

(cuarenta y uno) y longitud 75°W (setenta y cinco); desde este punto se traza una loxodrómica hasta el faro de Punta Corona en la isla de Chitoé, latitud 41(cruenta y uno)°47'S (cuarenta y siete) y longitud 73°53'W, desde este punto se marcan las costas norte, este y sur de la isla de Chiloé como límites hasta el punto de latitud 43° (cuarenta y tres)20'S (veinte) y longitud 74° (setenta y cuatro)20'W (veinte), el meridiano de longitud 74°20'W hasta el paralelo de latitud 45° (cuarenta y cinco)45'S (cuarenta y cinco), y este paralelo hasta la costa occidental de América del Sur.-----

Se suprime del límite sur de la zona tropical la loxodrómica desde el punto de latitud 26°S (veintiséis) y longitud 75°W (setenta y cinco) hasta la costa occidental de América del Sur en la latitud de 30°S (treinta). Se traza una loxodrómica desde el punto de latitud 26°S (veintiséis) y longitud 75°W (setenta y cinco) hasta el punto de latitud 32° (treinta y dos)47'S (cuarenta y dos) y longitud 72°W (setenta y dos) y luego el paralelo de latitud 32° (treinta y dos)47'S (cuarenta y siete) hasta la costa occidental de América del Sur.-----

Anexo III

Certificados

Los modelos existentes del Certificado internacional de francobordo, 1966 (mil novecientos sesenta y seis) y del Certificado internacional de exención relativo al francobordo se sustituirán por los siguientes:-----

"Modelo del Certificado internacional de francobordo

Certificado Internacional de Francobordo

PARA EDITH

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del

Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (mil novecientos sesenta y seis), en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988 (mil novecientos ochenta y ocho), con la autoridad conferida por el Gobierno de-----

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)


Datos relativos al buque*

Nombre del buque

.....
.....

Número o letras distintivos

.....
.....

A circular official seal is partially visible, and a handwritten signature in dark ink is written over it.

Puerto de matricula

.....
.....
.....

Eslora (L) según se define en el artículo 2 8) (en metros)

.....
.....

Número IMO²

.....
.....
.....

Francobordo asignado como:³

Tipo de buque³

Buque nuevo

Tipo 'A'

Tipo 'B'

Buque existente

Tipo 'B' con francobordo
reducido

Tipo 'B' con francobordo
aumentado

Francobordo medido desde la⁴
línea de cubierta

Trazado de la línea
de carga⁴

Tropical	.....mm (T)	...mm por encima de (V)
Verano	.....mm (V)	Borde superior, de la línea que pasa por el centro del anillo
Invierno Atlántico	.....mm (I)	...mm por debajo de (V)
Norte invierno	....mm (ANI)	...mm por debajo de (V)
Madera tropical	...mm (MT)	...mm por encima de (MV)
Madera verano	....mm (MV)	...mm por encima de (V)
Madera invierno	..mm (MI)	...mm por debajo de (MV)
Madera Atlántico Norte invierno	... mm (MANI)	...mm por debajo de (MV)

² De conformidad con la resolución A.600(15) "Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación", la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.

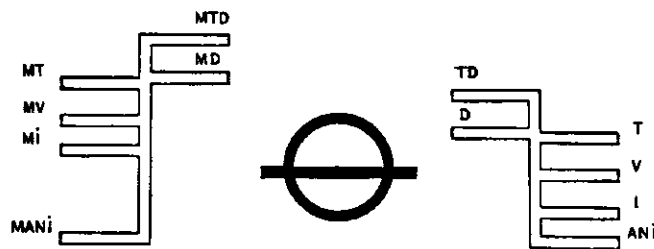
³ Táchese según proceda.

⁴ No es necesario consignar en el certificado los francobordos y líneas de carga que no sean aplicables. Las líneas de carga de compartimentado podrán consignarse en el certificado con carácter voluntario.

Reducción en agua dulce para todos los francobordos, diferentes del de madera.....mm. Para el francobordo para madera.....mm.



El borde superior de la marca de la línea de cubierta, desde el cual se miden estos francobordos está amm



de la cubierta.....

en el costado.

Se Certifica:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en el artículo 14 del Convenio.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que han sido asignados los francobordos y se han marcado las líneas de carga anteriormente indicadas de conformidad con lo dispuesto en el Convenio.

El presente certificado es válido hasta⁵ a condición de que se realicen los reconocimientos anuales de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 1) c) del Convenio.

Expedido en

.....

.....
.....

(lugar de expedición del certificado)

.....
.....
.....

(fecha de expedición)

(firma del
funcionario autorizado
que expide el
certificado)

(sello o estampilla de la autoridad)

Notas:

1. Cuando un buque parta de un puerto situado en un río o en aguas interiores, se le permitirá cargar hasta un calado mayor, correspondiente al peso de combustible y otras provisiones necesarias para el consumo entre el punto de salida y la mar.
2. Cuando un buque navegue en agua dulce de densidad igual a la unidad, la línea de carga correspondiente podrá sumergirse en la cantidad correspondiente a la concesión para agua dulce indicada anteriormente.

A faint circular stamp is visible on the right side of the page, partially overlapping the second note. To its right is a handwritten signature in dark ink.

Cuando la densidad sea diferente de la unidad se hará una concesión proporcional a la diferencia entre 1,025 y la densidad real.

⁵ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con el artículo 19 1) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en el artículo 2 9) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con el artículo 19 8) de dicho Convenio.

Refrendo de reconocimientos anuales

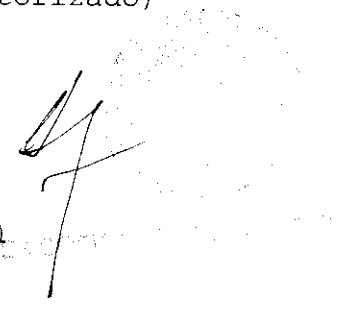
Se Certifica que en el reconocimiento anual efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 14 1) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado.....
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)



Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado

(firma del funcionario autorizado)

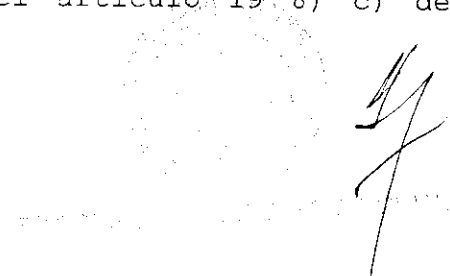
Lugar

Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual de conformidad con el artículo 19 8) e)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 19 8) c) del



Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar el certificado si su validez es inferior a cinco años, cuando el artículo 19 3) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 3) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose efectuado el reconocimiento de renovación, el artículo 19 4) sea aplicable

A circular official stamp is partially visible, containing text that is mostly illegible but appears to include 'COMANDO EN JEFE'. To the right of the stamp is a handwritten signature in dark ink.

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 4) del Convenio, hasta

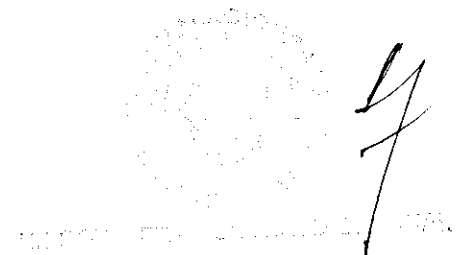
Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha
(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al Puerto de reconocimiento o por un periodo de gracia, cuando el artículo 19 5) ó 19 6) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 5)/19 6)³ del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha .
(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando el artículo 19 8) sea aplicable



De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es .

Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha .

(sello o estampilla de la autoridad)

³Táchese según proceda.


ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
SECRETARÍA DE LA FISCALÍA

Modelo del Certificado internacional de exención relativo al francobordo

Certificado internacional de Exención Relativo al Francobordo

(Sello oficial)

(Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del

Convenio Internacional Sobre Líneas De Carga, 1966, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

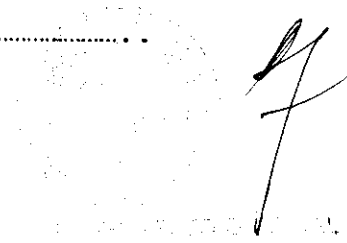
.....
(nombre del Estado)

por
(persona u organización reconocida)

Datos relativos al buques'

Nombre del buque

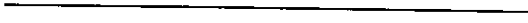
Número o letras distintivos



Puerto de matrícula


Eslora (L) según se define en el artículo 2 8) (en metros)
.....

Número IMO²



1 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

2 De conformidad con la resolución A.600(15) "Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación", la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.


17

Se Certifica:

Que el buque queda exento de las disposiciones del Convenio por aplicación de lo prescrito en el artículo 6 2)/6 4)³ del mismo.

Las disposiciones del Convenio de las que el buque queda exento en virtud de lo prescrito en el artículo 6 2), son las siguientes:

El viaje para el cual se otorga la exención en virtud de lo prescrito en el artículo 6 4) es

Desde:

Hasta: .

Condiciones, si las hubiere, en que se otorga la exención en virtud de lo prescrito en el artículo 6 2) o el artículo 6 4):

A faint circular stamp is visible in the bottom right corner, partially overlapping a large, stylized handwritten mark that resembles the number '4' or a similar symbol.

El presente certificado es válido hasta⁴ a condición de que se realicen los reconocimientos anuales de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 1) c) del Convenio.

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

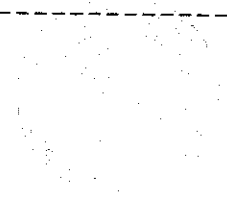
.....
(fecha de expedición)


(firma de funcionario
autorizado que expide el
certificado)

(sello o estampilla de la autoridad)

3 Táchese según proceda.

4 Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con el artículo 19 10) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en el artículo 2 9) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con el artículo 19 8) de dicho Convenio.-----





Refrendo de reconocimientos anuales

Se Certifica que en el reconocimiento anual efectuado de conformidad con lo prescrito en el articulo 14 1) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.-----

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

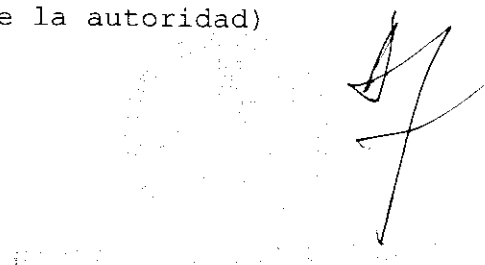
(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)



Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual de conformidad con el artículo 19 8) c)

Se Certifica que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 19 8) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.-----

Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

A faint circular stamp is visible in the bottom right corner, partially overlapping a handwritten signature that appears to be the number '47'.

Refrendo para prorrogar el certificado si su validez es inferior a cinco años, cuando el artículo 19 3) sea aplicable.-----

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 3) del Convenio hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose efectuado el reconocimiento de renovación, el artículo 19 4) sea aplicable-----

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 4) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar
Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

A faint circular stamp is visible, partially overlapping with a handwritten signature in the bottom right corner of the page.

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto de reconocimiento o por un periodo de gracia, cuando el artículo 19 5) o el artículo 19 6) sean aplicables

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 5)/19 6)³ del Convenio hasta

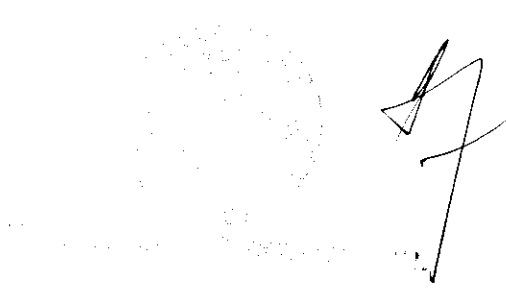
Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar.....
Fecha.....
(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando el artículo 19 8) sea aplicable

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)



De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha
(sello o estampilla de la autoridad)

³ Táchese según proceda."


Documento adjunto

Resolución 1

Ratificación, aceptación y aprobación del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS y del Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga y adhesión a éstos.-----

La Conferencia

Habiendo Adoptado el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo de 1988 relativo al SOLAS) y el

ES CITA


Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga) por los que se introduce, entre otras cosas, el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974) y del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de líneas de carga, 1966),-----

Reconociendo que ni el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS ni el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga podrán entrar en vigor en tanto no hayan sido ambos objeto de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión por parte de 15 Estados por lo menos, que representen como mínimo el 50% de la flota mercante mundial,-----

Reconociendo Asimismo que los Estados pueden ratificar, aceptar o aprobar el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS y el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga, o adherirse a ellos independientemente y en distintos momentos,-----

Deseando que el Protocolo de 1988 relativo al Solas y el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga entren en vigor lo antes posible,

Insta a los Gobiernos a que ratifiquen, acepten o aprueben el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS y el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga, o se adhieran a éstos, lo antes posible y al mismo tiempo.

Resolución 2

Reconocimiento por los gobiernos contratantes de; Convenio Solas 1974 de los certificados expedidos en virtud del Convenio Solas 1974, en su forma modificada por el Protocolo de 1988 relativo al mismo

La Conferencia,

Habiendo Adoptado el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo de 1988 relativo al SOLAS) por el que, entre otras cosas, se modifica el capítulo 1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974), con el fin de dar uniformidad a los periodos de validez de los certificados así como a los plazos que han de mediar entre los reconocimientos prescritos en el Convenio SOLAS 1974 y en el Convenio de líneas de carga, 1966,

Reconociendo que las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Solas expedirán los certificados en virtud del Convenio Solas 1974 en la forma que prescribe el Protocolo de 1988 relativo al Solas,

1. Insta a los Gobiernos que son Gobiernos Contratantes del Convenio Solas 1974 a que se constituyan cuanto antes en Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Solas;
2. Invita a los Gobiernos que siendo Gobiernos Contratantes del Convenio Solas 1974, no sean Partes en el Protocolo de



1988 relativo al Solas, a que, a partir de la entrada en vigor de este último, otorguen a los certificados expedidos en virtud del Convenio Solas 1974, en la forma prescrita por el Protocolo de 1988 relativo al Solas, idéntico reconocimiento que el otorgado a los certificados expedidos en virtud del Convenio Solas 1974.

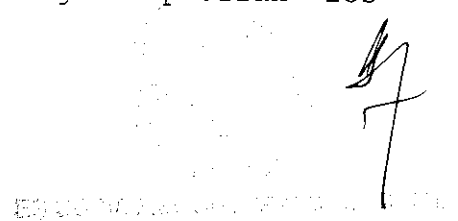
Resolución 3

Reconocimiento por los gobiernos contratantes de; Convenio de líneas de carga, 1966 de los certificados expedidos en virtud del Convenio de líneas de carga, 1966, en su forma modificada por el Protocolo de 1988 relativo al mismo

La Conferencia

Habiendo Adoptado el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga) por el que, entre otras cosas, se modifican artículos y reglas del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de líneas de carga, 1966), con el fin de unificar los periodos de validez de los certificados así como los plazos que han de mediar entre los reconocimientos prescritos en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 y en el Convenio de líneas de carga, 1966,-----

Reconociendo que las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga expedirán los



certificados en virtud de lo dispuesto en el Convenio de líneas de carga, 1966, en la forma que prescribe el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga,--

1. Insta a los Gobiernos que son Gobiernos Contratantes del Convenio de líneas de carga, 1966 a que se constituyan cuanto antes en Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga,-----


2. Invita a los Gobiernos que siendo Gobiernos Contratantes del Convenio de líneas de carga, 1966, no sean Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga, a que, a partir de la entrada en vigor de este último, otorguen a los certificados expedidos en virtud del Convenio de líneas de carga, 1966, en la forma prescrita por el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga, idéntico reconocimiento que el otorgado a los certificados expedidos en virtud del Convenio de líneas de carga, 1966.-----

Resolución 4

Implantación del sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud de] MARPOL 73/78, el código CIQ, el código CGrQ y el código CIG -----

La Conferencia

Considerando que la resolución 10 de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, 1978, recomendó que la OMI tomase las medidas necesarias para enmendar el Convenio


 PROCESADO EN EL ESTADO ORIGINAL

internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio Solas 1974), el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (Marpol 73/78), y el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de líneas de carga, 1966) con miras a dar uniformidad a los periodos de validez de los certificados y a los intervalos entre los reconocimientos estipulados por dichos convenios, -----

Habiendo Aprobado el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo de 1988 relativo al SOLAS) y el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga) por los que se introduce, entre otras cosas, el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud del Convenio SOLAS 1974 y del Convenio de líneas de carga, -----

Reconociendo que las reglas del MARPOL 73/78 y las disposiciones del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ) y del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG), han de ser enmendadas para armonizar sus prescripciones sobre reconocimientos y certificación con las del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS y las del Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga, -----

SECRETARÍA GENERAL
[Firma]

Recomienda que el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI adopten las medidas necesarias:-----

a) para enmendar el MARPOL 73/78, el Código CIQ, el Código CGrQ y el Código CIG a fin de armonizar sus prescripciones sobre reconocimientos y certificación con las del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS y las del Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga;-----

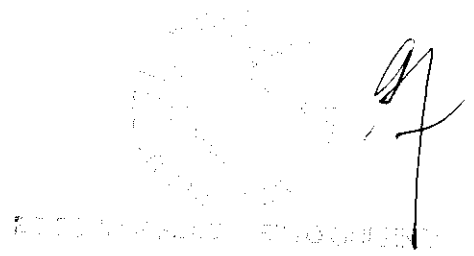
b) para que dichas enmiendas entren en vigor en la misma fecha en que el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS y el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga entren en vigor, o en una fecha lo más cerca posible de esa fecha.-----

Resolución 5

Preparación de la traducción oficial revisada en español de; Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966

La Conferencia

Recordando su decisión de que el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (el Protocolo de 1988), se establezca en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés,



inglés y ruso, teniendo cada texto la misma autenticidad,---

Tomando Nota de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo
1 del Protocolo de 1988,-----

Tomando Nota También de que los textos auténticos del
Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 se
establecieron solamente en los idiomas francés e inglés,
efectuándose traducciones oficiales a los idiomas español y
ruso,-----
--

Estimando conveniente armonizar la terminología y la
fraseología en el idioma español del Convenio originario de
1966 de modo que su texto sea congruente con la terminología
y la fraseología adoptadas al establecer el texto español
auténtico del Protocolo de 1988,-----
--

1 Pide al Secretario General que prepare un proyecto
de traducción oficial revisada en español del Convenio
internacional sobre líneas de carga, 1966 y que, siguiendo
los procedimientos acostumbrados, someta dicho proyecto a la
consideración de los Gobiernos interesados;-----
--

2. Decide que el texto en español que resulte de la
consideración por los Gobiernos interesados sustituya a
la traducción oficial en español existente del Convenio

[Faint circular stamp and handwritten signature]

internacional sobre líneas de carga, 1966.-----
--

[Handwritten signature]
Elm... ..
Elm... ..



ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO
INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

Anexo III

Certificados

Modelo del Certificado internacional de francobordo

1 En el modelo del Certificado internacional de francobordo se introduce la nueva sección siguiente, entre la sección que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:
..... (dd/mm/aaaa)."

Modelo del Certificado internacional de exención relativo al francobordo

2 En el modelo del Certificado internacional de exención relativo al francobordo se introduce la nueva sección siguiente, entre la sección que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:
..... (dd/mm/aaaa)."

A faint circular stamp is visible in the lower right quadrant of the page. To its right, there is a handwritten signature or set of initials, possibly 'GF', written in dark ink.

ANEXO 6

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

ADOPCIÓN DE LAS ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL
SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea en relación con las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima,

TOMANDO NOTA de las propuestas de enmienda a los certificados, a fin de incluir la fecha de terminación del reconocimiento en el que se basan estos últimos,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el Comité de Seguridad Marítima, en su 79º periodo de sesiones, adoptó las propuestas de enmienda de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 3) a) del Convenio de Líneas de Carga, 1966,

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda al Certificado internacional de francobordo (1966) y al Certificado internacional de exención relativo al francobordo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 3) b) del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, las enmiendas al Certificado internacional de francobordo (1966) y al Certificado internacional de exención relativo al francobordo de dicho Convenio, cuyo texto se incluye en el anexo de la presente resolución;
2. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 3) b) del Convenio de Líneas de Carga, 1966, remita copias certificadas de la presente resolución y de su anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio de Líneas de Carga, 1966, para que las examinen y acepten, y que asimismo remita copias a todos los Miembros de la Organización;
3. INSTA a todos los Gobiernos interesados a que acepten las enmiendas lo antes posible.



ANEXO

ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE
LÍNEAS DE CARGA, 1966

Anexo III

Certificados

Certificado internacional de francobordo (1966)


1 En el modelo del Certificado internacional de francobordo (1966) se introduce la nueva sección siguiente entre la sección que empieza con las palabras "Este certificado es valedero hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

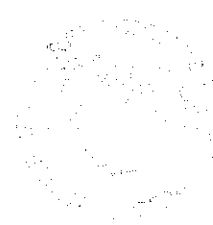
"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:
..... (dd/mm/aaaa)"

Certificado internacional de exención relativo al francobordo

2 En el modelo del Certificado internacional de exención relativo al francobordo se introduce la nueva sección siguiente entre la sección que empieza con las palabras "Este certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado:
..... (dd/mm/aaaa)"


 Dir. de
 Dir. de
 Compañía
 de
 Países


 ESCUELA DE LA ORGANIZACIÓN MARITIMA

ANEXO 5

**RESOLUCIÓN MSC.172(79)
(adoptada el 9 de diciembre de 2004)**

**ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante "Protocolo de Líneas de Carga de 1988"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda,

HABIENDO EXAMINADO, en su 79º periodo de sesiones, enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988, propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 a) del artículo VI de dicho Protocolo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 d) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas al anexo B del Protocolo de Líneas de Carga de 1988 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, que las mencionadas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2006 a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988 o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 g) ii) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 2 de julio de 2006, tras haberse aceptado con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 e) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son parte en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988.



ANEXO 3

**RESOLUCIÓN MSC.143(77)
(adoptada el 5 de junio de 2003)**

**ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966**

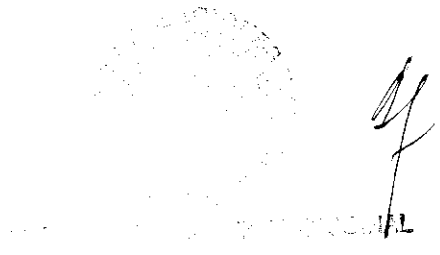
EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante "Protocolo de Líneas de Carga de 1988"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda,

HABIENDO EXAMINADO en su 77º periodo de sesiones enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 a) del artículo VI de dicho Protocolo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 d) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas al Anexo B del Protocolo de Líneas de Carga de 1988 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, que las mencionadas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2004, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988 o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que las rechazan;
3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 g) ii) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2005, tras haberse aceptado con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 e) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son parte en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988.



ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

- 1 El texto existente del Anexo I del anexo B se sustituye por el siguiente:

"ANEXO I

REGLAS PARA DETERMINAR LAS LÍNEAS DE CARGA

CAPÍTULO I - GENERALIDADES

Las reglas suponen que la naturaleza y estiba de la carga, lastre, etc., son adecuadas para asegurar una estabilidad suficiente del buque y evitar esfuerzos estructurales excesivos.

Las reglas suponen también que se han cumplido las prescripciones internacionales relativas a estabilidad y compartimentado que existan.

Regla 1

Resistencia y estabilidad sin avería de los buques

- 1) La Administración deberá asegurarse de que la resistencia estructural general del buque es suficiente para el calado correspondiente al francobordo asignado.
- 2) Podrá considerarse que el buque que se proyecte, construya y mantenga de conformidad con las correspondientes prescripciones de una organización, incluidas las sociedades de clasificación, reconocida por la Administración o con las normas nacionales aplicables de la Administración, de acuerdo con lo dispuesto en la regla 2-1, tiene un grado aceptable de resistencia. Estas disposiciones se aplicarán a todas las estructuras, equipo y accesorios abarcados por este anexo para los que no se den expresamente normas de resistencia y construcción.
- 3) Los buques se ajustarán a una norma de estabilidad sin avería aceptable para la Administración.

Regla 2

Aplicación

- 1) A los buques de propulsión mecánica y a las barcazas, gabarras y otras embarcaciones sin medios propios de propulsión, se les asignarán francobordos de acuerdo con lo previsto en las reglas 1 a 40, inclusive.
- 2) A los buques que transporten cubiertas de madera se les podrán asignar, además de los francobordos prescritos en el párrafo 1), francobordos para el transporte de madera en cubierta, calculados de acuerdo con lo previsto en las reglas 41 a 45.

- 3) A los buques proyectados para llevar velas, bien sea como único medio de propulsión o como medio auxiliar, y a los remolcadores, se les asignarán francobordos calculados con arreglo a las disposiciones de las reglas 1 a 40, inclusive. Se les podrá exigir el francobordo adicional que determine la Administración.
- 4) A los buques de madera o de construcción mixta, o de otros materiales cuyo uso haya sido aprobado por la Administración, o a aquellos buques cuyas características de construcción sean tales que la aplicación de las prescripciones de este Anexo sea injustificada o impracticable, se les asignarán los francobordos que determine la Administración.
- 5) Las reglas 10 a 26, inclusive, se aplicarán a todos aquellos buques a los que se haya asignado francobordo mínimo. A los buques a los que se haya asignado francobordo mayor que el mínimo, se les podrá hacer alguna concesión al aplicarles estas prescripciones, siempre que la Administración juzgue satisfactorias las condiciones de seguridad previstas.
- 6) Si el francobordo de verano asignado se aumenta de modo que el calado resultante no sea superior al calado correspondiente al francobordo mínimo de verano para el mismo buque, pero que la cubierta de francobordo hipotética esté situada por debajo de la cubierta de francobordo real a una distancia de ésta como mínimo igual a la altura normal de una superestructura, las condiciones de asignación conformes con las reglas 12, 14-1 a 20, 23, 24 y 25, aplicables a la cubierta de francobordo real pueden ser las prescritas para una cubierta de superestructura.
- 7) A menos que se indique expresamente otra cosa, las reglas del presente Anexo se aplicarán a los buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en o después del 1 de enero de 2005.
- 8) Para los buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en o después del 1 de enero de 2005, la Administración se asegurará de que se cumplan las prescripciones aplicables en virtud del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo, adoptado por la Conferencia internacional sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 1988.
- 9) Se considerará que las naves de gran velocidad que cumplen las prescripciones del Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000, adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.97(73) (Código NGV 2000), y que se han reconocido y certificado según lo estipulado en el Código, cumplen lo prescrito en este anexo. Los certificados y permisos expedidos en virtud del Código NGV 2000 tendrán la misma validez y el mismo reconocimiento que los certificados expedidos en virtud de este anexo.

87

Regla 2-1
Autorización de organizaciones reconocidas

Las organizaciones, incluidas las sociedades de clasificación, a que se hace referencia en el artículo 13 del Convenio y en la regla 1 2) cumplirán las directrices adoptadas por la Organización mediante la resolución A.739(18), según sean enmendadas por la Organización, así como las especificaciones adoptadas por la Organización mediante la resolución A.789(19), según sean enmendadas por la Organización, siempre que tales enmiendas se adopten, entren en vigor y se hagan efectivas según las disposiciones del artículo VI del presente Protocolo.

Regla 3
Definiciones de los términos usados en los anexos

- 1) *Eslora*
 - a) Se tomará como eslora (L) el 96% de la eslora total medida en una flotación cuya distancia al canto alto de la quilla sea igual al 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.
 - b) En los buques sin mecha de timón, se tomará como eslora (L) el 96% de la flotación correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado.
 - c) Cuando el contorno de la roda sea cóncavo por encima de la flotación correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado, tanto el extremo de proa de la eslora total como la cara proel de la roda se tomarán en la proyección vertical, sobre esa flotación, del punto más a popa del contorno de la roda (por encima de esa flotación) (véase la figura 3.1).
 - d) En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora habrá de ser paralela a la flotación de proyecto correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado D_{min} , obtenido trazando una línea paralela a la línea de la quilla del buque (incluido el talón) y tangente a la línea de arrufo de trazado de la cubierta de francobordo. El puntal mínimo de trazado es la distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta el canto alto del bao de la cubierta de francobordo en el costado del punto de tangencia (véase la figura 3.2).



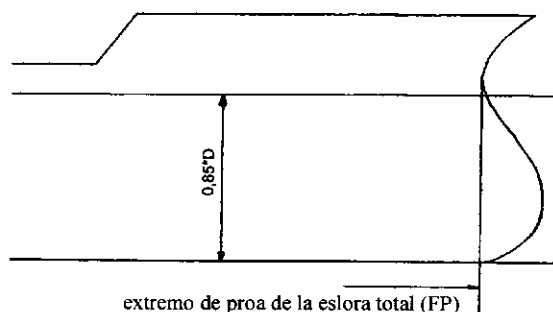


Figura 3.1

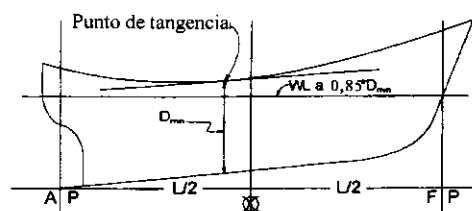


Figura 3.2

- 2) *Perpendiculares.* Las perpendiculares de proa y de popa deberán tomarse en los extremos de proa y de popa de la eslora (L). La perpendicular de proa deberá coincidir con la cara de proa de la roda en la flotación en que se mide la eslora.
- 3) *Centro del buque.* El centro del buque será el punto medio de la eslora (L).
- 4) *Manga.* A menos que se indique expresamente otra cosa, la manga (B) será la manga máxima del buque, medida en el centro del mismo hasta la línea de trazado de la cuaderna, en los buques de forro metálico, o hasta la superficie exterior del casco, en los buques con forro de otros materiales.
- 5) *Puntal de trazado*
 - a) El puntal de trazado será la distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta el canto alto del bao de la cubierta de francobordo en el costado. En los barcos de madera y de construcción mixta esta distancia se medirá desde el canto inferior del alefriz. Cuando la forma de la parte inferior de la cuaderna maestra sea cóncava o cuando existan tracas de apardura de gran espesor, esta distancia se medirá desde el punto en que la línea del plano del fondo, prolongada hacia el interior, corte el costado de la quilla.

- b) En los buques que tengan trancaniles redondeados, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de las líneas de trazado de la cubierta y del costado, prolongando las líneas como si el trancanil fuera de forma angular.
- c) Cuando la cubierta de francobordo tenga un escalonamiento y la parte elevada de la cubierta pase por encima del punto en el que ha de determinarse el puntal de trazado, éste se medirá hasta una superficie de referencia formada prolongando la parte más baja de la cubierta paralelamente a la parte más elevada.

6) *Puntal de francobordo (D)*

- a) El puntal de francobordo (D) será el puntal de trazado en el centro del buque más el espesor de la cubierta de francobordo en el costado.
- b) El puntal de francobordo (D) en un buque con trancanil redondeado de radio superior al 4% de la manga (B) o en el que la parte alta de los costados tenga una forma fuera de lo normal, será el puntal de francobordo correspondiente a un buque que tuviera una cuaderna maestra con costados verticales en la obra muerta y con la misma brusca del bao, y el área transversal de la parte superior igual a la correspondiente a la cuaderna maestra del buque real.

7) *Coficiente de bloque*

- a) El coeficiente de bloque (C_b) vendrá dado por la fórmula:

$$C_b = \frac{\nabla}{L \cdot B \cdot d_1}$$

donde:

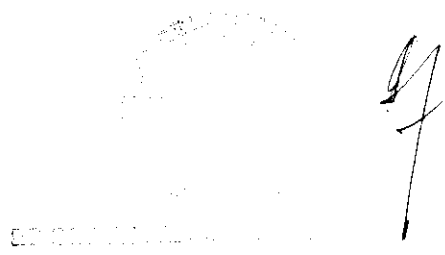
∇ será el volumen del desplazamiento de trazado del buque, excluidos los apéndices, en un buque con forro metálico, y el volumen de desplazamiento de la superficie exterior del casco en los buques con forro de cualquier otro material, ambos tomados a un calado de trazado d_1 ; siendo

d_1 el 85% del puntal mínimo de trazado.

- b) Para calcular el coeficiente de bloque de una nave multicasco, se utilizará la manga máxima (B) definida en el párrafo 5), y no la manga de un solo casco.

8) *Francobordo*

El francobordo asignado será la distancia medida verticalmente hacia abajo, en el centro del buque, desde el canto alto de la línea de cubierta hasta el canto alto de la línea de carga correspondiente.



9) *Cubierta de francobordo*

a) La cubierta de francobordo será normalmente la cubierta completa más alta expuesta a la intemperie y a la mar, dotada de medios permanentes de cierre en todas las aberturas en la parte expuesta de la misma, y bajo la cual todas las aberturas en los costados del buque estén dotadas de medios permanentes de cierre estanco.

b) Cubierta inferior como cubierta de francobordo

A petición del armador y sujeto a la aprobación de la Administración, podrá adoptarse como cubierta de francobordo una cubierta inferior, siempre que sea una cubierta completa y permanente, continua de proa a popa, al menos entre el espacio de la maquinaria y los mamparos de los raseles, y continua de banda a banda.

i) Cuando esta cubierta inferior sea escalonada, se tomará como cubierta de francobordo la línea más baja de la cubierta y la prolongación de esta línea, paralelamente a la parte más alta de dicha cubierta.

ii) Cuando se adopte como cubierta de francobordo una cubierta inferior, la parte del casco que se extienda por encima de la cubierta de francobordo se considerará como una superestructura en lo que respecta a la aplicación de las condiciones de asignación y al cálculo del francobordo. El francobordo se calculará desde esta cubierta.

iii) Cuando se designe como cubierta de francobordo una cubierta inferior, dicha cubierta constará como mínimo de palmejares de construcción apropiada en los costados del buque y de palmejares transversales en cada mamparo estanco que se extienda hasta la cubierta superior, en el interior de los espacios de carga. Estos palmejares serán tan anchos como lo permita su correcta instalación, teniendo presentes la estructura y la explotación del buque. Los palmejares se dispondrán de modo que también se pueda cumplir la prescripción estructural.

c) Cubierta de francobordo discontinua, cubierta de francobordo escalonada.

i) Si la cubierta de francobordo presenta un nicho que se extienda hasta el costado del buque y tenga una longitud de más de un metro, la línea más baja de la cubierta expuesta y la prolongación de esa línea paralelamente a la parte más elevada de la cubierta se tomará como cubierta de francobordo (véase la figura 3.3).

ii) Si la cubierta de francobordo presenta un nicho que no se extiende hasta el costado del buque, la parte más elevada de la cubierta se tomará como cubierta de francobordo.

[Handwritten signature and stamp]

- iii) Los nichos que no se extiendan de banda a banda de una cubierta inferior a la expuesta designada como la cubierta de francobordo podrán omitirse siempre que todas las aberturas de la cubierta expuesta a la intemperie dispongan de dispositivos de cierre estancos a la intemperie.
- iv) Se deberá prestar la debida atención al desagüe de los nichos expuestos y a los efectos de superficie libre sobre la estabilidad.
- v) Las disposiciones de los apartados i) a iv) no están destinadas a aplicarse a las dragas, ganguiles u otros tipos de buques análogos dotados de grandes bodegas sin tapas de escotilla, debiéndose examinar cada caso por separado.

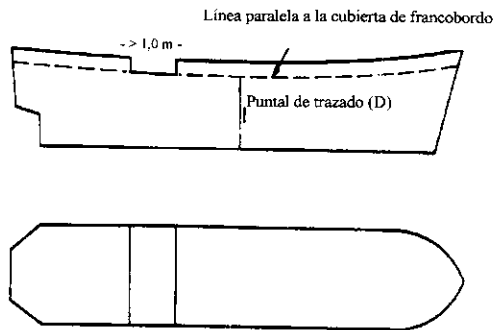


Figura 3.3

10) *Superestructura*

- a) Una superestructura será una construcción provista de techo y dispuesta encima de la cubierta de francobordo, que se extienda de banda a banda del buque o cuyo forro lateral no esté separado del forro del costado más de un 4% de la manga (B).
- b) Una superestructura cerrada será aquella:
 - i) que tenga mamparos de cierre de construcción eficiente;
 - ii) cuyas aberturas de acceso, si existen en estos mamparos, estén provistas de puertas que satisfagan las prescripciones de la regla 12;
 - iii) en la que todas las demás aberturas, en los costados o en los extremos de la superestructura, estén dotadas de medios eficientes de cierre, estancos a la intemperie.

[Firma manuscrita]

Por otra parte, un puente o una toldilla no se considerarán superestructuras cerradas, a menos que estén dotados de acceso para que la tripulación, a partir de cualquier punto de la cubierta completa expuesta más alta, o desde un punto más alto, pueda llegar a la maquinaria y demás lugares de trabajo situados en el interior de estas superestructuras, por otros medios que puedan utilizarse en todo momento cuando estén cerradas las aberturas de los mamparos.

- c) La altura de una superestructura será la altura mínima vertical medida en el costado desde el canto alto de los baos de la cubierta de la superestructura hasta el canto alto de los baos de la cubierta de francobordo.
- d) La longitud de una superestructura (S) será la longitud media de la parte de superestructura situada dentro de la eslora (L).
- e) Puente. El puente será una superestructura que no se extienda hasta la perpendicular de proa, ni tampoco hasta la perpendicular de popa.
- f) Toldilla. La toldilla será una superestructura que se extienda en dirección a proa desde la perpendicular de popa hasta un punto situado a popa de la perpendicular de proa. La toldilla puede empezar un punto que se encuentre a popa de la perpendicular de popa.
- g) Castillo de proa. El castillo de proa será una superestructura que se extienda en dirección a popa desde la perpendicular de proa hasta un punto a proa de la perpendicular de popa. El castillo de proa podrá comenzar en un punto que se encuentre a proa de la perpendicular de proa.
- h) Superestructura completa. Una superestructura completa será aquella que se extienda como mínimo desde la perpendicular de proa a la de popa.
- i) Cubierta de saltillo. La cubierta de saltillo será una superestructura que se extienda hacia proa desde la perpendicular de popa, que por lo general tenga una altura inferior a la de una superestructura normal y que disponga de un mamparo proel intacto (portillos fijos con ojos de buey eficientes y tapas de registro empernadas) (véase la figura 3.4). Cuando el mamparo proel no esté intacto por incluir puertas y aberturas de acceso, la superestructura se considerará una toldilla.

92

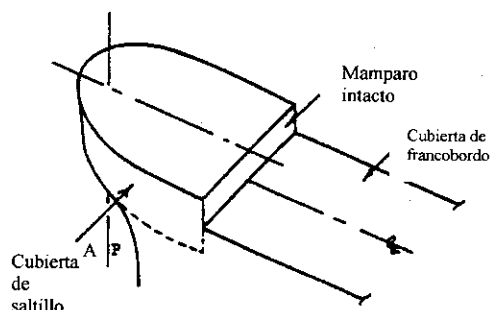


Figura 3.4

- 11) *Cubierta de superestructura.* Una cubierta de superestructura será aquella que forme el cerramiento superior de una superestructura.
- 12) *Buque de cubierta corrida.* Un buque de cubierta corrida será el que no tenga superestructuras sobre la cubierta de francobordo.
- 13) *Estanco a la intemperie.* Estanco a la intemperie significa que el agua no penetrará en el buque sea cual sea el estado de la mar.
- 14) *Estanco al agua.* Estanco al agua significa capaz de impedir el paso del agua a través de la estructura en ambos sentidos con el apropiado margen de resistencia a la presión debida a la máxima columna de agua que pueda tener que soportar.
- 15) *Pozo.* Un pozo será cualquier zona de la cubierta expuesta a la intemperie en la que pueda acumularse agua. Se consideran pozos las zonas de cubierta rodeadas de estructuras de cubierta por dos o más lados.

Regla 4
Línea de cubierta

La línea de cubierta será una línea horizontal de 300 mm de longitud y 25 mm de ancho. Estará marcada en el centro del buque, a cada costado, y su borde superior pasará, normalmente, por el punto en que la prolongación hacia el exterior de la cara superior de la cubierta de francobordo corte a la superficie exterior del forro (como se indica en la figura 4.1). No obstante, la línea de cubierta se podrá situar haciendo referencia a otro punto determinado del buque, a condición de que el francobordo se corrija debidamente. La situación del punto de referencia y la identificación de la cubierta de francobordo deben indicarse en todos los casos en el Certificado Internacional de Francobordo.

Una firma manuscrita en tinta negra se extiende desde el centro hacia la parte inferior derecha. Debajo de ella, se encuentra un sello circular con un borde decorativo y un texto central que no es legible.

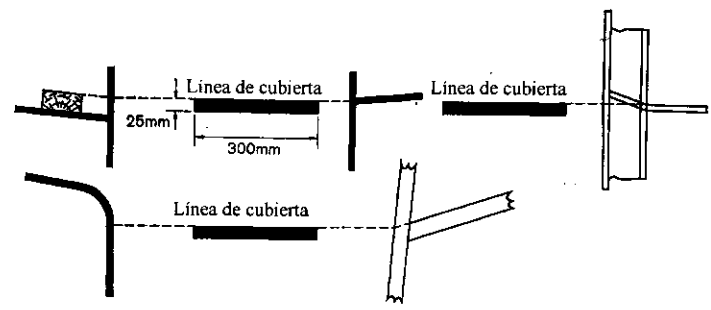


Figura 4.1 - Línea de cubierta

Regla 5
Marca de francobordo

La marca de francobordo estará formada por un anillo de 300 mm de diámetro exterior y 25 mm de ancho, cortado por una línea horizontal de 450 mm de longitud y 25 mm de anchura, cuyo borde superior pasa por el centro del anillo. El centro del anillo deberá colocarse en el centro del buque y a una distancia igual al francobordo mínimo de verano asignado, medida verticalmente por debajo del borde superior de la línea de cubierta (como se indica en la figura 6.1).

Regla 6
Líneas que se usarán con la marca de francobordo

- 1) Las líneas de carga que indican los francobordos asignados de acuerdo con estas reglas serán trazos horizontales de 230 mm de longitud y 25 mm de anchura que se extenderán hacia proa y en ángulo recto, a menos que expresamente se disponga de otro modo, de una línea vertical de 25 mm de anchura marcada a una distancia de 540 mm a proa del centro del anillo (como se indica en la figura 6.1).
- 2) Se usarán las siguientes líneas de carga:
 - a) la línea de carga de verano, indicada por el borde superior de la línea que pasa por el centro del anillo y también por el borde superior de una línea marcada V;
 - b) la línea de carga de invierno, indicada por el borde superior de una línea marcada I;
 - c) la línea de carga de invierno en el Atlántico Norte, indicada en el borde superior de una línea marcada ANI;
 - d) la línea de carga tropical, indicada por el borde superior de una línea marcada T;
 - e) la línea de carga de verano en agua dulce, indicada por el borde superior de una línea marcada D. La línea de carga de verano en agua dulce se marcará hacia popa de la línea vertical. La diferencia entre la línea de carga de verano en agua dulce y la línea de carga de verano representará el permiso de agua dulce.

Se observa una firma manuscrita y un sello circular que contiene el texto "ES OTC" y "SECRETARÍA DE ECONOMÍA".

- 95
- f) la línea de carga en agua dulce tropical vendrá indicada por el borde superior de una línea marcada TD y dispuesta a popa de la línea vertical.
 - 3) Si se asignan francobordos para el transporte de madera en cubierta de acuerdo con estas reglas, además de las líneas de carga ordinarias, se marcarán las líneas de carga para madera sobre cubierta. Estas líneas serán trazos horizontales de 230 mm de longitud y 25 mm de anchura, dispuestas hacia popa, a menos que se disponga expresamente otra cosa, y formando ángulo recto con una línea vertical de 25 mm de anchura, situada a una distancia de 540 mm a popa del centro del anillo (como se indica en la figura 6.2).
 - 4) Se usarán las siguientes líneas de carga para madera:
 - a) la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MV;
 - b) la línea de carga de invierno para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MI;
 - c) la línea de carga de invierno en el Atlántico Norte para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MANI;
 - d) la línea de carga tropical para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MT;
 - e) la línea de carga de verano en agua dulce para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MD y dispuesta hacia proa de la línea vertical. La diferencia entre la línea de carga de verano en agua dulce para el transporte de madera en cubierta y la línea de carga de verano para madera representará el permiso de agua dulce.
 - f) la línea de carga en agua dulce para el transporte de madera en cubierta en la zona tropical, indicada por el borde superior de una línea marcada MTD y dispuesta hacia proa de la línea vertical.
 - 5) Estas líneas podrán omitirse cuando las características de un buque, la naturaleza del servicio del mismo o los límites asignados a sus zonas de navegación hagan inaplicables alguna de ellas.
 - 6) Cuando a un buque se le asigne un francobordo mayor que el mínimo, de manera que la línea de carga se marque al mismo nivel o por debajo de la línea de carga periódica más baja que corresponda al francobordo mínimo de acuerdo con el presente Protocolo, no necesitará marcarse más que la línea de carga en agua dulce.
 - 7) Cuando una línea de carga de invierno en el Atlántico Norte sea idéntica a la línea de carga de invierno que corresponde a la misma línea vertical, esta línea de carga se marcará I.

- 8) Las líneas de carga adicionales/alternativas exigidas por otros convenios internacionales en vigor podrán marcarse en ángulo recto hacia popa de la línea vertical indicada en el párrafo 1).

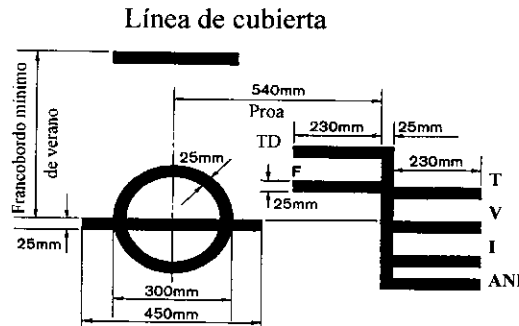


Figura 6.1 - Marca de líneas de carga y líneas que se usarán con esta marca

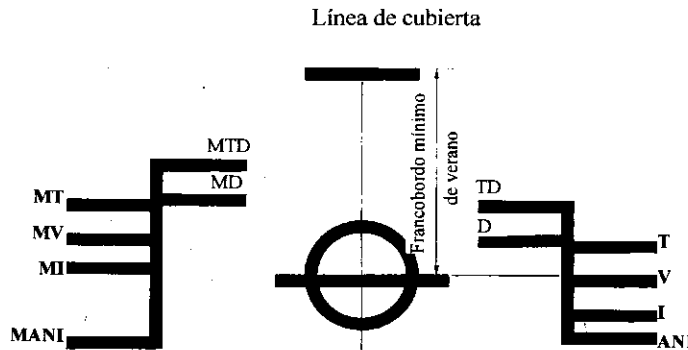


Figura 6.2 - Marca de líneas de carga para madera y líneas que se usarán con esta marca

Regla 7

Marca de la Autoridad asignadora del francobordo

La marca de la Autoridad que asigna las líneas de carga podrá indicarse junto al anillo, por encima de la línea horizontal que pasa a través de su centro, o por encima y por debajo de ella. Esta marca consistirá en no más de cuatro iniciales, para identificar el nombre de la autoridad, de unas dimensiones aproximadas de 115 mm de altura y 75 mm de anchura.

Regla 8

Detalles de las marcas

El anillo, líneas y letras se pintarán en blanco o amarillo sobre un fondo oscuro, o en negro sobre un fondo claro. Se marcarán también permanentemente en los costados del buque, a satisfacción de la Administración. Las marcas serán bien visibles, y si es necesario se adoptarán medidas especiales con ese objeto.

Una firma manuscrita en tinta negra, que parece ser una inicial o un nombre abreviado, ubicada en la parte inferior derecha de la página.

97

Regla 9
Comprobación de las marcas

El Certificado Internacional de Francobordo no se expedirá a un buque hasta que el funcionario o inspector que actúe de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Convenio haya certificado que las marcas están indicadas correctamente y en forma permanente en los costados del buque.

CAPÍTULO II - CONDICIONES DE ASIGNACIÓN DEL FRANCOBORDO

Regla 10
Información que deberá suministrarse al capitán

- 1) El capitán de todo buque nuevo deberá recibir información para disponer la carga y lastrar su buque de tal modo que se evite someter la estructura del buque a cualquier esfuerzo inadmisibles, teniendo en cuenta que esta exigencia no se aplicará a aquellos buques que por su eslora, proyecto o tipo la Administración considere que es innecesario.
- 2) Se facilitará información al capitán de una forma aprobada por la Administración o una organización reconocida. Se llevará bordo en todo momento información relativa a la estabilidad e información relativa a la carga también relacionada con la resistencia del buque cuando se requiera en virtud de lo estipulado en el párrafo 1), con los justificantes de que esa información ha sido aprobada por la Administración
- 3) El buque que, al término de su construcción, no tenga que ser objeto de una prueba de estabilidad en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar que esté en vigor:
 - a) será sometido a dicha prueba con objeto de determinar su desplazamiento real y la posición de su centro de gravedad en rosca;
 - b) quedará exento, si la Administración lo aprueba, de dicha prueba de estabilidad al término de su construcción, a condición de que se disponga de datos básicos proporcionados por la prueba de estabilidad realizada con un buque gemelo y se demuestre, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, que con esos datos básicos es posible obtener información de garantía acerca de la estabilidad del buque;
 - c) si la Administración decide que la realización de una prueba de estabilidad no es practicable o segura, o produce resultados inadecuados debido a las proporciones, medios, resistencia o forma del casco específicos de un buque, se podrán determinar las características del buque en rosca mediante un cálculo detallado del peso, confirmado por un reconocimiento del buque en rosca.



EC 0000

- d) llevará a bordo, a disposición del capitán, toda la información* que sea necesaria para poder obtener por procedimientos rápidos y sencillos una orientación exacta acerca de la estabilidad del buque en todas las condiciones de servicio normal que quepa esperar; y
- e) llevará a bordo en todo momento la información aprobada relativa a su estabilidad, con los justificantes de que esa información ha sido aprobada por la Administración.
- 4) Si un buque experimenta alteraciones que afecten materialmente a la información facilitada al capitán sobre la estabilidad o la carga, se hará llegar a éste información con las oportunas correcciones. Si es necesario, el buque será sometido a una nueva prueba de estabilidad.

Regla 11

Mamparos extremos de las superestructuras

Los mamparos en los extremos expuestos de las superestructuras cerradas deberán tener un nivel de resistencia aceptable.

Regla 12

Puertas

- 1) Todas las aberturas de acceso practicadas en los mamparos de los extremos de superestructuras cerradas deberán ir dotadas de puertas de acero o de otro material equivalente, afirmadas de manera permanente y sólida al mamparo, y con marcos, refuerzos y accesorios tales que la resistencia del conjunto sea equivalente a la del mamparo intacto, y estancas a la intemperie cuando estén cerradas. Los medios de sujeción previstos para garantizar la estanquidad a la intemperie de estas puertas estarán formados por frisas y trincas u otros medios equivalentes unidos permanentemente al mamparo o a las propias puertas, y éstas estarán dispuestas de forma que puedan ser manejadas desde ambos lados del mamparo.
- 2) A menos que la Administración disponga otra cosa, las puertas se abrirán hacia fuera para dar una protección adicional contra el impacto del mar.
- 3) Excepto cuando se disponga otra cosa en estas reglas, la altura de los umbrales de las aberturas de acceso en los mamparos de los extremos de las superestructuras cerradas será por lo menos de 380 mm sobre la cubierta.
- 4) Se evitará la instalación de umbrales desmontables. No obstante, a fin de facilitar las operaciones de carga y descarga de piezas de respeto pesadas u otras piezas análogas, se podrán instalar umbrales desmontables con las siguientes condiciones:
- a) los umbrales se instalarán antes de que el buque zarpe; y
- b) llevarán frisas y pernos pasantes próximos entre sí.

* Véase el Código de Estabilidad sin Avería, para todos los buques regidos por los instrumentos de la OMI, adoptado mediante la resolución A.749(18), en su forma enmendada.

Regla 13
Emplazamiento de las escotillas, bajadas y ventiladores

Para la aplicación de estas reglas, se definen en la forma siguiente dos clases de emplazamiento de escotillas, bajadas y ventiladores:

- Emplazamiento de clase 1 - Sobre las cubiertas expuestas de francobordo y saltillo, y sobre las cubiertas expuestas de superestructuras a proa de un punto situado a una cuarta parte de la eslora del buque a partir de la perpendicular de proa.
- Emplazamiento de clase 2 - Sobre cubiertas expuestas de superestructuras a popa de un punto situado a una cuarta parte de la eslora del buque a partir de la perpendicular de proa y que se encuentre al menos a una altura normal de superestructura por encima de la cubierta de francobordo.

Sobre cubiertas expuestas de superestructuras a proa de un punto situado a una cuarta parte de la eslora del buque a partir de la perpendicular de proa y que se encuentre al menos a dos alturas normales de superestructura por encima de la cubierta de francobordo.

Regla 14
Escotillas de carga y otras escotillas o aberturas

- 1) La construcción y los medios para asegurar la estanquidad a la intemperie de las escotillas de carga y otras aberturas situadas en emplazamientos de las clases 1 y 2, deberán ser, al menos, equivalentes a los requeridos por la regla 16, a menos que la aplicación de la regla 15 a tales escotillas sea concedida por la Administración.
- 2) Las brazolas y las tapas de las escotillas expuestas sobre las cubiertas situadas por encima de la cubierta de superestructuras deberán satisfacer las prescripciones de la Administración.

Regla 14-1
Brazolas de escotilla

- 1) Las brazolas de escotillas deberán ser de construcción sólida de acuerdo con su emplazamiento, y su altura sobre cubierta será como mínimo la siguiente:
 - a) 600 mm si están en emplazamientos de clase 1; y
 - b) 450 mm si están en emplazamientos de clase 2.
- 2) En el caso de las escotillas que cumplen lo prescrito en la regla 16, párrafos 2) a 5), la altura de estas brazolas podrá reducirse, e incluso podrán suprimirse totalmente las brazolas, a condición de que la Administración quede satisfecha de que la seguridad del buque no se compromete por ello, sea cual fuere el estado de la mar.

[Handwritten signature]

Regla 15**Escotillas cerradas por tapas móviles y cuya estanquidad a la intemperie esté asegurada por encerados y llantas****Tapas de escotilla**

- 1) La anchura de cada una de las superficies de soporte para las tapas de escotilla será, al menos, de 65 mm.
- 2) Cuando las tapas sean de madera, el espesor neto será, al menos, de 60 mm para luces no mayores de 1,5 m.
- 3) Cuando las tapas sean de acero dulce la resistencia se calculará de conformidad con lo prescrito en la regla 16, párrafos 2) a 4), y el producto del esfuerzo máximo así calculado por el factor 1,25 no deberá exceder de la resistencia mínima del límite superior de elasticidad del material. Deberán estar proyectadas de modo que la deflexión no sea mayor de 0,0056 multiplicado por la distancia entre apoyos.

Galeotas

- 4) Cuando las galeotas destinadas a soportar las tapas de escotilla sean de acero dulce, la resistencia se calculará con cargas supuestas no menores de $3,5 \text{ t/m}^2$ en las escotillas situadas en emplazamientos de clase 1 y no menores de $2,6 \text{ t/m}^2$ en las escotillas situadas en emplazamientos de clase 2, y el producto del esfuerzo máximo así calculado por el factor 1,47 no deberá exceder de la resistencia mínima del límite superior de elasticidad del material. Deberán estar proyectadas de forma que la deflexión no sea mayor de 0,0044 multiplicado por la distancia entre apoyos.
- 5) Las cargas supuestas en las escotillas situadas en emplazamientos de clase 1 podrán reducirse a 2 t/m^2 para buques de 24 m de eslora, y no serán inferiores a $3,5 \text{ t/m}^2$ para buques de 100 m de eslora. Las cargas correspondientes a las escotillas situadas en emplazamientos de clase 2 podrán reducirse a $1,5 \text{ t/m}^2$ y $2,6 \text{ t/m}^2$, respectivamente. En todos los casos, los valores correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Tapas "pontón"

- 6) Cuando se utilicen tapas "pontón" de acero dulce, en lugar de galeotas y tapas, la resistencia se calculará de conformidad con lo prescrito en la regla 16, párrafos 2) a 4), y el producto del esfuerzo máximo así calculado por el factor 1,47 no deberá exceder de la resistencia mínima del límite superior de elasticidad del material. Deberán proyectarse de manera que la deflexión no sea mayor de 0,0044 multiplicado por la luz. Las planchas de acero dulce que forman la parte superior de las tapas no serán de espesor inferior al 1% de la distancia entre refuerzos y nunca inferior a 6 mm.
- 7) La resistencia y rigidez de las tapas hechas de materiales distintos al acero dulce serán equivalentes a las correspondientes al acero dulce, sometiéndose a este respecto a la aprobación de la Administración.

