estiba entorpezcan el funcionamiento de ninguna de las demás embarcaciones de supervivencia en los otros puestos de puesta a flote, y
- .4 cumpliendo los requerimientos de estiba de botes salvavidas si también integran la capacidad de embarcaciones de supervivencia requerida.

8.8. Estiba de los Sistemas de Evacuación Marinos (MES)

- 8.8.1. El costado del buque carecerá de aberturas desde el puesto de embarco del sistema de evacuación marino hasta la flotación de navegación marítima con calado mínimo y se proveerán medios para proteger el sistema contra los salientes,
- 8.8.2. Los MES estarán situados en emplazamientos que permitan la puesta a flote sin riesgos, teniendo particularmente en cuenta que deben estar apartados de las hélices y de las partes muy lanzadas del casco y de modo que, en la medida de lo posible, los sistemas se puedan poner a flote por la parte recta del costado del buque.
- 8.8.3. Cada MES irá estibado de forma que ni el pasadizo, ni la plataforma, ni sus medios de estiba o de funcionamiento entorpezcan el funcionamiento de ningún otro dispositivo de salvamento en los demás puestos de puesta a flote.
- 8.8.4. Cuando proceda, el buque estará acondicionado de modo que los sistemas de evacuación marinos estén protegidos en su posición de estiba contra los desperfectos que pudiera causarles la mar gruesa.

8.9. Medios de puesta a flote y de recuperación de las embarcaciones de supervivencia

- 8.9.1. Salvo disposición expresa en otro sentido, se proveerán dispositivos de puesta a flote y de embarco que cumplan lo prescrito por la normativa vigente para todas las embarcaciones de supervivencia, excepto aquellas:
- .1 en las que se embarque desde un lugar en cubierta a menos de 4,5 m por encima de la flotación de navegación marítima con calado mínimo y cuya masa no exceda de CIENTO OCHENTA Y CINCO KILOS (185 kg); o
 - .2 en las que se embarque desde un lugar en cubierta situado a menos de 4,5 m por encima de la flotación de navegación marítima con calado mínimo y que estén estibadas de forma que se puedan poner a flote directamente desde la posición de estiba, en condiciones desfavorables, con un asiento a popa o a proa de hasta DIEZ GRADOS (10°) combinado con una escora de hasta VEINTE GRADOS (20°) a una y otra banda; o
 - .3 que haya además de las embarcaciones de supervivencia para el DOSCIENTOS POR CIENTO (200%) del número total de personas que vayan a bordo del buque y cuya masa no exceda de CIENTO OCHENTA Y CINCO KILOGRAMOS (185 kg); o

- .4 que haya además de las embarcaciones de supervivencia para el DOSCIENTOS POR CIENTO (200%) del número total de personas que vayan a bordo del buque y que estén estibadas de forma que se puedan poner a flote directamente desde la posición de estiba, en condiciones desfavorables con un asiento a popa o a proa de hasta DIEZ GRADOS (10°) combinado con una escora de hasta VEINTE GRADOS (20°) a una y otra banda; o
 - .5 que se provean para ser utilizadas con un sistema de evacuación marino que cumpla con el Código IDS y que estén estibadas de forma que se puedan poner a flote directamente desde la posición de estiba, en condiciones desfavorables, con un asiento de hasta DIEZ GRADOS (10°) y una escora de hasta VEINTE GRADOS (20°) a una u otra banda.
- 8.9.2. Cada bote salvavidas irá provisto de un dispositivo que permita ponerlo a flote, y recuperarlo. Además se dispondrá de medios para que el bote salvavidas pueda quedar suspendido, de modo que se pueda liberar el aparejo de suelta para su mantenimiento.
 - 8.9.3. Los medios de puesta a flote y de recuperación serán tales que el operario encargado del dispositivo a bordo del buque pueda observar la embarcación de supervivencia en todo momento durante la puesta a flote y, si se trata de botes salvavidas, en todo momento durante la recuperación.
 - 8.9.4. Se utilizará un solo tipo de mecanismo de suelta para las embarcaciones de supervivencia de tipo análogo que se lleven en el buque.
 - 8.9.5. La preparación y el manejo de embarcaciones de supervivencia en uno cualquiera de los puestos de puesta a flote no deberán entorpecer la preparación y el manejo rápido de ninguna otra embarcación de supervivencia o bote de rescate en ningún otro puesto.
 - 8.9.6. Cuando se utilicen tiras en los dispositivos de puesta a flote, éstas tendrán la longitud suficiente para que las embarcaciones de supervivencia lleguen al agua cuando el buque está en la flotación de navegación marítima con calado mínimo y en condiciones desfavorables, con un asiento a popa o a proa de hasta DIEZ GRADOS (10°) combinado con una escora de hasta VEINTE GRADOS (20°) a una y otra banda.
 - 8.9.7. Durante la preparación y la puesta a flote, la embarcación de supervivencia, su dispositivo de puesta a flote y la zona del agua en que la embarcación vaya a ser puesta a flote estarán adecuadamente iluminados con alumbrado suministrado por la fuente de energía eléctrica de emergencia.
 - 8.9.8. Se dispondrá de medios para evitar cualquier descarga de agua en la embarcación de supervivencia mientras se esté abandonando el buque.
 - 8.9.9. Si hay peligro de que las aletas estabilizadoras del buque causen daños a la embarcación de supervivencia, se dispondrá de medios alimentados por una fuente de energía de emergencia para retraer las aletas hacia el interior del buque; en el puente de navegación habrá indicadores alimentados por una fuente de energía de emergencia que muestren la posición de las aletas.
 - 8.9.10. Si se llevan botes salvavidas parcialmente cerrados que cumplan lo prescrito en la normativa vigente, se proveerá un nervio tendido entre las cabezas de los pescantes al que vayan fijados dos cabos salvavidas al menos cuya longitud sea suficiente para llegar al agua cuando el buque está en la flotación de navegación marítima con calado mínimo y en condiciones desfavorables, con un asiento a popa o a proa de hasta DIEZ GRADOS (10°) combinado con una escora de hasta VEINTE GRADOS (20°) a una y otra banda.
 - 8.9.11. Salvo que se prescriba otra cosa, las balsas salvavidas instaladas en buques que naveguen en aguas de profundidad mayor a los CUATRO METROS (4 m), se instalarán con un dispositivo de puesta a flote por zafada que satisfaga las prescripciones de la Organización.

8.10. Medios de embarco, de puesta a flote y de recuperación de los botes de rescate

- 8.10.1. Los medios de embarco y de puesta a flote de los botes de rescate serán tales que permitan efectuar el embarco en dichos botes y ponerlos a flote en el menor tiempo posible, si el bote de rescate es una de las embarcaciones de supervivencia del buque, los medios de embarco y el puesto de puesta a flote cumplirán lo prescrito relativo a los puestos de reunión y puesta a flote.
- 8.10.2. Los botes de rescate se podrán poner a flote, utilizando bozas en caso necesario, cuando el buque lleve una arrancada avante de hasta CINCO (5) nudos en aguas tranquilas y cuyo tiempo de recuperación del bote de rescate cuando lleve su asignación completa de personas y equipo no será superior a CINCO (5) minutos con mar moderada.
- 8.10.3. Si el bote de rescate es también un bote salvavidas, será posible recuperarlo en ese tiempo cuando lleve todo el equipo que le corresponda como bote salvavidas y la asignación de personas aprobada que le corresponda como bote de rescate, la cual será como mínimo de seis personas.

8.11. Formación a bordo y ejercicios periódicos para casos de emergencia

La Compañía adoptará procedimientos dentro de su sistema y el sistema de gestión operacional del buque, para garantizar que la familiarización de los tripulantes, las instrucciones a los pasajeros y los ejercicios indicados a continuación, se lleven delante con una frecuencia y alcance no menores a lo indicado en el presente punto.

Asimismo, la Compañía proveerá a cada buque con más de DIEZ (10) tripulantes con un manual de formación acorde a la regla III/35 del Convenio SOLAS y uno o más manuales de instrucciones para el mantenimiento a bordo.

8.11.1. Familiarización de las instalaciones y ejercicios de reunión

- .1 Todo tripulante al que se le hayan asignado tareas en caso de emergencia estará familiarizado con las mismas antes de iniciar el viaje.
- .2 En un buque que realice un viaje en el que esté previsto que los pasajeros permanezcan a bordo más de VEINTICUATRO (24) horas, se efectuará la reunión de los pasajeros recién embarcados antes o inmediatamente después de la salida.
- .3 Siempre que embarquen nuevos pasajeros, se les dará instrucciones sobre seguridad inmediatamente antes o inmediatamente después de la salida. Dichas instrucciones incluirán las medidas a tomar en caso de emergencia, su puesto de reunión y la forma de colocarse el chaleco salvavidas y, cuando sea necesario, en uno o varios idiomas que puedan entender los pasajeros. El anuncio se hará a través del sistema mega fónico del buque o utilizando otro medio equivalente que pueda ser escuchado al menos por los pasajeros que no lo hayan oído durante el viaje.
- .4 En caso de lanchas de pasajeros donde todas las personas sean transportadas exclusivamente sentadas, tales instrucciones se podrán dar mediante folletos o cartelera explicativa.

8.11.2. Ejercicios

- .1 Los ejercicios se realizarán, en la medida de lo posible, como si realmente se hubiera producido un caso de emergencia.
- .2 Todo tripulante participará al menos en UN (1) ejercicio de abandono del buque y UN (1) ejercicio de lucha contra incendios todos los meses. Sin embargo, en buques pesqueros o de carga de eslora menor a CUARENTA Y CINCO METROS (45 m) dichos ejercicios se podrán realizar cada TRES (3) meses. Los ejercicios de la tripulación se realizarán en las VEINTICUATRO (24) horas siguientes a la salida de un puerto si más del VEINTICINCO PORCIENTO (25%) de los tripulantes no han

participado en ejercicios de abandono del buque y de lucha contra incendios a bordo de ese buque durante el mes anterior.

- .3 Cuando un buque entre en servicio por primera vez después de haber sido objeto de una modificación de carácter importante o cuando se contrate a una nueva tripulación, estos ejercicios se realizarán antes de iniciar el primer viaje.
- .4 Los tripulantes que tengan responsabilidades en cuanto a la entrada o el salvamento en espacios cerrados participarán en un ejercicio de entrada y salvamento en un espacio cerrado, que se realizará a bordo del buque, como mínimo una vez cada DOS (2) meses.
- .5 En los buques de pasaje, excepto lanchas de pasaje, se realizará una vez por semana un ejercicio de abandono del buque y un ejercicio de lucha contra incendios. No es necesario que toda la tripulación intervenga en cada ejercicio periódico, si bien cada miembro de la tripulación deberá participar en un ejercicio de abandono del buque y en un ejercicio de lucha contra incendios todos los meses, según lo prescrito en el punto 8.11.2.2. Se alentará encarecidamente a los pasajeros a que asistan a dichos ejercicios periódicos.

8.11.3. Ejercicios de abandono del buque

- .1 En cada ejercicio de abandono del buque habrá que:
 - a. convocar a los pasajeros y a la tripulación a los puestos de reunión por medio del sistema de alarma prescrito, antes de anunciar el ejercicio por el sistema mega fónico u otro sistema de comunicación, comprobando que han comprendido en qué consiste la orden de abandono del buque,
 - b. acudir a los puestos y prepararse para los cometidos indicados en el cuadro de obligaciones,
 - c. comprobar que los pasajeros y la tripulación lleven indumentaria adecuada y que se han puesto correctamente los chalecos salvavidas,
 - d. arriar al menos un bote salvavidas tras los preparativos necesarios para la puesta a flote,
 - e. poner en funcionamiento el motor del bote salvavidas,
 - f. accionar los pescantes utilizados para poner a flote los balsas salvavidas,
 - g. simular la búsqueda y el salvamento de pasajeros atrapados en sus camarotes; y
 - h. dar instrucciones sobre la utilización de los dispositivos radioeléctricos de salvamento.
- .2 Siempre que sea posible, se arriarán botes salvavidas distintos en ejercicios sucesivos.
- .3 Salvo lo prescrito más abajo, cada uno de los botes salvavidas será puesto a flote y maniobrado en el agua por la tripulación asignada para su manejo al menos una vez cada TRES (3) meses durante un ejercicio de abandono del buque.
- .4 En el caso de los botes salvavidas previstos para ser puestos a flote por caída libre, al menos una vez cada TRES (3) meses durante un ejercicio de abandono del buque, la tripulación subirá a bordo del bote, se sujetará adecuadamente en sus asientos y realizará todo el procedimiento de puesta a flote salvo la suelta del bote (es decir, no se accionará el gancho de suelta). A continuación, el bote salvavidas se pondrá a flote por caída libre llevando a bordo solamente la tripulación necesaria encargada de su manejo, o se arriará hasta el agua utilizando los medios secundarios de puesta a flote, con o sin llevar a bordo la tripulación encargada de su manejo. En ambos casos, la tripulación encargada de su manejo maniobrá a continuación el bote en el agua.

A intervalos no superiores a SEIS (6) meses, se pondrá a flote el bote por caída libre llevando a bordo solamente la tripulación encargada de su manejo, o bien se llevará a cabo una puesta a flote simulada, de conformidad con las directrices elaboradas por la Organización.

- .5 En la medida de lo razonable y posible, los botes de rescate que no sean botes salvavidas utilizados también como botes de rescate se pondrán a flote al menos cada TRES (3) meses con la dotación que tengan que llevar a bordo y se maniobrarán en el agua.
- .6 Si los ejercicios de puesta a flote de los botes salvavidas y botes de rescate se efectúan llevando el buque arrancada avante, dichos ejercicios, por los peligros que ello entraña, sólo se realizarán en aguas abrigadas y bajo la supervisión de un oficial que tenga experiencia de ellos teniendo en cuenta las Directrices para prevenir accidentes de la Organización (MSC.1/Circ.1206/Rev.3)
- .7 Si un buque está equipado con sistemas de evacuación marinos, los ejercicios incluirán prácticas de los procedimientos necesarios para desplegar dichos sistemas hasta el momento inmediatamente anterior al despliegue efectivo de los mismos. Se reforzará este aspecto de los ejercicios con instrucciones periódicas relativas a la utilización de los medios de formación de a bordo prescritos. Además, todo miembro de una cuadrilla encargada de un sistema deberá recibir una formación adicional participando en el despliegue completo en el agua de un sistema análogo, ya sea a bordo de un buque o en tierra, a intervalos no superiores a DOS (2) años, en la medida de lo posible, pero en ningún caso superiores a TRES (3) años. Esta formación podrá impartirse en relación con los despliegues prescritos más abajo.
- .8 El alumbrado de emergencia para la reunión de los pasajeros y el abandono del buque se comprobará en cada ejercicio de abandono del buque.

8.11.4. Ejercicios de lucha contra incendios

- .1 En cada ejercicio de lucha contra incendios habrá que:
 - a. acudir a los puestos y prepararse para los cometidos indicados en el cuadro de obligaciones,
 - b. poner en marcha una bomba contraincendios utilizando por lo menos los DOS (2) chorros de agua prescritos para comprobar que el sistema se encuentra en perfecto estado de funcionamiento,
 - c. comprobar los equipos de bombero y demás equipo individual de salvamento,
 - d. comprobar el equipo de comunicaciones pertinente,
 - e. comprobar el funcionamiento de las puertas estancas, las puertas contraincendios, las válvulas de mariposa contraincendios, los orificios principales de entrada y salida de los sistemas de ventilación y,
 - f. comprobar las disposiciones necesarias para el abandono ulterior del buque.
- .2 El equipo utilizado en los ejercicios se volverá inmediatamente a poner en condiciones de funcionamiento y cualquier fallo o defecto descubierto durante el ejercicio se subsanará lo antes posible.

8.11.5. Ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados

- .1 Los ejercicios deberían planearse y realizarse de manera segura, teniendo en cuenta según proceda, las orientaciones que figuran en las recomendaciones elaboradas por la Organización e incluirán:
- .2 la comprobación y utilización del equipo de protección personal prescrito para la entrada,

- .3 la comprobación y utilización del equipo y los procedimientos de comunicaciones,
- .4 la comprobación y la utilización de los instrumentos para medir la atmósfera en espacios cerrados,
- .5 la comprobación y utilización del equipo y los procedimientos de salvamento y
- .6 las instrucciones en técnicas de primeros auxilios y reanimación.

8.11.6. Formación e instrucciones impartidas a bordo

- .1 A todo nuevo tripulante se le dará formación a bordo lo antes posible, y desde luego no más de DOS (2) semanas después de su incorporación al buque, sobre la utilización de los dispositivos de salvamento del buque, incluido el equipo de las embarcaciones de supervivencia y los dispositivos de extinción de incendios. No obstante, si el tripulante se halla adscrito al buque según un programa de turnos regulares, recibirá esa formación no más de DOS (2) semanas después de la fecha de su primera incorporación al buque. Las instrucciones para la utilización de los dispositivos de lucha contra incendios y los dispositivos de salvamento del buque y para la supervivencia en el mar se darán a los mismos intervalos que los ejercicios. Podrá darse instrucción por separado acerca de diferentes partes de los dispositivos de salvamento y de extinción de incendios del buque, pero se deberán abarcar todos ellos en un plazo de DOS (2) meses.
- .2 Todos los tripulantes recibirán instrucciones que incluirán, sin que la enumeración sea exhaustiva:
 - a. el manejo y la utilización de las balsas salvavidas inflables del buque;
 - b. los problemas planteados por la hipotermia, los primeros auxilios indicados en caso de hipotermia y otras situaciones en que es apropiado dar primeros auxilios;
 - c. las instrucciones especiales necesarias para utilizar los dispositivos de salvamento que lleve el buque con mal tiempo y/o mar;
 - d. el manejo y la utilización de los dispositivos de extinción de incendios, y
 - e. los riesgos que entrañan los espacios cerrados y los procedimientos de a bordo para la entrada en tales espacios en condiciones de seguridad, en los cuales deberían tenerse en cuenta, según proceda, las orientaciones que figuran en las recomendaciones elaboradas por la Organización.
- .3 A intervalos que no excedan de CUATRO (4) meses se impartirá formación sobre la utilización de las balsas salvavidas de pescante a bordo de todo buque provisto de tales dispositivos. Siempre que sea posible, esto comprenderá el inflado y arriado de una balsa salvavidas, pudiendo ser una balsa especial destinada únicamente a impartir formación y que no forme parte del equipo de salvamento del buque. Dicha balsa especial estará claramente marcada.
- .4 Se anotarán en el Diario de Navegación las fechas en que se efectúe la reunión y los pormenores de los ejercicios de abandono del buque y de lucha contra incendios, de entrada y salvamento en espacios cerrados, de los ejercicios realizados con otros dispositivos de salvamento y de la formación impartida a bordo. Si en el momento prefijado no se efectúa en su totalidad una reunión, un ejercicio o una sesión de formación, se hará constar esto en el diario de navegación, indicando las circunstancias que concurrieron y el alcance de la reunión, el ejercicio o la sesión de formación que se llevó a cabo.

8.12. Disponibilidad funcional, mantenimiento e inspección

8.12.1. Antes de que el buque salga de puerto y en todo momento durante el viaje, el Capitán se cerciorará que todos los dispositivos de salvamento tendrán disponibilidad funcional y estarán en condiciones de servicio y listos para utilizarlos inmediatamente.

8.12.2. El mantenimiento, prueba e inspección de los dispositivos de salvamento se efectuarán de conformidad con la normativa nacional, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización¹.

8.12.3. La Compañía asegurará a través de su sistema de gestión que cada buque sea provisto con uno o más manuales de instrucciones para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento y que las operaciones de mantenimiento se realice de acuerdo a ellas. Se podrá aceptar un programa planificado de mantenimiento a bordo que incluya las operaciones de mantenimiento indicadas en el párrafo precedente.

8.12.4. Mantenimiento de las tiras

Las tiras utilizadas en los dispositivos de puesta a flote se inspeccionarán periódicamente, prestando especial atención a las zonas que pasen a través de poleas, y se renovarán cuando sea necesario debido a su deterioro o a intervalos que no excedan de CINCO (5) años, si este plazo es más corto.

8.12.5. Piezas de respeto y equipo de reparación

Se proveerán piezas de respeto y equipo de reparación para los dispositivos de salvamento y los componentes de éstos sometidos a intenso desgaste o deterioro y que hayan de ser sustituidos periódicamente.

8.12.6. Inspección semanal

Cada semana se efectuarán las pruebas e inspecciones siguientes y el informe correspondiente a la inspección se incluirá en el Diario de Navegación:

- .1 todas las embarcaciones de supervivencia, y todos los botes de rescate y dispositivos de puesta a flote serán objeto de una inspección ocular a fin de verificar que estén listos para ser utilizados. Esa inspección incluirá, sin que esta enumeración sea exhaustiva, el estado de los ganchos, su sujeción a los botes salvavidas y que el mecanismo de suelta con carga está debida y completamente ajustado,
- .2 se harán funcionar todos los motores de los botes salvavidas y de los botes de rescate durante un periodo total de al menos TRES (3) minutos, a condición de que la temperatura ambiente sea superior a la temperatura mínima necesaria para poner en marcha el motor. Durante dicho período se comprobará que la caja y el tren de engranajes embragan de forma satisfactoria. Si las características especiales del motor fueraborda instalado en un bote de rescate no le permiten funcionar durante un periodo de TRES (3) minutos a menos que tenga la hélice sumergida, se podrá proporcionar un recipiente de agua apropiado.
- .3 los botes salvavidas, excepto los botes salvavidas de caída libre, de los buques de carga se moverán de su posición de estiba, sin nadie a bordo, hasta donde sea necesario para demostrar el funcionamiento satisfactorio de los dispositivos de puesta a flote, siempre que las condiciones meteorológicas y el estado del mar lo permitan, y
- .4 se ensayará el sistema de alarma general de emergencia.

8.12.7. Inspecciones Mensuales

¹ Véase la Circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1 o la que la reemplace.

- .1 Todos los botes salvavidas, excepto los de caída libre, se sacarán de su posición de estiba, sin nadie a bordo, siempre que las condiciones meteorológicas y el estado de la mar lo permitan
- .2 Todos los meses se efectuará una inspección de los dispositivos de salvamento, incluido el equipo de los botes salvavidas, utilizando la lista de comprobaciones que indique el sistema de gestión operacional del buque, a fin de verificar que están completos y en buen estado. El informe correspondiente a la inspección se incluirá en el diario de navegación.

8.12.8. Servicios de mantenimiento

- .1 Cada balsa salvavidas inflable, cada chaleco salvavidas inflable y cada sistema de evacuación marino será objeto de un servicio de mantenimiento a intervalos que no excedan de DOCE (12) meses, si bien en los casos en que ello no resulte viable, la Prefectura podrá ampliar este periodo a DIECISIETE (17) meses.
- .2 Además de desplegar los sistemas de evacuación marinos a los intervalos de servicio prescrito en el párrafo precedente s o al mismo tiempo que dichos servicios, todos los sistemas se desplegarán desde el buque de forma alternada una vez por lo menos cada SEIS (6) años.
- .3 Todas las reparaciones y operaciones de mantenimiento de los botes de rescate inflados se realizarán de conformidad con las instrucciones facilitadas por el fabricante. Las reparaciones de emergencia podrán realizarse a bordo del buque, pero las reparaciones definitivas se efectuarán en una estación de servicio aprobada.
- .4 Las unidades de destrinca hidrostática que no sean desechables serán objeto de un servicio a intervalos que no excedan de DOCE (12) meses, si bien en los casos en que ello no resulte viable la Prefectura podrá ampliar este periodo a DIECISIETE (17) meses.

8.12.9. Marcado de los lugares de estiba

Las envolturas, cartelas, repisas y demás lugares análogos para la estiba de los dispositivos de salvamento estarán marcados con signos conformes con las recomendaciones de la Organización, que indiquen los dispositivos que se encuentran estibados en el lugar dedicado a ese efecto. Si hay más de un dispositivo estibado en un lugar, también se indicará el número de dispositivos.

8.12.10. Servicio periódico de los dispositivos de puesta a flote y de los mecanismos de suelta con carga

- .1 Los dispositivos de puesta a flote:
 - a. serán objeto de mantenimiento de conformidad con las instrucciones para el mantenimiento a bordo prescritas
 - b. serán objeto de un examen minucioso durante los reconocimientos del equipo por parte de la Prefectura; y
 - c. al término del examen indicado se someterán a una prueba dinámica del freno del chigre a la máxima velocidad de arriado. La carga que se aplique será igual a la masa de la embarcación de supervivencia o el bote de rescate sin nadie a bordo, con la excepción de que al menos una vez cada CINCO (5) años, la prueba se realizará con una carga de prueba equivalente a 1,1 veces el peso de la embarcación de supervivencia o bote de rescate con su asignación completa de personas y equipo.
- .2 Los aparejos de suelta con carga de los botes salvavidas o los botes de rescate, incluidos los sistemas de suelta de los botes salvavidas de caída libre

- a. serán objeto de mantenimiento de conformidad con las instrucciones para el mantenimiento a bordo prescritas,
 - b. serán objeto de un examen minucioso y una prueba operacional durante los reconocimientos de equipo de la Prefectura, por personal adecuadamente capacitado y familiarizado con el sistema;
 - c. se someterán a una prueba de funcionamiento con una carga equivalente a 1,1 veces la masa total del bote con su asignación completa de personas y equipo cada vez que se examine el mecanismo de suelta. El examen y la prueba se llevarán a cabo como mínimo una vez cada CINCO (5) años; e
 - d. independientemente de lo indicado anteriormente, la prueba de funcionamiento de los sistemas de suelta de los botes salvavidas de caída libre se realizará, ya sea mediante la puesta a flote por caída libre del bote salvavidas, que llevará a bordo únicamente la tripulación necesaria para su manejo, o mediante una puesta a flote simulada realizada de acuerdo con las directrices elaboradas por la Organización.
- .3 Los ganchos de suelta automática de las balsas salvavidas de pescante
- a. serán objeto de un mantenimiento de conformidad con las instrucciones de mantenimiento a bordo,
 - b. se someterán a un examen minucioso, y una prueba de funcionamiento durante los reconocimientos de equipo de la Prefectura, por personal adecuadamente capacitado y familiarizado con el sistema; y
 - c. se someterán a una prueba de funcionamiento con una carga equivalente a 1,1 veces la masa total de la balsa salvavidas con su asignación completa de personas y equipo cada vez que se examine el gancho de suelta, El examen y la prueba y se llevarán a cabo como mínimo una vez cada CINCO (5) años.

8.13. Sistema de ayuda para la toma de decisiones por los capitanes de los buques de pasaje

- 8.13.1. En el puente de navegación de todos los buques de pasaje, que no sean lanchas de pasaje y que transporten más de CIEN (100) pasajeros, habrá un sistema de ayuda para la gestión de emergencias, que consistirá, por lo menos, en uno o varios planes de emergencia impresos.
- 8.13.2. Las situaciones previsibles de emergencia de a bordo incluirán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes categorías: incendio, avería del buque, contaminación, actos ilícitos que pongan en peligro la seguridad del buque, de sus pasajeros o de la tripulación, accidentes del personal accidentes relacionados con la carga y ayuda de emergencia a otros buques.
- 8.13.3. Los procedimientos de emergencia que se establezcan en los planes de emergencia constituirán una ayuda para la toma de decisiones por los capitanes en cualquier combinación de situaciones de emergencia. Los planes de emergencia tendrán una estructura uniforme y serán fáciles de utilizar.
- 8.13.4. Cuando proceda, el estado de carga real calculado para determinar la estabilidad del buque durante la travesía se utilizará para la lucha contra averías.
- 8.13.5. Además de los planes de emergencia impresos, se podrá aceptar la utilización de un sistema informatizado de ayuda para la toma de decisiones en el puente de navegación que agrupe toda la información contenida en los planes de emergencia, los procedimientos, las listas de comprobación, etc., y que pueda presentar una lista de las medidas recomendadas para los casos de emergencia previsibles.

9. INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO DE SEGURIDAD

- 9.1. El Certificado de Seguridad de la Navegación (CNSN), llevará adjunto el inventario del equipo de salvamento cuyo modelo se indica en Anexo 4 o 5 al presente Agregado, según corresponda, indicando el equipo instalado de conformidad con la presente Ordenanza.
- 9.2. En los buques a los que se les vaya a extender su primer CNSN o que renueven su CNSN, dicho inventario será confeccionado base a la información que surge de los elementos técnicos y los reconocimientos iniciales proporcionada por el Departamento Técnico de la Navegación de la Prefectura.
- 9.3. Cláusula Transitoria
 - 9.3.1. En los buques no incluidos en el punto 9.2 en los que la aplicación de la presente Ordenanza opere durante la vigencia de su actual CNSN, el primer inventario será confeccionado por el inspector de la Prefectura que realice el reconocimiento de equipo. Una copia del inventario firmado por el inspector se adjuntará al informe de inspección.
 - 9.3.2. Cuando de los elementos técnicos del buque el inspector no pueda determinar la eslora del buque, tal como se define en la presente Ordenanza, adoptará el NOVENTA POR CIENTO (90%) de la eslora que figura en el CNSN.
 - 9.3.3. A más tardar SESENTA (60) días antes de la renovación del CNSN indicado en 9.3.1, el propietario o armador del buque que deba instalar nuevos dispositivos que modifiquen la información incluida en el plano de dispositivos salvavidas del buque, deberá presentar ante la Prefectura un plano de dispositivos de salvamento actualizado.

BUQUES DE CARGA Y BUQUES DE PASAJE NAVEGACIÓN MARÍTIMA NACIONAL²

1. AVISOS, COMUNICACIONES y SEÑALES

1.1 Aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas

- .1 Salvo que se prescriba otra cosa, todos los buques de pasaje y todos los buques de carga proveerán al menos DOS (2) aparatos bidireccionales de ondas métricas portátiles. Si se instala un aparato radiotelefónico fijo bidireccional de ondas métricas en una embarcación de supervivencia, éste deberá satisfacer normas de funcionamiento no inferiores a las aprobadas por la Organización.
- .2 En buques de pasaje con más de DOSCIENTOS (200) pasajeros y en buques de carga de tonelaje mayor a QUINIENTOS (500), se proveerán al menos TRES (3) aparatos.
- .3 En los buques que posean instalada sólo una embarcación de supervivencia el número de aparatos bidireccionales será UNO (1).
- .4 En los buques donde no se requieran dispositivos colectivos de salvamento, no será necesario proveer aparatos bidireccionales.

1.2 Dispositivos de localización de búsqueda y salvamento

- .1 Salvo que se prescriba otra cosa, en cada banda de todo buque se llevará al menos UN (1) dispositivo de localización de búsqueda y salvamento. Estos podrán ser del tipo transpondedor de radar de búsqueda y salvamento (SART) o transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART).
- .2 En buques que posean una sola embarcación de supervivencia, podrán llevar UN (1) dispositivo de localización de búsqueda y salvamento. Los buques no obligados a instalar embarcaciones de supervivencia no estarán obligados a poseer estos dispositivos.

1.3 Radiobaliza de localización de siniestros por satélite (RLS³).

- .1 Salvo que se prescriba otra cosa, todos los buques proveerán al menos UNA (1) radiobaliza de localización de siniestros por satélite con capacidad para transmitir una alerta de socorro a través del servicio de satélites de órbita polar que trabaja en la banda de CUATROCIENTOS SEIS MEGAHERTZ (406 MHz). Las RLS que se instalen a bordo con posterioridad a la entrada en vigor de la presente serán del tipo G-EPIRB (incluirán un GPS interno).
- .2 La RLS deberá estar instalada en un gabinete ubicado en la cara externa de un mamparo lateral de la timonera. La RLS deberá poder ser activada en forma manual o automática al contacto con el agua y poseer un medio de zafada que permita su liberación en caso de hundimiento. Sin embargo, en buques de pequeñas dimensiones provistos con una sola balsa salvavidas donde no sea posible ubicar la RLS en el exterior, se podrá ubicar en un lugar accesible desde el que sea fácilmente transportable a una balsa.
- .3 Los buques de eslora menor a OCHO METROS (8 m) que naveguen a menos de TRES (3) millas de la costa no estarán obligados a instalar una RLS.

² Véase incisos 4.2 y 4.3 del Agregado N° 1 a la presente. No incluye navegación Interior de Puerto

³ EPIRB por sus siglas en inglés.

1.4 Bengalas para señales de socorro

Eslora (m)	Cohete Lanza bengala	Roja de Mano	Fumígena Flotante
$L < 24$	3	4	2*
$24 \leq L < 45$	6	4	2
$L \geq 45$	12	4	2

(*) Pueden ser de mano

1.5 Sistema de Alarma General y Sistema de Aviso Público

- .1 Todos los buques y lanchas de pasaje instalarán un sistema de aviso público que permita la comunicación verbal desde el puesto de gobierno a los espacios de alojamiento. Sin embargo, dicho sistema no será necesario en buques pequeños donde el puesto de gobierno y el espacio de pasajeros estén ubicados en la misma cubierta y de modo que los pasajeros pueden ser alertados directamente desde el puesto de gobierno.
- .2 En los buques de pasaje o de carga, de eslora igual o superior a VEINTICUATRO METROS (24 m) se instalará un sistema general de alarma para abandono en los espacios de alojamiento. En los buques de eslora inferior a VEINTICUATRO METROS (24 m) y en lanchas de pasaje se podrá utilizar la bocina como señal de alarma general.

2. DISPOSITIVOS INDIVIDUALES DE SALVAMENTO

2.1. Aros salvavidas

- 2.1.1. Los aros salvavidas irán distribuidos de modo que estén fácilmente disponibles a ambas bandas del buque, y, en la medida de lo posible, en todas las cubiertas expuestas que se extiendan hasta el costado del buque y en las proximidades de la popa; y estibados de modo que sea posible soltarlos rápidamente. No estarán sujetos de ningún modo por elementos de fijación permanente.
- 2.1.2. En cada aro salvavidas se marcará con letras mayúsculas del alfabeto romano el nombre del buque que lo lleve y su puerto de matrícula.
- 2.1.3. Sin perjuicio de la disposición requerida en los párrafos precedentes, los buques de carga o pasaje proveerán al menos la siguiente cantidad de aros salvavidas:

Buques de Carga	
Eslora (L)	Cantidad
$L \geq 75$ m	8
$45 \text{ m} \leq L < 75$ m	6
$24 \text{ m} \leq L < 45$ m	4
$8 \text{ m} \leq L < 24$ m	2
$L < 8$ m	1

Buques y Lanchas de Pasaje	
Eslora (L)	Cantidad

	Pasajeros ≥ 200	Pasajeros <200
L ≥ 15 m	8	4
L < 15 m	2*	

(*) Lanchas con DOCE (12) pasajeros o menos: UN (1) aro.

- 2.1.4. Salvo que se prescriba lo contrario, a cada banda del buque habrá como mínimo un aro salvavidas provisto de una rabiza flotante de una longitud igual por lo menos al doble de la altura a la cual vaya estibado por encima de la flotación de navegación marítima con calado mínimo, o a VEINTISIETE CON CINCO METROS (27,5 m), si este valor es superior. Sin embargo si la eslora del buque es menor a QUINCE METROS (15 m), la longitud de la driza podrá ser de QUINCE METROS (15 m).
- 2.1.5. Cuando se instalen SEIS (6) o más aros, la mitad al menos del número total de aros salvavidas estarán provistos de luces de encendido automático; al menos dos de estos aros llevarán también señales fumígenas de funcionamiento automático y se podrán soltar rápidamente desde el puente de navegación; los aros salvavidas provistos de luces y los provistos de luces y de señales fumígenas irán distribuidos por igual a ambas bandas del buque y no serán aquellos que están provistos de rabiza.
- 2.1.6. En los buques que lleven CUATRO (4) o más aros salvavidas, por lo menos la mitad del total prescrito irán provistos de luces de encendido automático. Los aros con luces o señales en lo posible irán distribuidos en ambas bandas y no serán aquellos que lleven la driza flotante.
- 2.1.7. En los buques que lleven menos de CUATRO (4) aros, al menos uno de ellos tendrá boya luminosa de autoencendido o señal fumígena de activación al contacto con el agua. En los buques con UN (1) solo aro llevará una driza de QUINCE METROS (15 m).

2.2. Chalecos salvavidas

- 2.2.1. En los buques de carga habrá chalecos salvavidas para el CIENTO CINCUENTA POR CIENTO (150%) de las personas a bordo.
- 2.2.2. A bordo de los buques y lanchas de pasaje habrá chalecos salvavidas para el CIENTO CINCO POR CIENTO (105%) de las personas a bordo. Adicionalmente, se proveerá un chaleco salvavidas para todos los chicos y bebés a bordo y nunca menos del DIEZ POR CIENTO (10%) y el DOS CON CINCO POR CIENTO (2,5%) del máximo número de pasajeros, respectivamente.
- 2.2.3. Los chalecos salvavidas se ubicarán de modo que al distribuirlos o ponérselos no se impida el desplazamiento ordenado hacia los puestos de reunión o los puestos de embarco. La localización de los chalecos debería ser consistente con el análisis de evacuación realizado o los procedimientos del sistema de gestión de la seguridad de la Compañía en los buques donde dicho análisis no sea obligatorio.
- 2.2.4. El emplazamiento de los chalecos será fácilmente accesible y estará claramente indicado. Los chalecos adicionales prescritos en los párrafos precedentes, en lo posible, se ubicarán cerca del puesto de reunión o en una vía directa hacia él.
- 2.2.5. Los chalecos salvavidas que se utilicen en botes salvavidas totalmente cerrados y de caída libre, no deberán ser un obstáculo para entrar en el bote o sentarse, ponerse los cinturones instalados en los asientos del bote, afectar a la seguridad de los ocupantes o al manejo del bote.

2.3. Trajes de inmersión

- 2.3.1. En los buques de carga habrá un traje de inmersión de un material que sea intrínsecamente aislante para cada una de las personas que vayan a bordo. Estos trajes no serán necesarios si el buque está equipado con botes salvavidas totalmente cerrados cuya capacidad conjunta en cada banda baste para dar cabida como mínimo al número

total de personas a bordo, o con un bote salvavidas de caída libre de capacidad suficiente para dar cabida al número total de personas a bordo.

- 2.3.2. En los buques de pasaje habrá un traje de inmersión que sea intrínsecamente aislante por cada embarcación de supervivencia que no pueda embarcarse en su posición de estiba. Adicionalmente, habrá suficiente cantidad de ayudas térmicas o trajes anti-exposición para cada una de las personas que no posean un traje de inmersión y vayan a embarcar en embarcaciones de supervivencia total o parcialmente abiertas. Estos trajes y ayudas térmicas no serán necesarios si el buque está equipado con botes salvavidas totalmente cerrados cuya capacidad conjunta en cada banda baste para dar cabida como mínimo al número total de personas a bordo, o con un bote salvavidas de caída libre de capacidad suficiente para dar cabida al número total de personas a bordo.

3. DISPOSITIVOS COLECTIVOS DE SALVAMENTO

3.1. Buques y Lanchas de Pasaje

- 3.1.1. Salvo disposición en contrario, los buques y lanchas de pasaje proveerán embarcaciones de supervivencia cuya capacidad conjunta a cada banda baste para dar cabida al CIENTO POR CIENTO (100 %) del número total de personas a bordo y un bote de rescate que pueda reunir las balsas. El bote de rescate podrá integrar la dotación de embarcaciones de supervivencia cuando cumpla con los requisitos correspondientes a los de un bote salvavidas.
- 3.1.2. Los buques y lanchas de pasaje donde debido a su tamaño no sea posible cumplir con lo prescrito en 3.1.1, no será necesario instalar un bote de rescate y la capacidad conjunta de las embarcaciones de supervivencia provistas será al menos suficiente para dar cabida al CIENTO POR CIENTO (100%) de las personas a bordo. Además, a menos que la masa de las balsas salvavidas sea inferior a CIENTO OCHENTA Y CINCO KILOS (185 kg) y éstas vayan estibadas en un emplazamiento que permita su fácil traslado de una banda a otra en el mismo nivel de la cubierta expuesta, se proveerán balsas salvavidas adicionales de modo que la capacidad total disponible en cada banda baste para dar cabida al CIENTO CINCUENTA POR CIENTO (150%) del número total de personas que vayan a bordo.
- 3.1.3. En previsión de que alguna de las embarcaciones de supervivencia pueda perderse o quedar inservible, habrá suficientes embarcaciones de supervivencia en cada banda, incluidas las que tengan una masa inferior a CIENTO OCHENTA Y CINCO KILOS (185 kg) y vayan estibadas en un emplazamiento que permita su fácil traslado de una banda a otra en el mismo nivel de la cubierta expuesta, para dar cabida al número total de personas que vayan a bordo.
- 3.1.4. En buques que transporten menos de TREINTA Y SEIS (36) pasajeros y realicen navegaciones a menos de TRES (3) millas de la costa las balsas salvavidas podrán ser del "Tipo I," tal como se define en el punto 7.3 del Agregado 1, con piso aislante e instalada con medios de puesta a flote por zafada.
- 3.1.5. En los buques que transporten menos de DOCE (12) pasajeros y naveguen a menos de UNA (1) milla de la costa, podrán ser del Tipo II y si poseen una eslora inferior a OCHO METROS (8 m), no se requerirá un medio de zafada ni una envoltura rígida.
- 3.1.6. En buques que realizan navegación diurna en el curso de la cual no se alejen más de TRES (3) millas del puerto, las embarcaciones de supervivencias podrán ser balsas reversibles sin capota del tipo "NO SOLAS" con medios de puesta a flote por zafada.

3.2. Buques de Carga

- 3.2.1. Los buques de carga deberán llevar embarcaciones de supervivencia cuya capacidad conjunta baste para dar cabida en cada banda al CIENTO POR CIENTO (100%) de personas a bordo. Además, y a menos que la masa de las balsas salvavidas tengan una

masa inferior a CIENTO OCHENTA Y CINCO KILOS (185 kg) o vayan estibadas en un emplazamiento que permita su fácil traslado de una banda a otra en el mismo nivel de la cubierta expuesta, se proveerán balsas salvavidas adicionales de modo que la capacidad total disponible en cada banda baste para dar cabida al CIENTO CINCUENTA POR CIENTO (150%) del número total de personas que vayan a bordo.

- 3.2.2. En previsión de que alguna de las embarcaciones de supervivencia pueda perderse o quedar inservible, habrá suficientes embarcaciones de supervivencia en cada banda, incluidas las que tengan una masa inferior a CIENTO OCHENTA Y CINCO KILOS (185 kg) y vayan estibadas en un emplazamiento que permita su fácil traslado de una banda a otra en el mismo nivel de la cubierta expuesta, para dar cabida al número total de personas que vayan a bordo.
- 3.2.3. Sin embargo, en buques de eslora igual o superior a VEINTICUATRO METROS (24 m) e inferior a CUARENTA Y CINCO METROS (45 m), cuando esta disposición interfiera con el funcionamiento normal del buque, la Prefectura podrá permitir que estas embarcaciones sólo puedan ponerse a flote por una banda siempre que su capacidad conjunta baste para dar cabida al DOSCIENTOS POR CIENTOS (200%) de las personas a bordo y que al menos una cantidad embarcaciones de supervivencia, cuya capacidad baste para el CIEN POR CIENTO (100%) de las personas, pueda moverse fácilmente a la otra banda y pueda ponerse a flote de manera rápida y segura
- 3.2.4. En los buques de carga que lleven SEIS (6) o menos personas a bordo, la balsa podrá ser del Tipo I tal como se indica en el punto 7.3 del Agregado 1 e instalada con medios de puesta a flote por zafada y si no se alejan más de 1 milla desde el puerto, podrán ser del Tipo II sin medio de zafada.
- 3.2.5. Los buques de eslora igual o superior a los SETENTA Y CINCO METROS (75 m) con una navegación marítima sin restricciones, proveerán un bote de rescate a menos que el buque lleve una embarcación de supervivencia adecuada que pueda recuperarse tras la operación de salvamento. En navegación marítima restringida se podrá aceptar un bote de trabajo en reemplazo del bote de rescate.
- 3.2.6. El bote de rescate podrá integrar la dotación de embarcaciones de supervivencia cuando cumpla con los requisitos correspondientes a los de un bote salvavidas.

4. OTROS DISPOSITIVOS Y MEDIDAS DE SEGURIDAD

- 4.1. Todos los remolcadores de tiro y los buques de eslora igual o mayor a VEINTICUATRO (24 m) llevarán un aparato lanzacabos que al menos tenga DOS (2) proyectiles y DOS (2) líneas.
- 4.2. Los buques estarán preparados y la Compañía desarrollará procedimientos para asegurar la recuperación rápida desde el mar de una persona en estado inconsciente.

BUQUES EN NAVEGACIÓN FLUVIAL⁴, LACUSTRE⁵ e INTERIOR DE PUERTO⁶

1. AVISOS, COMUNICACIONES y SEÑALES

.1 Aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas

- .1 Salvo que se prescriba otra cosa, todos los buques proveerán al menos UN (1) aparato bidireccional portátil de ondas métricas.
- .2 En buques de pasaje con más de DOSCIENTOS (200) pasajeros y en buques de carga de tonelaje mayor a QUINIENTOS (500), se proveerán al menos DOS (2) aparatos bidireccionales.
- .3 En los buques donde sólo se requieran aparatos flotantes o no se requiera dispositivo colectivo de salvamento, no será necesario proveer aparatos bidireccionales.

.2 Dispositivos de localización de búsqueda y salvamento

- .1 En cada banda de todo buque que realice navegación Río de la Plata Exterior llevará al menos UN (1) dispositivo de localización de búsqueda y salvamento. Estos podrán ser del tipo transpondedor de radar de búsqueda y salvamento (SART) o transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART). Sin embargo, en los buques que lleven una sola embarcación de supervivencia se llevará al menos UN (1) dispositivo de localización de búsqueda y salvamento.
- .2 No será necesario la provisión de dicho dispositivo en los buques exceptuados de instalar dispositivos colectivos de salvamento ni en los buques que realicen navegación Ríos Interiores, Lacustre o Interior de Puerto.

.3 Radiobaliza de localización de siniestros por satélite (RLS).

- .1 Salvo que se prescriba otra cosa, todos los buques que realicen navegación Río de la Plata Exterior, proveerán al menos UNA (1) radiobaliza de localización de siniestros por satélite con capacidad para transmitir una alerta de socorro a través del servicio de satélites de órbita polar que trabaja en la banda de CUATROCIENTOS SEIS MEGAHERTZ (406 MHz). Las RLS que se instalen a bordo con posterioridad a la entrada en vigor de la presente serán del tipo G-EPIRB (incluirán un GPS interno)
- .2 La RLS deberá estar instalada en un gabinete ubicado en la cara externa de un mamparo lateral de la timonera. La RLS deberá poder ser activada tanto en forma manual como automática al contacto con el agua y poseer un medio de zafada que permita su liberación en caso de hundimiento. Sin embargo, en buques sin cubierta o donde no sea posible ubicar la RLS en el exterior, se podrá ubicar en un lugar accesible desde el que sea fácilmente transportable a una balsa y no será necesario un medio de zafada.
- .3 En buques que operan en el Río de la Plata Exterior a menos de TRES (3) millas de la costa o buques que navegan en Ríos Interiores, Lacustre o Interior de Puerto embarcaciones, no será necesario proveer RLS.

.4 Bengalas para señales de socorro

- .1 Los buques que naveguen en el Río de la Plata o en Rías poseerán las siguientes señales:

⁴ Incluye la navegación en la Ría, si existe.

⁵ Los requerimientos para la navegación lacustre se aplican a los espejos de agua ubicados al sur del paralelo 38° S. Los medios y dispositivos de salvamento para buques que naveguen en otros lagos, lagunas y embalses serán los correspondientes a la navegación en Ríos Interiores.

⁶ Fluvial y marítima.

Eslora (m)	Cohete Lanza bengala	Roja de Mano	Fumígena Flotante
L < 24	3	4	2'
24 ≤ L < 45	6	4	2
L ≥ 45	12	4	2

(*) Podrán ser de mano

- .2 En los buques no incluidos en el párrafo precedente no se requerirán cohete lanza bengalas. Asimismo, en los buques que realizan navegación ríos interiores o interior de puerto, no se requerirán tampoco señales fumígenas.

.3 Sistema de Alarma General y Sistema de Aviso Público

- .1 Todos los buques y lanchas de pasaje instalarán un sistema de aviso público que permita la comunicación verbal desde el puesto de gobierno a los espacios de alojamiento. Sin embargo, dicho sistema no será necesario en buques pequeños donde el puesto de gobierno y el espacio de pasajeros estén ubicados en la misma cubierta y de modo que los pasajeros pueden ser alertados directamente desde el puesto de gobierno.
- .2 En los buques de pasaje o de carga, de eslora igual o superior a VEINTICUATRO METROS (24 m) se instalará un sistema general de alarma para abandono en los espacios de alojamiento. En los buques de eslora inferior a VEINTICUATRO METROS (24 m) y en lanchas de pasaje se podrá utilizar la bocina como señal de alarma general.

2. DISPOSITIVOS INDIVIDUALES DE SALVAMENTO

2.1. Aros salvavidas

- 2.1.1. Los aros salvavidas irán estibados de modo que sea posible soltarlos rápidamente y distribuidos de modo que estén fácilmente disponibles a ambas bandas del buque y preferentemente en las cubiertas expuestas que se extiendan hasta el costado del buque y en las proximidades de la popa se les podrá lanzar siempre con rapidez y no irán permanentemente sujetos.

- 2.1.2. Se proveerán una cantidad de aros salvavidas no inferior a:

Buques de Carga	
Eslora (L)	Cantidad
L ≥ 75 m	8
45 m ≤ L < 75 m	6
24 m ≤ L < 45 m	4
8 m ≤ L < 24 m	2
L < 8 m	1

Buques/Lanchas de Pasaje		
Eslora (L)	Cantidad	
	Pasajeros ≥ 200	Pasajeros <200
L ≥ 15 m	8	4

L < 15 m	2*
----------	----

(*) Lanchas con DOCE (12) pasajeros o menos, UN (1) aro salvavidas con driza.

- 2.1.3. Salvo que se prescriba lo contrario, a cada banda del buque habrá como mínimo un aro salvavidas provisto de una rabiza flotante de una longitud igual por lo menos al doble de la altura a la cual vaya estibado por encima de la flotación de navegación marítima con calado mínimo, o a VEINTISIETE CON CINCO METROS (27,5 m), si este valor es superior. Sin embargo, si la eslora del buque es menor a QUINCE METROS (15 m), la longitud de la driza podrá ser de QUINCE METROS (15 m).
- 2.1.4. Cuando se instalen SEIS (6) o más aros, la mitad al menos del número total de aros salvavidas estarán provistos de luces de encendido automático; al menos dos de estos aros llevarán también señales fumígenas de funcionamiento automático y se podrán soltar rápidamente desde el puente de navegación; los aros salvavidas provistos de luces y los provistos de luces y de señales fumígenas irán distribuidos por igual a ambas bandas del buque y no serán aquellos que están provistos de rabiza.
- 2.1.5. En los buques que lleven CUATRO (4) o más aros salvavidas, por lo menos la mitad del total prescrito irán provistos de luces de encendido automático. Los aros con luces, en lo posible, irán distribuidos en ambas bandas y no serán aquellos que lleven la driza flotante.
- 2.1.6. En los buques que lleven menos de CUATRO (4) aros, al menos uno de ellos tendrá boya luminosa de autoencendido o una señal fumígena activable al contacto con el agua. En los buques con UN (1) solo aro, éste llevará una driza de QUINCE METROS (15 m).

2.2. Chalecos salvavidas

- 2.2.1. En los buques de carga habrá un chaleco salvavidas para cada una de las personas a bordo más un CINCUENTA POR CIENTO (50%) adicional de ese número. Los chalecos salvavidas irán emplazados de modo que sea fácil llegar a ellos y los chalecos salvavidas adicionales estarán emplazados preferiblemente en una posición cercana al puesto de embarque o el lugar de reunión y estará claramente indicado.
- 2.2.2. A bordo de los buques y lanchas de pasaje habrá un chaleco salvavidas para cada una de las personas a bordo más un CINCO POR CIENTO (5%) adicional de ese número. Adicionalmente, se proveerá un chaleco salvavidas para todos los chicos y bebés a bordo y nunca menos del DIEZ POR CIENTO (10%) y el DOS CON CINCO POR CIENTO (2,5%) del máximo número de pasajeros, respectivamente.
- 2.2.3. Los chalecos salvavidas se ubicarán de modo que al distribuirlos o ponérselos no se impida el desplazamiento ordenado hacia los puestos de reunión o los puestos de embarco. La localización de los chalecos debería ser consistente con el análisis de evacuación realizado o los procedimientos del sistema de gestión de la seguridad de la Compañía en los buques donde dicho análisis no sea obligatorio.
- 2.2.4. Los chalecos salvavidas que se utilicen en botes salvavidas totalmente cerrados y de caída libre, no deberán ser un obstáculo para entrar en el bote o sentarse, ponerse los cinturones instalados en los asientos del bote, afectar a la seguridad de los ocupantes o al manejo del bote.

2.3. Trajes de inmersión

- 2.3.1. En los buques de carga de eslora mayor a VEINTICUATRO METROS (24 m) que realizan navegación Río de la Plata Exterior o Lacustre al sur del paralelo TREINTA Y OCHO GRADOS AL SUR (38° S), habrá un traje de inmersión de un material que sea intrínsecamente aislante para cada una de las personas que vayan a bordo.
- 2.3.2. En los buques o lanchas de pasaje que realizan navegación Río de la Plata Exterior o Lacustre al sur del paralelo TREINTA Y OCHO GRADOS AL SUR (38° S), habrá un traje de inmersión que sea intrínsecamente aislante por cada embarcación de supervivencia

que no pueda embarcarse desde su posición de estiba. Asimismo, además de las ayudas térmicas requeridas en los dispositivos de salvamento, los buques llevarán ayudas térmicas para las personas que dispongan de un sitio en los botes salvavidas y que no estén provistas de traje de inmersión. Estos trajes y ayudas térmicas no serán necesarios si el buque está equipado con botes salvavidas totalmente cerrados cuya capacidad conjunta en cada banda baste para dar cabida como mínimo al número total de personas a bordo, o con un bote salvavidas de caída libre de capacidad suficiente para dar cabida al número total de personas a bordo.

3. DISPOSITIVOS COLECTIVOS DE SALVAMENTO

3.1. Buques y Lanchas de Pasaje

- 3.1.1. Salvo que se prescriba otra cosa, los buques de pasaje y lanchas de pasaje proveerán suficiente número de embarcaciones de supervivencia para acomodar el CIENTO POR CIENTO (100%) de las personas a bordo y puedan ponerse a flote por una u otra banda. En los buques nuevos, el número de embarcaciones será tal que alcance para acomodar al CIENTO POR CIENTO (100%) de las personas a bordo incluso cuando alguna de ellas pueda quedar inutilizada.
- 3.1.2. Los buques y lanchas de pasaje de tonelaje menor a CIENTO (100) que realicen navegación Río de la Plata Interior a menos de UNA (1) milla de la costa y los buques de pasaje o lanchas de pasaje de tonelaje menor a CIENTO (100) que realicen navegación Ríos Interiores o Interior de Puerto al norte del paralelo TREINTA Y OCHO GRADOS AL SUR (38° S), estarán exentos de instalar dispositivos colectivos de salvamento.
- 3.1.3. Los buques y lanchas de pasaje de eslora menor a OCHO METROS (8 m) que realicen el cruce de ríos podrán eximirse de instalar un dispositivo colectivo de salvamento cuando se adopten medidas de seguridad equivalentes
- 3.1.4. Las embarcaciones de supervivencia de los buques y lanchas de pasaje que realizan navegación Río de la Plata Exterior o Lacustre o Ríos Interiores al sur del paralelo TREINTA Y OCHO GRADOS AL SUR (38° S) podrán contener un "PAQUETE B" de palamenta. Asimismo, en aquellos que transporten menos de TREINTA Y SEIS (36) pasajeros las balsas salvavidas podrán ser del "Tipo I" tal como se indica en el punto 7.3 del Agregado N°1 con piso aislante e instalada con medios de puesta a flote por zafada y en aquellos que transporten menos de DOCE (12) pasajeros y naveguen a menos de UNA (1) milla de la costa, podrán ser del Tipo II y si poseen una eslora inferior a OCHO METROS (8 m), no se requerirá un medio de zafada ni una envoltura rígida.
- 3.1.5. En los buques o lanchas de pasaje de tonelaje igual o superior a CIENTO (100) que realicen navegación Río de la Plata Interior, Ríos Interiores o Interior de Puerto, la Prefectura podrá aceptar el reemplazo de las balsas por artefactos flotantes cuando se demuestre que su uso, atento el tipo de travesía (horario, duración, condiciones ambientales, cercanía de la costa, etc.), no impone riesgos adicionales y favorece a una rápida evacuación debido al amplio número de pasajeros.

3.2. Buques de Carga y Buques de Pesca

- 3.2.1. Salvo que se prescriba otra cosa, los buques deberán llevar embarcaciones de supervivencia cuya capacidad conjunta baste para dar cabida en cada banda al CIENTO POR CIENTO (100%) de personas a bordo. Además, En previsión de que alguna de las embarcaciones de supervivencia pueda perderse o quedar inservible, habrá suficientes embarcaciones de supervivencia en cada banda, incluidas las que tengan una masa inferior a CIENTO OCHENTA Y CINCO KILOS (185 k) y vayan estibadas en un emplazamiento que permita su fácil traslado de una banda a otra en el mismo nivel de la cubierta expuesta, para dar cabida al número total de personas que vayan a bordo.
- 3.2.2. Sin embargo, en buques de eslora igual o superior a VEINTICUATRO METROS (24 m) e inferior a CUARENTA Y CINCO METROS (45 m), cuando esta disposición interfiera con

el funcionamiento normal del buque, la Prefectura podrá permitir que estas embarcaciones sólo puedan ponerse a flote por una banda siempre que su capacidad conjunta baste para dar cabida al DOSCIENTOS POR CIENTO (200%) de las personas a bordo y que al menos una cantidad embarcaciones de supervivencia, cuya capacidad baste para el CIEN POR CIENTO (100%) de las personas, pueda moverse fácilmente a la otra banda y pueda ponerse a flote de manera rápida y segura.

- 3.2.3. Los buques de tonelaje inferior a CIEN (100) que realicen navegación Ríos Interiores al norte del paralelo TREINTA Y OCHO GRADOS AL SUR (38° S), excluyendo la navegación en Rías, o los que realicen navegación Ríos de la Plata Interior a menos de UNA (1) milla de la costa, estarán eximidos de poseer dispositivos colectivos de salvamento.
- 3.2.4. Los buques de eslora inferior a OCHO METROS (8 m), cualquier sea su navegación, y los buques que realice navegación Interior de Puerto, cualquiera sea su eslora, estarán eximidos de instalar dispositivos colectivos de salvamento.
- 3.2.5. En los buques de carga que lleven SEIS (6) o menos personas a bordo, la balsa podrá ser del Tipo I tal como se indica en el punto 7.3 del Agregado N° 1 con piso aislante e instalada con medios de puesta a flote por zafada y si no se alejan más de UNA (1) milla desde el puerto, podrán ser del Tipo II sin medio de zafada.
- 3.2.6. En los buques que realicen navegación Ríos Interiores, la Prefectura podrá aceptar el reemplazo de las balsas por de artefactos flotantes cuando se demuestre que su uso, atento el tipo de travesía (horario, duración, condiciones ambientales, cercanía de la costa, etc.), no impone riesgos adicionales y favorece a una rápida evacuación debido al amplio número de pasajeros.

4. OTROS DISPOSITIVOS Y MEDIDAS DE SEGURIDAD

- 4.1. Todos los remolcadores de tiro y los buques con eslora igual o mayor a VEINTICUATRO METROS (24 m) que realicen navegación Río de la Plata exterior, llevarán un aparato lanzacabos que al menos tenga dos proyectiles y dos líneas.
- 4.2. La Compañía desarrollará procedimientos para asegurar la recuperación rápida desde el agua de una persona en estado inconsciente. Adicionalmente, los buques de pasaje de más de DOSCIENTOS (200) pasajeros instalarán un sistema de rescate de hombre al agua aprobado por la Prefectura en base a las recomendaciones de la Organización.

BUQUES PESQUEROS NAVEGACIÓN MARÍTIMA

1. AVISOS, COMUNICACIONES Y SEÑALES

1.1 Aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas

- .1 Salvo lo prescrito más abajo, todos los buques proveerán al menos DOS (2) aparatos bidireccionales de ondas métricas y si su eslora es igual o superior a CUARENTA Y CINCO METROS (45 m), se proveerán al menos TRES (3) aparatos bidireccionales.
- .2 En los buques en los que se permita instalar sólo una embarcación de supervivencia se podrá instalar UN (1) aparato bidireccional.

1.2 Dispositivos de localización de búsqueda y salvamento

- .1 Salvo que se prescriba otra cosa, en cada banda de todo buque se llevará al menos UN (1) dispositivo de localización de búsqueda y salvamento. Estos podrán ser del tipo transpondedor de radar de búsqueda y salvamento (SART) o transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART).
- .2 En buques de eslora inferior a VEINTICUATRO METROS (24 m), llevarán al menos UN (1) dispositivo de localización de búsqueda y salvamento.

1.3 Radiobaliza de localización de siniestros por satélite (RLS).

- .1 Salvo que se prescriba otra cosa, todos los buques proveerán al menos UNA (1) radiobaliza de localización de siniestros con capacidad para transmitir una alerta de socorro a través del servicio de satélites de órbita polar que trabaja en la banda de 406 MHz. Las RLS que se instalen a bordo con posterioridad a la entrada en vigor de la presente serán del tipo G-EPIRB (incluirán un GPS interno).
- .2 La RLS deberá estar instalada en un gabinete ubicado en la cara externa de un mamparo lateral de la timonera. La RLS deberá poder ser activada en forma manual o automática al contacto con el agua y poseer un medio de zafada que permita su liberación en caso de hundimiento. Sin embargo, en buques sin cubierta o donde no sea posible ubicarla RLS en el exterior, se podrá ubicar en un lugar accesible desde el que sea fácilmente transportable a una balsa y no será necesario un medio de zafada.
- .3 Los buques de eslora menor a OCHO METROS (8 m) podrán reemplazar la RLS por balizas de localización personal (PLB) con GPS que a juicio de la Prefectura resulte satisfactoria para todas las personas a bordo.

1.4 Bengalas para señales de socorro

Eslora (m)	Cohete Lanza bengala	Roja de Mano	Fumígena Flotante
L < 24	3	4	2*
24 ≤ L < 45	6	4	2
L ≥ 45	12	4	2

(*) Podrán ser de mano

1.5 Sistema de Alarma General

Todos los buques de eslora igual o superior a VEINTICUATRO METROS (24 m) o instalarán un sistema de alarma general de abandono. En los buques de eslora inferior se podrá utilizar la bocina como señal de alarma.

2. DISPOSITIVOS INDIVIDUALES DE SALVAMENTO

2.1. Chalecos Salvavidas

Habrá un chaleco salvavidas para cada una de las personas a bordo más un CINCUENTA POR CIENTO (50%) adicional de ese número. Los chalecos salvavidas irán emplazados de modo que sea fácil llegar a ellos y los chalecos salvavidas adicionales estarán emplazados preferiblemente en una posición cercana al puesto de embarque o el lugar de reunión y estará claramente indicado.

2.2. Trajes de Inmersión y Ayudas Térmicas

2.2.1. Todo buque de eslora superior a OCHO METROS (8 m) que navegue a más de TRES (3) millas de la costa, llevará un traje de inmersión para cada una de las personas que haya a bordo. No obstante, en buques provistos de dispositivo de salvamento que puedan embarcarse desde su posición de estiba en cubierta, la Prefectura podrá permitir una reducción en el número de trajes de forma que al menos aquellas personas que no tengan alojamiento en dichos dispositivos cuenten con un traje de inmersión y se provea por cada bote salvavidas TRES (3) trajes de inmersión como mínimo y un traje por cada tripulante asignado a los botes de rescate.

2.2.2. Además de las ayudas térmicas requeridas en los dispositivos de salvamento, los buques llevarán ayudas térmicas para las personas que dispongan de un sitio en los botes salvavidas y que no están provistas de traje de inmersión. Estas ayudas térmicas no serán necesarias si el buque est  equipado con botes salvavidas totalmente cerrados cuya capacidad conjunta en cada banda baste para dar cabida como mínimo al número total de personas a bordo, o con un bote salvavidas de caída libre de capacidad suficiente para dar cabida al número total de personas a bordo

2.3. Aros Salvavidas

2.3.1. Los aros salvavidas irán estibados de modo que sea posible soltarlos rápidamente y distribuidos de modo que est n fácilmente disponibles a ambas bandas del buque y preferentemente en las cubiertas expuestas que se extiendan hasta el costado del buque y en las proximidades de la popa se les podrá lanzar siempre con rapidez y no irán permanentemente sujetos.

2.3.2. Se proveerán una cantidad de aros salvavidas no inferior a:

Eslora (L)	Cantidad
$L \geq 75 \text{ m}$	8
$45 \text{ m} \leq L < 75 \text{ m}$	6
$24 \text{ m} \leq L < 45 \text{ m}$	4
$8 \text{ m} \leq L < 24 \text{ m}$	2
$L < 8 \text{ m}$	1

2.3.3. Salvo que se prescriba lo contrario, a cada banda del buque habrá como mínimo un aro salvavidas provisto de una rabiza flotante de una longitud igual por lo menos al doble de la altura a la cual vaya estibado por encima de la flotación de navegación marítima con calado mínimo, o a 27,5 m, si este valor es superior. Sin embargo si la eslora del buque es menor a QUINCE METROS (15 m), la longitud de la driza podrá ser de QUINCE METROS (15 m).

2.3.4. Cuando se instalen SEIS (6) o más aros, la mitad al menos del número total de aros salvavidas estarán provistos de luces de encendido automático; al menos dos de estos aros llevarán también señales fumígenas de funcionamiento automático y se podrán soltar rápidamente desde el puente de navegación; los aros salvavidas provistos de

lucos y los provistos de lucos y de seÑales fumÍgenas irán distribuidos por igual a ambas bandas del buque y no serán aquellos que están provistos de rabiza.

- 2.3.5. En los buques que lleven CUATRO (4) o más aros salvavidas, por lo menos la mitad del total prescrito irán provistos de lucos de encendido automático. Los aros con lucos o seÑales en lo posible irán distribuidos en ambas bandas y no serán aquellos que lleven la driza flotante.
- 2.3.6. En los buques que lleven menos de CUATRO (4) aros, al menos uno de ellos tendrá boya luminosa de autoencendido o seÑal fumÍgena de activación al contacto con el agua. En los buques con UN (1) solo aro, éste llevará una driza de QUINCE METROS (15 m).

3. DISPOSITIVOS COLECTIVOS DE SALVAMENTO

- 3.1. Salvo prescripción en contrario, todo buque llevará al menos dos embarcaciones de supervivencia.
- 3.2. En previsión de que alguna de las embarcaciones de supervivencia pueda perderse o quedar inservible, habrá suficientes embarcaciones de supervivencia disponibles a cada banda, incluidas las estibadas en un emplazamiento que permita su traslado de una banda a otra, para dar cabida al número total de personas que vayan a bordo. El traslado deberá ser fácil de efectuar y en el mismo nivel de la cubierta expuesta, y todas las embarcaciones deberán estar libres de obstáculos para evitar que las personas queden atrapadas y facilitar la puesta a flote de manera sencilla.
- 3.3. El bote de rescate podrá integrar la dotación de embarcaciones de supervivencia cuando cumpla con los requisitos correspondientes a los de un bote salvavidas.
- 3.4. En buques de eslora igual o superior a SETENTA Y CINCO METROS (75 m):
 - 3.4.1. se proveerán embarcaciones de supervivencia cuya capacidad conjunta baste para dar cabida a cada banda del buque al CIEN POR CIENTO (100%) de las personas que haya a bordo. No obstante, cuando el buque pueda resistir la inundación de compartimento cualquiera, podrá proveer a cada banda dispositivos para el CINCUENTA POR CIENTO (50%) de las personas siempre que adicionalmente se instalen balsas adicionales que puedan moverse de una banda a la otra y cuya capacidad conjunta baste para dar cabida al otro CINCUENTA POR CIENTO (50%) del total de personas a bordo; y
 - 3.4.2. se proveerá un bote de rescate, a menos que el buque lleve un bote salvavidas o de trabajo que cumpla lo prescrito para un bote de rescate y que pueda recuperarse tras la operación de salvamento.
- 3.5. En buques de eslora igual o superior a CUARENTA Y CINCO METROS (45 m) e inferior a SETENTA Y CINCO METROS (75 m):
 - 3.5.1. se proveerán embarcaciones de supervivencia cuya capacidad conjunta baste para dar cabida a cada banda del buque al CIEN POR CIENTO (100%) de personas, como mínimo, que haya a bordo; y
 - 3.5.2. se proveerá un bote de rescate, a menos que el buque lleve una embarcación de supervivencia adecuada que pueda recuperarse tras la operación de salvamento o posea un bote de trabajo que pueda cumplir la misma función. Sin embargo, la Prefectura puede eximir la instalación del bote de rescate siempre que el buque cuente con un sistema aprobado de recuperación de hombre al agua.
- 3.6. En buques de eslora igual o superior a VEINTICUATRO METROS (24 m) e inferior a CUARENTA Y CINCO METROS (45 m), se proveerán embarcaciones de supervivencia cuya capacidad conjunta baste para dar cabida a cada banda del buque al CIEN POR CIENTO (100%) de personas que haya a bordo. Sin embargo, cuando esta disposición interfiera con el funcionamiento normal del buque, la Prefectura podrá permitir que estas embarcaciones sólo puedan ponerse a flote por una banda siempre que su capacidad conjunta baste para dar

cabida al DOS CIENTO POR CIENTO (200%) de las personas a bordo y que al menos una cantidad embarcaciones de supervivencia, cuya capacidad baste para el CIEN POR CIENTO (100%) de las personas, pueda moverse fácilmente a la otra banda y pueda ponerse a flote de manera rápida y segura.

- 3.7. Salvo lo prescrito en el punto 3.8, en buques de eslora inferior a VEINTICUATRO METROS (24 m) se proveerán por lo menos dos embarcaciones de supervivencia cada una con capacidad para dar cabida al CIENTO POR CIENTO (100%) de personas que haya a bordo. Sin embargo, en buques que operen con alejamientos menores a VEINTE (20) millas, una de las balsas podrá ser una balsa Tipo I tal como se define en el punto 7.3 del Agregado N°1 con piso aislante y medios de puesta a flote por zafada.
- 3.8. Los buques de eslora menor a OCHO METROS (8 m) llevarán al menos una embarcación de supervivencia con capacidad para el CIENTO POR CIENTO (100%) de las personas a bordo. Dichas embarcaciones podrán ser balsas del Tipo II tal como se define en el punto 7.3 del Agregado N°1 con envoltura no rígida.

4. OTROS DISPOSITIVOS

- 4.1. Los buques de eslora igual o superior a VEINTICUATRO METROS (24 m) contarán con un aparato lanzacabos que al menos tenga dos proyectiles y dos líneas.
- 4.2. Salvo en los buques de eslora igual o inferior a OCHO METROS (8 m), se instalará al menos un dispositivo (tipo articulado) de rescate, recuperación e izado de hombre al agua apropiado a juicio de la Prefectura, que permita recuperar a una persona accidentada, inconsciente o en estado de shock.
- 4.3. En los buques que posean una sola cubierta expuesta desde la cual el personal pueda caer al agua mientras realizan faenas, el Capitán no autorizará dicha faena hasta cerciorarse que el personal que deba realizarla esté usando un dispositivo personal de flotación.



**INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO DE
SEGURIDAD DE LA NAVEGACION PARA
BUQUES Y LANCHAS DE PASAJE**

El presente inventario irá siempre unido al CERTIFICADO NACIONAL DE SEGURIDAD N°.....
INVENTARIO DEL EQUIPO NECESARIO PARA CUMPLIR CON LA ORDENANZA N° 3-18
(DPSN)

1. Datos relativos al buque:

Nombre y Matricula del buque

Señal distintiva:.....

Numero OMI

2. Pormenores de los dispositivos de salvamento⁷

1 Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento		
	A babor	A estribor
2 Número total de botes salvavidas
2.1 Número total de personas a las que se puede dar cabida
2.2 Número de botes salvavidas parcialmente cerrados (regla III/21 y sección 4.5 del Código IDS)
2.3 Número de botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables (regla III/43)
2.4 Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/21 y sección 4.6 del Código IDS)
2.5 Otros botes salvavidas
2.5.1 Número
2.5.2 Tipo
<hr/>	<hr/>	<hr/>
3 Número total de botes salvavidas a motor (comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar)

⁷ Las referencias a las reglas del Convenio SOLAS incluidas en el inventario resultan de aplicación sólo a los buques captados por los incisos 4.7, 4.8 y 4.9 del Agregado N° 1 a la Ordenanza.

3.1	Número de botes salvavidas provistos de proyector		
4	Número de botes de rescate	.....	.....
4.1	Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar	.....	.....
5	Balsas salvavidas	.....	.....
5.1	Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....	.....
5.1.1	Número de balsas salvavidas		
5.1.2	Número de personas a las que pueden dar cabida	.....	.....
5.2	Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote	.....	.....
5.2.1	Número de balsas salvavidas.	.....	.....
5.2.2	Número de personas a las que puede dar cabida	.....	.....
6	Número de sistemas marinos de evacuación (MES)	.....	.....
6.1	Número de balsas salvavidas a las que prestan servicio	.....	.....
6.2	Número de personas a las que se puede dar cabida	.....	.....
7	Aparatos flotantes	.....	.....
7.1	Número de aparatos	.....	.....
7.2	Número de personas que los aparatos son capaces de sostener	.....	.....
8	Número de aros salvavidas	.....	.....
9	Número total de chalecos salvavidas	.....	.....
9.1	Número de chalecos salvavidas para adultos	.....	.....
9.2	Número de chalecos salvavidas para niños	.....	.....
9.3	Número de chalecos salvavidas para bebés	.....	.....

10	Trajes de inmersión	.....	.....
10.1	Número total	.....	.....
10.2	Número de trajes que cumplen con las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	.....	.....
11	Número de trajes de protección contra la intemperie	.....	.....
12	Número de ayudas térmicas ⁸	.....	.....
13	Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento	.....	.....
13.1	Número de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento	.....	.....
13.1.1	Número de respondedores de radar de búsqueda y salvamento (SART)	.....	.....
13.1.2	Número de transmisores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)	.....	.....
13.2	Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas	.....	.....

⁸ Excluidas las prescritas en los párrafos 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 y 5.1.2.2.13 del Código IDS.



**INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO DE
SEGURIDAD DE LA NAVEGACION PARA
BUQUES DE CARGA O PESQUEROS**

El presente inventario irá siempre unido al CERTIFICADO NACIONAL DE SEGURIDAD N°.....

INVENTARIO DEL EQUIPO NECESARIO PARA CUMPLIR CON LA ORDENANZA N° 3-18
(DPSN)

1. Datos relativos al buque:

Nombre y Matricula del buque

Señal distintiva:.....

Numero OMI

2. Pormenores de los dispositivos de salvamento⁹

1 Número total de personas para las que se han provistos dispositivos de salvamento		A babor	A estribor
2	Número total de botes salvavidas pescante.	.....	.....
2.1	Número total de personas a las que puede dar cabida	.....	.....
2.2	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados autoadrizables (regla III/43)	.....	.....
2.3	Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/31 y sección 4.6 del Código IDS)	.....	.....
2.4	Número de botes salvavidas provistos de un sistema autónomo de abastecimiento de aire (regla III/31 y sección 4.8 del Código IDS)	.....	.....
2.5	Número de botes salvavidas protegidos contra incendios (regla III/31 y sección 4.9 del Código IDS)	.....	.....
2.6	Otros botes salvavidas	.....	.....
2.6.1	Número	.....	.....
2.6.2	Tipo	.....	.....

⁹ Las referencias a las reglas del Convenio SOLAS incluidas en el inventario resultan de aplicación sólo a los buques captados por los incisos 4.7, 4.8 y 4.9 del Agregado N° 1 a la Ordenanza

<p>3 Número total de botes salvavidas de caída libre</p>	<p>.....</p>
<p>3.1 Número total de personas a las que se puede dar cabida</p>	<p>.....</p>
<p>3.2 Número de botes salvavidas totalmente cerrados (regla III/31 y sección 4.7 del Código IDS)</p>	<p>.....</p>
<p>3.3 Número de botes salvavidas provistos de un sistema autónomo de abastecimiento de aire (regla III/31 y sección 4.8 del Código IDS)</p>	<p>.....</p>
<p>3.4 Número de botes salvavidas protegidos contra incendios (regla III/31 y sección 4.9 del Código IDS).</p>	<p>.....</p>
<p>4 Número total de botes salvavidas a motor (comprendidos en total de botes salvavidas indicado en 2 y 3 <i>supra</i>.</p>	<p>.....</p>
<p>4.1 Número de botes salvavidas provistos de proyector</p>	<p>.....</p>
<p>5 Número de botes de rescate</p>	<p>.....</p>
<p>5.1 Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas indicado en 2 y 3 <i>supra</i>.</p>	<p>.....</p>
<p>6 Balsas salvavidas</p>	<p>.....</p>
<p>6.1 Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote</p>	<p>.....</p>
<p>6.1.1 Número de balsas salvavidas</p>	<p>.....</p>
<p>6.1.2 Número de personas a las que se puede dar cabida</p>	<p>.....</p>
<p>6.2 Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote</p>	<p>.....</p>
<p>6.2.1 Número de balsas salvavidas</p>	<p>.....</p>
<p>6.2.2 Número de personas a las que puede dar cabida</p>	<p>.....</p>
<p>6.3 Número de balsas salvavidas prescritas en la regla III/31.1.4</p>	<p>.....</p>
<p>7 Número de aros salvavidas</p>	<p>.....</p>
<p>8 Número de chalecos salvavidas</p>	<p>.....</p>
<p>9 Trajes de inmersión</p>	<p>.....</p>
<p>9.1 Número total</p>	<p>.....</p>
<p>9.2 Número de trajes que cumplen con las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas</p>	<p>.....</p>

10 Número de trajes de protección contra la intemperie	.....
11 Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento	.....
11.1 Número de dispositivos de localización de búsqueda y salvamento	.....
11.1.1 Transpondedores de radar de búsqueda y salvamento (SART)	.....
11.1.2 Respondedores de búsqueda y salvamento del SIA (AIS-SART)	.....
11.2 Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas.	