

# La Gaceta



DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE HONDURAS

La primera imprenta llegó a Honduras en 1829, siendo instalada en Tegucigalpa, en el cuartel San Francisco, lo primero que se imprimió fue una proclama del General Morazán, con fecha 4 de diciembre de 1829.



Después se imprimió el primer periódico oficial del Gobierno con fecha 25 de mayo de 1830, conocido hoy, como Diario Oficial "La Gaceta".

AÑO CXXXIII TEGUCIGALPA, M. D. C., HONDURAS, C. A.

VIERNES 28 DE MAYO DEL 2010. NUM. 32,223

## Sección A

### Poder Legislativo

DECRETO No. 375-2005

EL CONGRESO NACIONAL,

**CONSIDERANDO:** Que según el Artículo 205, numeral 30) de Constitución de la República, corresponde al Congreso Nacional aprobar o improbar los tratados internacionales que el Poder Ejecutivo haya celebrado.

PORTANTO,

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1.-** Aprobar en todas y cada una de sus partes el ACUERDO No. 10-DT de fecha 18 de julio de 2005, enviado por el Poder Ejecutivo a través de la Secretaría de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores, mismo que contiene la CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIONES, ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA CON SUS RESOLUCIONES Y EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, que literalmente dice:

### SUMARIO

Sección A  
Decretos y Acuerdos

375-2005	<b>PODER LEGISLATIVO</b> Decreta: Aprobar en todas y cada una de sus partes el ACUERDO No. 10-DT de fecha 18 de julio de 2005.	A. 1-28
	<b>SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN Y JUSTICIA</b> Acuerdos Nos.: 116-2010, 163-2010, 175-D-2010, 175-E-2010, 177-A-2010, 181-A-2010, 182-2010, 184-2010, 185-2010, 254-2010, 273-2010, 301-2010.	A. 29-34
	<b>SECRETARÍA DE SALUD</b> Acuerdos Nos.: 06, 07, 08.	A. 35
	<b>AVANCE</b>	A. 36

Sección B  
Avisos Legales

B. 1-28

Desprendible para su comodidad.

**“SECRETARÍA DE ESTADO EN EL DESPACHO DE RELACIONES EXTERIORES. ACUERDO No. 10-DT. Tegucigalpa, M.D.C., 18 de julio de 2005. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS. ACUERDA:** 1. Aprobar en todo y cada una de sus partes la “Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificaciones, Acta Final de la conferencia con sus resoluciones y el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966”, y que literalmente dice: “Acta final de la Conferencia Internacional Sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificaciones. 1. En

cumplimiento de las decisiones adoptadas por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional en su decimoquinto período de sesiones y por el Comité de Seguridad Marítima en su 55° período de sesiones, la Organización convocó una Conferencia internacional sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación. El objeto de la Conferencia fue examinar y adoptar un Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 y un Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 con el fin de introducir el sistema armonizado de reconocimientos certificación y otros asuntos. 2. La Conferencia se celebró en la sede de la Organización Marítima Internacional, Londres del 31 de octubre al 11 de noviembre de 1988. 3. Participaron en la Conferencia representantes de 72 Estados, a saber, los representantes de:

Alemania, República Federal de Estados Unidos de América

Argelia	Filipinas
Argentina	Finlandia
Australia	Francia
Bahamas	Ghana
Bangladesh	Grecia
Bélgica	Hungría
Brasil	India
Brunei Darussalam	Indonesia
Bulgaria	Iraq
Canadá	Irlanda
Colombia	Islandia
Congo	Israel
Côte d'Ivoire	Italia
Cuba	Japón
Checoslovaquia	Kenya

Chile	Kuwait
China	Liberia
Chipre	Malasia
Dinamarca	Malta
Ecuador	Marruecos
Egipto	México
Emiratos Árabes Unidos	Nigeria
España	Noruega
Nueva Zelandia	Rumania
Países Bajos	Seycheles
Panamá	Singapur
Perú	Suecia
Polonia	Suiza
Portugal	Turquía
Qatar	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
Reino Unido de Gran Bretaña	Uruguay
Irlanda del Norte	Venezuela
República de Corea	

## La Gaceta

DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE HONDURAS  
DECANO DE LA PRENSA HONDUREÑA  
PARA MEJOR SEGURIDAD DE SUS PUBLICACIONES

**LIC. MARTHA ALICIA GARCÍA**

Gerente General

**MARCO ANTONIO RODRIGUEZ CASTILLO**

Coordinador y Supervisor

EMPRESA NACIONAL DE ARTES GRÁFICAS  
E.N.A.G.

Colonia Miraflores  
Teléfono/Fax: Gerencia - 230-4955  
Administración - 290-3028  
Planta - 230-6757

CENTRO CÍVICO GUBERNAMENTAL

República Democrática Alemana	Yemen Democrático
República Popular Democrática de Corea	Yugoslavia
	Zaire República
	Socialista Soviética de Ucrania

4. Los siguientes Estados enviaron observadores a la Conferencia: Arabia Saudita, Irán (República Islámica del Senegal). 5. Hong Kong, un Miembro Asociado de la Organización, envió un observador a la Conferencia. 6. Las siguientes organizaciones del sistema de las Naciones Unidas enviaron representantes a la Conferencia: Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). Organización Meteorológica Mundial (OMM). 7. Enviaron observadores a la Conferencia las siguientes organizaciones intergubernamentales: Organización Hidrográfica Internacional (OHI). Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (IOPC). 8. También enviaron observadores a la Conferencia las siguientes organizaciones no gubernamentales: Cámara Naviera Internacional (ICS). Federación Naviera Internacional (ISF). Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL). Comité Internacional Radiomarítimo (CIRM). Asociación Internacional de Puertos (AIP). Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS). Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR). Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF). Asociación Internacional de Institutos de Navegación (IAIN). Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO). 9. Inauguró la Conferencia el Sr. C.P. Srivástava, Secretario General de la Organización Marítima Internacional. 10. El Sr. Saeed Abdulla Hussain Yafai, Jefe de la delegación de Yemen Democrático, fue elegido Presidente de la Conferencia. 11. Como Vicepresidentes de la Conferencia fueron elegidos: Sr. L. Baqueriza (Argentina). Sr.

A. Kaloudis (Grecia). Sr. S.D. Batra (India). Sr. K. Toda (Japón). Sr. B.A. Anyaeji (Nigeria). 12. La Secretaría de la Conferencia quedó constituida como sigue: Secretario General: Sr. C.P. Srivástava, Secretario General de la Organización. Secretario Ejecutivo: Sr. Y. Sasamura Subsecretario General/Director, División de Seguridad Marítima. Secretario Ejecutivo Adjunto: Sr. F. Plaza, Director Adjunto Superior, División de Seguridad Marítima. 13. La Conferencia constituyó las siguientes comisiones con sus correspondientes Mesas, a saber: Comisión Plenaria Presidente: Sr. R. van del Poel (Países Bajos). Vicepresidentes: Sr. Shi Zhuanghui (China) Sr. H. Pinon (Francia). Comisión de Redacción Presidente: Sr. J.J. Hole (Reino Unido) Vicepresidentes: Sr. B.E. Stenmark (Suecia). Comisión de Verificación de Poderes Presidente: Sr. H. Van Loocke (Bélgica). 14. La Conferencia utilizó como base de su labor "los siguientes documentos preparados por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización: el texto de un proyecto de Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar 1974; el texto de un proyecto de Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966; un proyecto de resolución sobre los inventarios del equipo que constituirán los suplementos del Certificado de seguridad para buque de pasaje, del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, del Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y del Certificado de seguridad para buque de carga: proyectos de resoluciones sobre reconocimiento de los certificados. 15. La Conferencia examinó asimismo propuestas y observaciones sobre los mencionados documentos, presentadas ante la Conferencia por diversos Gobiernos y organizaciones interesadas. 16. Como resultado de sus deliberaciones, según constan en las actas resumidas de las reuniones del Pleno, la Conferencia adoptó los siguientes instrumentos: a) Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974. b) Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966. 17. La Conferencia aprobó

asimismo las resoluciones (resoluciones 1 a 5) que figuran en el Documento adjunto a la presente Acta final. 18. El texto de la presente Acta final, incluido su Documento adjunto, ha sido redactado, en un solo original, en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso. El texto original quedará depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional. 19. La Conferencia pidió al Secretario General que, oportunamente, preparase traducciones oficiales en árabe y chino del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966. 20. La Conferencia pidió al Secretario General que preparase una traducción oficial revisada en español del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, la cual, una vez examinada por los Gobiernos interesados, sustituirá a la actual traducción oficial al español de dicho Convenio. 21. El Secretario General hará llegar a los Gobiernos de los Estados que estuvieron invitados a enviar representantes a la Conferencia copias certificadas de la presente Acta Final junto con las resoluciones de la Conferencia y copias certificadas de los textos auténticos de los Protocolos a que hace referencia el párrafo 16 supra, respondiendo a los deseos de dichos Gobiernos. EN FE DE LO CUAL los infrascritos \* firman la presente Acta Final. HECHO EN LONDRES el día once de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho. \_\_\_\_ \* Se omiten las firmas."

"Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966. LAS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO, SIENDO PARTES en el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, hecho en Londres el 5 de abril de 1966, RECONOCIENDO que el citado Convenio contribuye en medida importante a acrecentar la seguridad tanto de los buques y de los bienes en el mar como la de la vida de las personas a bordo de los buques, RECONOCIENDO ASIMISMO que es necesario perfeccionar todavía más las disposiciones de orden técnico del citado Convenio, RECONOCIENDO ADEMÁS que es necesario incorporar en el mencionado Convenio disposiciones

relativas a reconocimientos y certificación, armonizadas con las correspondientes disposiciones de otros instrumentos internacionales, CONSIDERANDO que el modo más eficaz de alcanzar ese objetivo es la conclusión de un Protocolo relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, CONVIENEN: ARTÍCULO I. Obligaciones Generales. 1. Las Partes en el presente Protocolo se obligan a hacer efectivas las disposiciones del presente Protocolo y de sus anexos, los cuales serán parte integrante de aquél. Toda referencia al presente Protocolo supondrá también una referencia a sus anexos. 2. Entre las Partes en el presente Protocolo regirán las disposiciones del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (en adelante llamado "El Convenio"), salvo por lo que respecta al artículo 29, a reserva de las modificaciones y adiciones que se enuncian en el presente Protocolo. 3. Respecto a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio ni en el presente Protocolo, las Partes en el presente Protocolo aplicarán lo prescrito en el Convenio y en el presente Protocolo en la medida necesaria para garantizar que no se da un trato más favorable a tales buques. ARTÍCULO II. Certificados Existentes. 1. No obstante lo estipulado en cualquier otra disposición del presente Protocolo, todo certificado internacional de francobordo vigente cuando el presente Protocolo entre en vigor respecto del Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque conservará su validez hasta la fecha en que caduque. 2. Ninguna Parte en el presente Protocolo expedirá certificados en virtud o de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, adoptado el 5 de abril de 1966. ARTÍCULO III. Comunicación de Información. Las Partes en el presente Protocolo se obligan a comunicar al Secretario General de la Organización Marítima Internacional (en adelante llamada ("La Organización")) y a depositar ante él: a) el texto de las leyes, decretos, órdenes, reglamentaciones y otros instrumentos que se hayan promulgado acerca de las diversas

cuestiones regidas por el presente Protocolo; b) una lista de los inspectores nombrados al efecto o de las organizaciones reconocidas con autoridad para actuar en nombre de tales partes a efectos de aplicación de lo relacionado con líneas de carga, con miras a la distribución de dicha lista entre las partes para conocimiento de sus funcionarios, y una notificación de las atribuciones concretas asignadas a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad; y, c) un número suficiente de modelos de los certificados que expidan en virtud de lo dispuesto en el presente Protocolo. ARTÍCULO IV. Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión. 1. El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de marzo de 1989 hasta el 28 de febrero de 1990 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 3), los Estados podrán expresar su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo mediante: a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o, b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o, c) adhesión. 2. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General de la Organización el instrumento que proceda. 3. Solamente podrán firmar sin reserva, ratificar, aceptar o aprobar el presente Protocolo o adherirse al mismo los Estados que hayan firmado sin reserva o aceptado el Convenio o que se hayan adherido a éste. ARTÍCULO V. Entrada en vigor. 1. El presente Protocolo entrará en vigor doce (12) meses después de la fecha en que se hayan cumplido las siguientes condiciones: a) cuando por lo menos quince (15) Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del cincuenta por ciento (50%) del tonelaje bruto de la marina mercante mundial hayan expresado su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo conforme a lo prescrito en el artículo IV, y, b) cuando se hayan cumplido las condiciones de entrada en vigor del Protocolo de 1988 relativo al Convenio

Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974, Aunque el presente Protocolo no entrará en vigor antes del 1 de febrero de 1992. 2. Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Protocolo una vez satisfechas las condiciones para la entrada en vigor de éste, pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirá efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo o tres (3) meses después de la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente, si ésta es posterior. 3. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo adquirirá efectividad tres (3) meses después de la fecha en que fue depositado. 4. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Protocolo o una enmienda al Convenio, acordada entre las Partes en el presente Protocolo, en virtud del artículo VI, se considerará referido al presente Protocolo o al Convenio en su forma enmendada. ARTÍCULO VI. Enmiendas. 1. El presente Protocolo y, entre las partes en el presente Protocolo, el Convenio, podrán ser enmendados por uno de los dos procedimientos expuestos a continuación. 2. Enmienda previo examen en el seno de la Organización: a) Toda enmienda propuesta por una Parte en el presente Protocolo será sometida a la consideración del Secretario General de la Organización y distribuida por éste a todos los Miembros de la Organización y todos los Gobiernos Contratantes del Convenio, por lo menos seis (6) meses antes de que proceda examinarla. b) Toda enmienda propuesta y distribuida como se acaba de indicar será remitida al Comité de Seguridad Marítima de la Organización para que éste la examine. c) Los Estados que sean Partes en el presente Protocolo, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité de

Seguridad Marítima para el examen y la aprobación de las enmiendas. d) Para la aprobación de las enmiendas se necesitará una mayoría de dos tercios de las Partes en el presente Protocolo presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado de acuerdo con lo estipulado en el subpárrafo c) (y en adelante llamado "El Comité de Seguridad Marítima ampliado"), a condición de que un tercio por lo menos de las Partes esté presente al efectuarse la votación. e). Las enmiendas aprobadas de conformidad con lo dispuesto en el subpárrafo d) serán enviadas por el Secretario General de la Organización a todas las Partes en el presente Protocolo, a efectos de aceptación. f) i) Toda enmienda a un artículo o al Anexo A del presente Protocolo, o toda enmienda, entre las Partes en el presente Protocolo, a un artículo del Convenio, se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hayan aceptado dos tercios de las Partes en el presente Protocolo. ii) Toda enmienda al Anexo B del presente Protocolo, o toda enmienda, entre las Partes en el presente Protocolo, a un Anexo del Convenio, se considerará aceptada: aa) al término de los dos (2) años siguientes a la fecha en que fue enviada a las Partes a efectos de aceptación; o, bb) al término de un plazo diferente, que no será inferior a un año, si así lo determinó en el momento de su aprobación una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado. Si, no obstante, dentro del plazo fijado, ya más de un tercio de las Partes, ya un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la flota mercante de todas las Partes, notifican al Secretario General de la Organización que rechazan la enmienda, se considerará que ésta no ha sido aceptada. g) i) Toda enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo f) i) entrará en vigor, con respecto a las Partes en el presente Protocolo que la hayan aceptado, seis (6) meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada y, con respecto a cada Parte que la acepte con posterioridad a esa fecha, seis (6) meses después de la fecha en que la hubiere

aceptado la Parte de que se trate. ii) Toda enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo f) ii) entrará en vigor, con respecto a todas las Partes en el presente Protocolo, exceptuadas las que la hayan rechazado en virtud de lo previsto en dicho subpárrafo y que no hayan retirado su objeción, seis (6) meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada. No obstante, antes de la fecha fijada para la entrada en vigor en la enmienda, cualquier Parte podrá notificar al Secretario General de la Organización que se exime de la obligación de darle vigencia durante un período no superior a un año, contado desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda, o durante el período, más largo que ese, que en el momento de la aprobación de tal enmienda fije una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado. 3. Enmienda a cargo de una Conferencia: a) A solicitud de cualquier Parte en el presente Protocolo con la que se muestre conforme un tercio por lo menos de las Partes, la Organización convocará una Conferencia de las Partes para examinar posibles enmiendas al presente Protocolo y al Convenio. b) Toda enmienda que haya sido aprobada en tal Conferencia por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes será enviada por el Secretario General de la Organización a todas las Partes a efectos de aceptación. c) Salvo que la Conferencia decida otra cosa, la enmienda se considerará aceptada y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos estipulados respectivamente en los subpárrafos 2 f) y g), a condición de que las referencias que en dichos apartados se hacen al Comité de Seguridad Marítima ampliado se entiendan como referencia a la Conferencia. 4. a) Toda Parte en el presente Protocolo que haya aceptado una enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo 2) f) ii) cuando ya aquella haya entrado en vigor, no estará obligada a hacer extensivos los privilegios del presente Protocolo a los certificados expedidos a buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado Parte que, en virtud de lo dispuesto en dicho subpárrafo haya rechazado la enmienda y

no haya retirado su objeción, en la medida en que tales certificados guarden relación con asuntos cubiertos por la enmienda en cuestión. b) Toda Parte en el presente Protocolo que haya aceptado una enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo 2) f) ii) cuando ya aquélla haya entrado en vigor, hará extensivos los privilegios del presente Protocolo a los certificados expedidos a buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado Parte que, en virtud de lo dispuesto en el subpárrafo 2) g) ii), haya notificado al Secretario General de la Organización que se exime de la obligación de dar efectividad a dicha enmienda. 5. Salvo disposición expresa en otro sentido, toda enmienda efectuada en virtud del presente artículo que guarde relación con la estructura del buque será aplicable solamente a buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una frase equivalente, en la fecha de entrada en vigor de la enmienda o posteriormente. 6. Toda declaración de aceptación de una enmienda o de objeción a una enmienda y cualquiera de las notificaciones previstas en el subpárrafo 2) g) ii) serán dirigidas por escrito al Secretario General de la Organización quien informará a todas las Partes en el presente Protocolo de que se recibieron tales comunicaciones y de la fecha en que fueron recibidas. 7. El Secretario General de la Organización informará a todas las Partes en el presente Protocolo de cualesquiera enmiendas que entren en vigor en virtud del presente artículo, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una. ARTÍCULO VII. Denuncia. 1. El presente Protocolo podrá ser denunciado por una Parte en el mismo, en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco (5) años, a contar de la fecha en que el presente Protocolo haya entrado en vigor para dicha Parte. 2. La denuncia se efectuará depositando un instrumento al efecto ante el Secretario General de la Organización. 3. La denuncia surtirá efecto transcurrido un año a partir de la recepción, por parte del Secretario General de la Organización, del instrumento de denuncia, o cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho instrumento. 4. Toda denuncia del Convenio hecha por una Parte se considerará como

denuncia del presente Protocolo hecha por esa Parte. Dicha denuncia adquirirá efectividad en la misma fecha en que adquiera efectividad la denuncia del Convenio de conformidad con el párrafo 3) del artículo 30 del Convenio. ARTÍCULO VIII. Depositario. 1. El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado "el depositario"). 2. El depositario: a) informará a los Gobiernos de todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o que se hayan adherido al mismo, de: i) cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, que se vayan produciendo y de la fecha en que se produzcan; ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo; iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo y de la fecha en que fue recibido dicho instrumento, así como de la fecha en que denuncia surta efecto; b) remitirá ejemplares auténticos certificados del presente Protocolo a los Gobiernos de todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo. 3. Tan pronto el presente Protocolo entre en vigor, el depositario remitirá a la Secretaría de las Naciones Unidas un ejemplar auténtico certificado del mismo a efectos de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas. ARTÍCULO IX. Idiomas. El presente Protocolo está redactado en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos tendrá la misma autenticidad. HECHO EN LONDRES el once de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho. EN FE DE LO CUAL los infrascritos\*, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo. \_\_\_\_ \* Se omiten las firmas."

"ANEXO A. Modificaciones y adiciones a los artículos del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966. Artículo 2. Definiciones. Se sustituye el texto actual del párrafo 8) por el siguiente: "8) 'Eslora' (L): El 96% de la eslora total medida en una flotación cuya distancia a la cara superior 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. 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). En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora habrá de ser paralela a la flotación de proyecto." Añádase un nuevo párrafo 9) que diga: "9) 'Fecha de vencimiento anual': el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del certificado de que se trate". Artículos 3, 12, 16 y 21. En el texto actual de estos artículos se suprime toda referencia a "(1966)" en relación con el Certificado internacional de francobordo. Artículo 4. Ámbito de aplicación. Se sustituye el texto actual del párrafo 3) por el siguiente: "3) Salvo disposición expresa en otro sentido, las reglas que figuran en el Anexo 1 son aplicables a los buques nuevos." Artículo 5. Excepciones. En el párrafo 2) c) sustitúyase "Punta Norte" por "Punta Rasa (Cabo San Antonio)". Artículo 13. Visitas, inspecciones y marcas. Se sustituye el título actual por el siguiente: "Reconocimientos y marcas". En el texto del artículo sustitúyase "visitas, inspecciones y colocación de marcas", cada vez que aparece, por "reconocimientos y marcas", y modifíquese en consecuencia los artículos pertinentes. Artículo 14. Reconocimientos e inspecciones iniciales y periódicos. Se sustituye el título actual por el siguiente: "Reconocimientos iniciales, de renovación y anuales." Se sustituye el texto actual por el siguiente: "1) Los buques serán objeto de los reconocimientos indicados a continuación: a) Un reconocimiento inicial previo a la entrada en servicio del buque, que incluirá una inspección completa de su estructura y equipo en la medida en que el buque esté regido por el presente Convenio. El reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición, los materiales y los escantillones cumplen plenamente con lo prescrito en el

presente Convenio. b) Un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables los párrafos 2), 5), 6) y 7) del artículo 19, realizado de modo que garantice que la estructura, el equipo, la disposición, los materiales y los escantillones cumplen plenamente con lo prescrito en el presente Convenio. c) Un reconocimiento anual dentro de los tres anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del certificado, a fin de garantizar que: i) ni el casco ni las superestructuras han sufrido modificaciones de tal índole que puedan influir en los cálculos que sirven para determinar la posición de la línea de máxima carga; ii) los accesorios y dispositivos para la protección de las aberturas, las barandillas, portas de desagüe y medios de acceso a los alojamientos de la tripulación son objeto del mantenimiento necesario para que se hallen en buen estado; iii) las marcas de francobordo están indicadas correctamente y de modo permanente; iv) se proporciona la información prescrita en la regla 10.2) El reconocimiento anual a que se refiere el párrafo 1 c) del presente artículo se hará constar en el Certificado internacional de francobordo o en el Certificado internacional de exención relativo al francobordo expedido a un buque que queda exento en virtud del párrafo 2 del artículo 6 del presente Convenio." Artículo 16. Expedición de los certificados. Suprímase el párrafo 4). Artículo 17. Expedición de un certificado por otro Gobierno. Se sustituye el título actual por el siguiente: "Expedición o refrendo de certificados por otro Gobierno". Se sustituye el texto actual del párrafo 1) por el siguiente: "1) Todo Gobierno Contratante podrá, a petición de otro Gobierno Contratante, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que satisface las disposiciones del presente Convenio, expedir o autorizar a que se expida a este buque el Certificado internacional de francobordo y, cuando proceda, refrenar o autorizar a que se refrende ese certificado de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio." En el párrafo 4) se suprime la referencia a "(1966)".



Artículo 18. Forma de los certificados. Se sustituye el texto actual por el siguiente: "Los certificados se extenderán ajustándolos en la forma a los modelos que figuran en el Anexo III del presente Convenio. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas." Artículo 19. Duración de los certificados. Se sustituye el título actual por el siguiente: "Duración y validez de los certificados" Se sustituye el texto actual por el siguiente: "1) El Certificado internacional de francobordo se expedirá para un período especificado por la Administración, que no excederá de cinco años. 2) a) No obstante lo prescrito en el párrafo 1), cuando el reconocimiento de renovación se efectúe dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido, a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un período que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente. b) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido, a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un período que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente. c) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe con más de tres meses de antelación a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido, a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un período que no excederá de cinco años contados a partir de dicha fecha. 3) Si un certificado se expide para un período de menos de cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez más allá de la fecha de expiración hasta el límite del período máximo especificado en el párrafo 1), siempre que los reconocimientos anuales mencionados en el artículo 14, aplicables cuando se expide un certificado para un período de cinco años, se hayan efectuado como proceda. 4) Si después del reconocimiento de renovación a que se hace referencia en el párrafo 1) b) del

artículo 14 no puede expedirse un nuevo certificado al buque antes de la fecha de expiración del certificado existente, la persona o la organización que efectúe el reconocimiento podrá prorrogar la validez del certificado existente por un período que no exceda de cinco meses. Esta prórroga se anotará en el certificado y no se concederá más que cuando no se haya hecho ninguna modificación en la estructura, el equipo, la disposición, los materiales y los escantillones, que afecte al francobordo. 5) Si en la fecha de expiración de un certificado el buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, y aún así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un período de más de tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Cuando se haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un período que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga. 6) Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones del presente artículo, podrá ser prorrogado por la Administración por un período de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo. Cuando haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un período que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga. 7) En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos 2), 5) y 6), que la validez del nuevo certificado

comience a partir de la fecha de expiración del certificado existente. En estas circunstancias especiales, el nuevo certificado será válido por un período que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación. 8) Cuando se efectúe un reconocimiento anual antes del período estipulado en el artículo 14: a) la fecha de vencimiento anual que figure en el certificado se modificará sustituyéndola por una fecha que no sea más de tres meses posterior a la fecha en que terminó el reconocimiento; b) el reconocimiento anual subsiguiente prescrito en el artículo 14 se efectuará los intervalos que en dicho artículo se establezcan, teniendo en cuenta la nueva fecha de vencimiento anual; c) la fecha de expiración podrá permanecer inalterada a condición de que se efectúen uno o más reconocimientos anuales de manera que no se excedan entre los distintos reconocimientos los intervalos máximos estipulados en el artículo 14. 9) El Certificado internacional de francobordo perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes: a) si el casco o las superestructuras del buque han sufrido reformas de tal importancia que resulte necesario asignarle un francobordo mayor; b) si los accesorios y los dispositivos mencionados en el párrafo 1) c) del artículo 14 no se han mantenido en buen estado de funcionamiento; c) si en el certificado no figura una anotación que indique que el buque ha sido objeto de reconocimiento tal como se estipula en el párrafo 1) c) del artículo 14; d) si la resistencia estructural del buque se ha debilitado hasta el punto de que no ofrezca la seguridad deseada. 10) a) El plazo de validez de un Certificado internacional de exención relativo al francobordo expedido por una Administración a un buque al que se conceda una exención en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2) del artículo 6 no excederá de cinco años. Dicho certificado estará sujeto a un procedimiento de renovación, refrendo, prórroga y anulación análogo al estipulado en este artículo para el Certificado internacional de francobordo; b) la validez de un Certificado internacional de exención relativo al francobordo expedido a

un buque al que se conceda una exención en virtud del párrafo 4) del artículo 6, quedará limitada a la duración del viaje para el que se expide dicho certificado. 11) Todo certificado expedido a un buque por una Administración dejará de tener validez si el buque pasa a enarbolar el pabellón de otro Estado." Artículo 21. Control. En el párrafo 1) c) la referencia al "párrafo 3)" se sustituye por "párrafo 9)"."

**"Anexo B.** Modificaciones y adiciones a los anexos del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966. **ANEXO I. REGLAS PARA LA DETERMINACIÓN DE LAS LÍNEAS DE CARGA. CAPÍTULO I GENERALIDADES.** Regla 1. Resistencia del casco. Se modifica el título de modo que diga "Resistencia del buque". En la primera frase de la regla se sustituye la palabra "casco" por "buque". Regla 2. Aplicación. Añádanse los nuevos párrafos 6) y 7) siguientes: "6) Las reglas 22) 2) y 27) se aplicarán únicamente a los buques cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente en la fecha en que entre en vigor el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o posteriormente a esa fecha. 7) Los buques nuevos distintos de los especificados en el párrafo 6) cumplirán con lo dispuesto en la regla 27 del presente Convenio (en su forma enmendada) o en la regla 27 del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (aprobado el 5 de abril de 1966), según lo determine la Administración." Regla 3. Definiciones de los términos usados en los anexos. Se sustituye el texto actual del párrafo 1) por el siguiente: "1) Eslora (L): el 96% de la eslora total medida en una flotación cuya distancia a la cara superior 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. 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). En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora habrá de ser paralela a la flotación de proyecto." En el párrafo 5) b) se sustituyen las palabras "la línea de trazado de la cubierta con la de las planchas de costado del forro" por "las líneas de trazado de la cubierta y del costado". Regla 5. Marca de francobordo. En la última frase de la regla se suprimen las palabras "(como se indica en la figura 2)". Regla 9. Comprobación de las marcas. Se suprime la referencia a "1966" en relación con el Certificado internacional de francobordo.

**CAPÍTULO II - CONDICIONES DE ASIGNACIÓN DEL FRANCOBORDO.** Regla 10. Información que procede facilitar al capitán. Se sustituye el texto actual del párrafo 2) por el siguiente: "2) Todo buque al que, al término de su construcción, no se le exija que sea 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 disposición de su centro de gravedad en la condición de buque en rosca; b) llevará a bordo, a disposición del capitán y en una forma aprobada, toda la información de garantía 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; c) llevará a bordo en todo momento la información aprobada relativa a su estabilidad, con los justificantes demostrativos de que esa información ha sido aprobada por la Administración; d) 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." Regla 15. Escotillas cerradas por tapas móviles y cuya estanquidad a la intemperie esté asegurada

por encerados y llantas. En la última frase del párrafo 5) se añade la palabra "lineal" a continuación de "interpolación". Regla 22. Imbornales, tomas y descargas. En la primera frase del párrafo 1) intercálense las palabras "salvo en los casos indicados en el párrafo 2)," a continuación de "provistas,". Se añade el párrafo siguiente al texto existente: "2) Sólo se permitirán los imbornales que atraviesen el forro exterior desde superestructuras cerradas, utilizadas para el transporte de carga, en los casos en que, dado que el buque escore 5° a una u otra banda, el borde de la cubierta de francobordo no quede sumergido. En los demás casos se dirigirá el desagüe hacia el interior del buque de conformidad con lo prescrito en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar que esté en vigor." Los actuales párrafos 2) a 5) pasan a ser 3) a 6). En el párrafo remunerado 4) la referencia al "párrafo 1)" queda sustituida por "párrafo 2)". En la primera frase del párrafo remunerado 6) se sustituyen las palabras "Todas las válvulas y accesorios fijos al casco" por "Todos los accesorios fijos al casco y las válvulas". Regla 23. Portillos. En el párrafo 2) de la regla se sustituye la palabra "flotación" por "línea de carga de verano (o de la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta, dado que tal línea haya sido asignada)". Regla 24. Portas de desagüe. En la primera frase del párrafo 2) se sustituyen las palabras "el área calculada" por "el área calculada de conformidad con el párrafo 1)". En la última frase del párrafo 2) se añade la palabra "lineal" a continuación de "interpolación". En el párrafo 3) se sustituyen las palabras "Cuando un buque tenga un tronco que no cumpla" por "Cuando un buque provisto de un tronco no cumpla".

**CAPÍTULO III - FRANCOBORDOS.** Regla 27. Tipos de buques. El texto actual queda sustituido por el siguiente: "1) Para el cálculo del francobordo los buques se dividirán en dos tipos, 'A' y 'B'. Buques de tipo 'A'. 2) Buques de tipo 'A' será el que: a) haya sido proyectado para transportar solamente cargas líquidas a granel; b) tenga una gran integridad en la cubierta expuesta y sólo pequeñas aberturas de acceso a los

compartimientos de carga, cerradas por tapas frizadas de acero o de otro material equivalente, estancas; y c) tenga baja permeabilidad en los espacios de carga llenos. 3) Un buque de tipo 'A' de eslora superior a 150 m al que se le haya asignado un francobordo inferior al de los buques de tipo 'B', cuando esté cargado de acuerdo con las prescripciones del párrafo 11) habrá de poder soportar la inundación sufrida en uno o varios compartimientos cualesquiera, de una permeabilidad supuesta de 0,95, a raíz de las averías hipotéticas que se especifican en el párrafo 12), y permanecer a flote en un estado de equilibrio satisfactorio que se ajuste a lo especificado en el párrafo 13). En tal buque el espacio de máquinas se considerará como comportamiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85. 4) A los buques de tipo 'A' se les asignarán francobordos no inferiores a los basados en la tabla A de la regla 28. Buques de tipo 'B'. 5) Los buques que no se ajusten a lo dispuesto para los buques de tipo 'A' en los párrafos 2) y 3) se considerarán como buques de tipo 'B'. 6) A los buques de tipo 'B' que en emplazamientos 1 lleven escotillas provistas de tapas que cumplan con lo prescrito en la regla 15, salvo por lo que respecta al párrafo 7), se les asignarán francobordos basados en los valores que figuran en la tabla B de la regla 28, aumentados en los valores indicados en la tabla siguiente: Incremento del francobordo sobre el francobordo tabulado para buques de tipo 'B' cuyas tapas de escotilla no cumplan con la regla 15 7) o la regla 16

112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Eslora del Buque (metros)	Incremento de francobordo (milímetros)	Eslora del buque (metros)	Incremento de francobordo (milímetros)	Eslora del buque (metros)	Incremento de francobordo (milímetros)
---------------------------	--	---------------------------	--	---------------------------	--

108 y menor	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias del buque se obtendrán por interpolación lineal. Los francobordos de los buques de más de 200 m de eslora serán determinados por la Administración. 7) A los buques de tipo "B" que en emplazamientos 1 lleven escotillas provistas de tapas que cumplan con lo prescrito en las reglas 15 7) ó en la regla 16 se les asignarán francobordos basados en la tabla B de la regla 28, salvo por lo que respecta a lo dispuesto en los

párrafos 8) a 13) inclusive de la presente regla. 8) A todo buque de tipo 'B' de eslora superior a 100 m se le podrá asignar un francobordo inferior a los prescritos en virtud del párrafo 7), a condición de que, considerado el valor de la reducción concedida, la Administración estime que: a) las medidas adoptadas para la protección de la tripulación son adecuadas; b) los medios de desagüe son adecuados; c) las tapas de las escotillas situadas en emplazamientos 1 y 2 cumplen con lo dispuesto en la regla 16 y tienen resistencia suficiente, considerados con especial atención sus dispositivo de estanquidad y sujeción; y d) el buque, cuando esté cargado de acuerdo con las prescripciones del párrafo 11), habrá de poder soportar la inundación sufrida en uno o varios compartimientos cualesquiera, de una permeabilidad supuesta de 0,95, a raíz de las averías hipotéticas que se especifican en el párrafo 12), y permanecer a flote en un estado de equilibrio satisfactorio que se ajuste a lo especificado en el párrafo 13). Si el buque tiene una eslora superior a 150 m el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85. 9) Al calcular los francobordos para los buques de tipo 'B' que cumplan con lo prescrito en los párrafos 8), 11), 12) y 13), los valores de la tabla B de la regla 28 no se reducirán en más de un 60% de la diferencia existente entre los valores indicados en las tablas B y A para las correspondientes esloras. 10) a) La reducción del francobordo tabulado permitida en virtud del párrafo 9) se podrá aumentar hasta el total de la diferencia existente entre los valores de la tabla A y los de la tabla B de la regla 28, a condición de que el buque cumpla con lo prescrito en: i) la regla 26, salvo por lo que respecta al párrafo 4), como si se tratara de un buque de tipo 'A'; ii) Los párrafos 8), 11) y 13) de la presente regla; y iii) El párrafo 12) de la presente regla, siempre que en toda la eslora del buque se suponga averiado uno cualquiera de los mamparos transversales que no sea un mamparo límite del espacio de máquinas, de un modo tal que se inunden simultáneamente dos compartimientos adyacentes

dispuestos en sentido longitudinal. b) Si el buque tiene una eslora superior a 150 m, el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85. Condición inicial de carga. 11) La condición inicial de carga antes de la inundación se determinará del modo siguiente: a) Buque cargado hasta su línea de flotación en carga de verano en una condición hipotética de calados iguales. Al calcular la altura del centro de gravedad se aplicarán los siguientes principios: i) La carga habrá de ser homogénea. ii) Todos los compartimientos de carga, salvo los mencionados en el inciso iii), pero incluidos los compartimientos destinados a ir parcialmente cargados, se considerarán totalmente llenos, aunque en el caso de cargamentos líquidos cada compartimiento se considerará cargado en un 98%. iii) Si el buque está destinado a navegar con arreglo a su línea de flotación en carga de verano con los compartimientos vacíos, éstos se considerarán vacíos a condición de que la altura del centro de gravedad calculada sobre esa base no sea inferior a la calculada con arreglo al inciso ii). iv) Se supondrá que cada uno de los tanques y espacios destinados a contener líquidos y provisiones de consumo se carga al 50% de su capacidad, Se supondrá asimismo que, para cada tipo de líquido, por lo menos un par de tanques transversales o un solo tanque central tiene máxima superficie libre, y el tanque o la combinación de tanques que habrá que tener en cuenta serán aquellos en que el efecto de la superficie libre sea máximo; se considerará que en cada uno de los tanques el centro de gravedad del contenido está en el centro del volumen del tanque. Los demás tanques se supondrán completamente vacíos o completamente llenos, y la distribución de los líquidos de consumo entre dichos tanques se efectuará de modo que se obtenga la máxima altura posible por encima de la quilla para el centro de gravedad. v) A un ángulo de escora no superior a 5° en cada compartimiento que contenga líquidos tal como prescribe el inciso ii), exceptuados los compartimientos que contengan líquidos de consumo tal como prescribe el inciso iv), se tendrá en cuenta

el efecto máximo de superficie libre. Cabrá utilizar en lugar de ello el efecto real de superficie libre, a condición de que la Administración estime aceptables los métodos de cálculo. vi) Los pesos se calcularán tomando como base los siguientes valores de peso específico:

agua salada	1,025
agua dulce	1,000
combustible líquido	0,950
aceite diesel	0,900
aceite lubricante	0,900

Hipótesis de avería. 12) Con respecto a la naturaleza de la avería supuesta se aplicarán los principios siguientes: a) Se supone en todos los casos que la extensión vertical de la avería va desde la línea base hacia arriba, sin límite. La extensión transversal de la avería es igual a  $B/5$  o a 11,5 m, si este valor es menor, medida hacia el interior desde el costado, perpendicularmente al eje longitudinal del buque, al nivel de la línea de flotación en carga de verano. c) Si una avería de menor extensión que la indicada en los subpárrafos a) y b) origina un estado de mayor gravedad, esta avería de menor extensión será la supuesta. d) Salvo que el párrafo 10) a) prescriba otra cosa, la inundación quedará limitada a un solo compartimiento situado entre mamparos transversales adyacentes, a condición de que el mamparo límite longitudinal más próximo a crujía del comportamiento no ocupe una posición que quede dentro de la extensión transversal de la avería supuesta. Los mamparos transversales límite de tanques laterales, que no se extiendan abarcando toda la manga del buque, no se supondrán dañados, a condición de que rebasen la extensión transversal de la avería supuesta que se prescribe en el subpárrafo b). Si un mamparo transversal forma bayonetas o nichos de no más de 3 m de longitud situados dentro de la extensión transversal de la avería supuesta tal como dicha extensión queda establecida en el subpárrafo b), podrá considerarse intacto tal mamparo

transversal y los compartimientos adyacentes podrán ser inundables aisladamente. Si, no obstante, dentro de la extensión transversal de la avería supuesta, en un mamparo transversal hay una bayoneta o un nicho de más de 3 m de longitud, los dos compartimientos adyacentes a ese mamparo se considerarán inundados. A los efectos de la presente regla no se considerará que forma bayoneta la constituida por el mamparo del pique de popa y la tapa del pique de popa. e) Cuando un mamparo transversal principal situado dentro de la extensión transversal de la avería supuesta esté escalonado en más de 3 m en la zona de un tanque de doble fondo o de un tanque lateral, los tanques de doble fondo o laterales adyacentes a la parte escalonada del mamparo transversal principal se considerarán como inundados simultáneamente. Si el citado tanque lateral tiene aberturas que den a una o varias bodegas como, por ejemplo, bocas de carga de grano, tales bodega o bodegas, se considerarán inundadas simultáneamente. De igual modo, en un buque proyectado para el transporte de cargas líquidas, si un tanque lateral tiene aberturas que den a compartimientos adyacentes, tales compartimientos se considerarán como vacíos e inundados simultáneamente. Esta disposición será aplicable aunque esas aberturas estén provistas de dispositivos de cierre, salvo en el caso de que se hayan instalado válvulas de compuerta en mamparos situados entre tanques contiguos y tales válvulas se accionen desde cubierta. Las tapas de registro con pernos próximos entre sí se consideran equivalentes a un mamparo no perforado, salvo en el caso de que haya aberturas en los tanques laterales superiores que hagan que dichos tanques y las bodegas estén en comunicación. f) Cuando se prevea inundación de dos compartimientos adyacentes cualesquiera dispuestos en sentido longitudinal, la separación mínima entre mamparos estancos transversales principales será de  $1/3 L/23$  o de 14,5 m, si este valor es menor, para que puedan ser considerados eficaces. Si la distancia que media entre los mamparos transversales es menor, se supondrá que no existen

uno o más de éstos a fin de alcanzar la separación mínima entre mamparos. Condición de equilibrio. 13) La condición de equilibrio después de inundación se considerará adecuada siempre que: a) Considerados el incremento de carena, la escora y el asiento, la flotación final después de inundación esté por debajo del borde inferior de toda abertura por la que pueda producirse inundación progresiva descendente. Entre esas aberturas se cuentan las de los conductos de aire, los ventiladores y las aberturas que se cierran con puertas estancas a la intemperie (aun cuando cumplan con la regla 12) o tapas de escotilla del mismo tipo (aun cuando cumplan con la regla 16 o con la regla 19 4)); pueden no figurar entre ellas las aberturas que se cierran mediante tapas de registro y portillos sin brazola (que cumplan con la regla 18), tapas de escotillas de carga del tipo descrito en la regla 27 2), puertas de corredera estancas teleaccionadas y portillos de tipo fijo (que cumplan con la regla 23). No obstante, en el caso de puertas que separen un espacio de máquinas principales de un compartimiento del aparato de gobierno, las puertas estancas podrán ser puertas de bisagra de cierre rápido, que se mantendrán cerradas durante la travesía mientras no se utilicen, y a condición también de que la falca inferior de tales puertas quede por encima de la línea de flotación en carga de verano. b) Si en la extensión de la supuesta perforación debida a avería, según lo definido en el párrafo 12) b), se encuentran tuberías, conductos o túneles, se tomen medidas para impedir que por medio de estos elementos pueda llegar la inundación progresiva a compartimientos distintos de los que se supone que son inundables en los cálculos correspondientes a cada caso de avería. c) El ángulo de escora producido por la inundación asimétrica no exceda de  $15^\circ$ . Podrá admitirse una escora de hasta  $17^\circ$  si no se produce inmersión de ninguna parte de la cubierta. d) La altura metacéntrica, en la condición de inundación, sea positiva. e) Si se sumerge una parte cualquiera de la cubierta situada fuera del compartimiento que se supone inundado en un caso concreto de avería, o en cualquier caso en

que el margen de estabilidad en la condición de inundación pueda considerarse como dudoso, se investigue la estabilidad residual. Podrá estimarse que ésta es suficiente si la curva de brazos adrizantes, más allá de la posición de equilibrio, abarca una gama de  $20^\circ$  como mínimo y dentro de dicha gama el brazo adrizante máximo es, por lo menos, de 0.1 m. El área bajo la curva de brazos adrizantes dentro de esa gama no será inferior a  $0,0175 \text{ m}\cdot\text{rad}$ . La Administración tomará en consideración el riesgo posiblemente presentado por las aberturas, protegidas o no protegidas, que puedan quedar temporalmente sumergidas dentro de los límites de la estabilidad residual. f) La Administración juzgue suficiente la estabilidad en las etapas intermedias de la inundación. Buques sin medios propios de propulsión. 14) A las barcazas, gabarras y otros buques carentes de medios propios de propulsión se les asignarán francobordos de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas. A las gabarras que cumplan con lo prescrito en los párrafos 2) y 3) se les podrán asignar francobordos de tipo 'A'. a) La Administración examinará especialmente la estabilidad de las gabarras que transporten carga en la cubierta de intemperie. Solamente podrán transportar cubiertas las gabarras a las que se asigne el francobordo corriente de tipo 'B'. b) Sin embargo, lo prescrito en las reglas 25, 26 2), 26 3) y 39 no se aplicará a las gabarras sin dotación. c) A esas gabarras sin dotación que en la cubierta de francobordo solamente tengan pequeñas aberturas de acceso cerradas por tapas estancas frías, de acero o de otro material equivalente, se les podrá asignar un francobordo un 25% inferior al calculado de conformidad con las presente reglas. **Regla 37.** Reducción por superestructuras y troncos. En la nota al pie de las tablas correspondientes a los buques de tipo 'A' y de tipo 'B' del párrafo 2), se intercala la expresión "y troncos" después de la palabra "superestructuras". **Regla 38.** Arrufo. En la definición de "y" del párrafo 12) se sustituyen las palabras "extremo de la línea de arrufo" por "la perpendicular de popa o de proa". **Regla 40.** Francobordos mínimos. En la primera

frase del párrafo 4) se sustituye "párrafo 1)" por "párrafo 3)".

#### CAPÍTULO IV - PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA BUQUES A LOS QUE SE ASIGNEN FRANCOBORDOS PARA EL TRANSPORTE DE MADERA EN CUBIERTA. Regla 44. Estiba. Se sustituye el texto actual por el siguiente: "Generalidades 1) Las aberturas de la cubierta de intemperie sobre las que se estibe la carga irán firmemente cerradas y aseguradas. Los ventiladores y tubos de aireación contarán con una protección eficaz. 2) Las cubiertas de madera se extenderán ocupando al menos toda la longitud disponible, que será la longitud total del pozo o de los pozos situados entre superestructuras. Cuando no haya superestructura limitativa en el extremo popel, la madera se extenderá al menos hasta el extremo popel de la escotilla situada más a popa. Se extenderá la cubierta de madera de banda a banda acercándola lo más posible al costado del buque y dejando espacio necesario para obstáculos como barandillas, barraganetes, pies derechos, etc, a condición de que cualquier hueco así formado en el costado del buque no exceda de una medida del 4% de la manga. Se estibarán, dándole la mayor solidez posible, hasta una altura igual al menos a la altura normal de una superestructura que no sea un saltillo de popa. 3) En los buques que naveguen en invierno por zonas periódicas de invierno, la altura de la cubierta no excederá, por encima de la cubierta de intemperie, de un tercio de la manga máxima del buque. 4) La cubierta de madera irá estibada de modo compacto, amarrada y sujeta. No entorpecerá en modo alguno la navegación ni la realización de trabajos necesarios a bordo. Pies derechos. 5) Cuando la naturaleza de la madera transportada exija el empleo de pies derechos, éstos tendrán la resistencia necesaria considerando la manga del buque; la resistencia de los pies derechos no será mayor que la de las amuradas y el espaciamiento entre ellos será el apropiado para la longitud y el tipo de las piezas transportadas, pero no excederá de 3 m. Se proveerán fuertes angulares, tinteros metálicos u otros medios igualmente eficaces para sujetar los

pies derechos. Trincas. 6) La cubierta de madera se sujetará de manera eficaz en toda su longitud mediante un sistema de trincas que la Administración juzgue aceptable según el tipo de las piezas transportadas\*. Estabilidad. 7) Se dispondrá todo lo necesario para un margen de seguridad en cuanto a estabilidad en todas las fases del viaje, teniendo en cuenta aumentos de peso como los debidos a absorción de agua y formación de hielo, si procede, y disminuciones de peso como las debidas a consumo de combustible y de provisiones\*. Protección de la tripulación, acceso a los espacios de máquinas, etc. 8) Además de cumplir con lo prescrito en la regla 25 5) a cada banda de la cubierta se instalarán barandillas o andariveles con espaciamiento intermedio, en sentido vertical, de no más de 350 mm hasta una altura mínima de 1 m por encima de la carga. Además se instalarán un andarivel, preferiblemente de cable con tensor acoplado, bien atesado, lo más cerca posible del eje longitudinal del buque. Los candeleros de las barandillas y andariveles estarán espaciados de modo que no sea excesivo el seno del cable. Si la cubierta es de configuración irregular, se dispondrá una superficie de paso que ofrezca seguridad, de por lo menos 600 mm de ancho, por encima de aquella sujetándola firmemente por debajo del andarivel o cerca del mismo. 9) Cuando no se pueda cumplir lo prescrito en el párrafo 8), se utilizarán otros medios que a juicio de la Administración sean satisfactorios. \_\_\_\_\_ \* Véase el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera aprobado inicialmente por la Organización mediante la resolución A.287 (VIII) y enmendado por el Comité de Seguridad Marítima en su 30º período de sesiones. Medios para el gobierno del buque. 10) Los medios para el gobierno del buque estarán protegidos de modo eficaz contra los daños que les pueda ocasionar la carga y, en la medida de lo posible, serán accesibles. Se dispondrá lo necesario para poder gobernar el buque en el supuesto de que se averíen los medios de gobierno principales." Regla 45. Cálculo del francobordo. Al final del párrafo 5) se sustituye el punto por una coma y se



añade el siguiente texto: "o de acuerdo con la regla 40 8) a partir del calado de verano para el transporte de madera, medido desde el canto superior de la quilla hasta la línea de carga de verano para el Transporte de madera en cubierta".

#### "ANEXO II. ZONAS, REGIONES Y PERÍODOS ESTACIONALES.

**Regla 46.** Zonas y regiones periódicas de invierno del hemisferio Norte. Se sustituye la última frase del párrafo 1) b) por la siguiente: "Se excluirán de esta zona la zona periódica de invierno I del Atlántico Norte, la región periódica de invierno del Atlántico Norte y la parte del Mar Báltico situada más allá del paralelo correspondiente a la latitud del Skaw, en el Skagerrak. Las Islas Shetland se considerarán situadas en el límite entre las zonas periódicas de invierno I y II del Atlántico Norte. Períodos estacionales: INVIERNO: 1 noviembre a 31 marzo. VERANO: 1 abril a 31 octubre".

**Regla 47.** Zona periódica de invierno del hemisferio Sur. Al final del párrafo, se sustituyen las palabras "hasta la costa occidental del continente americano" por "hasta el punto de latitud 33° S y longitud 79° W, luego la loxodrómica hasta el punto de latitud 41° S y longitud 75° W, luego la loxodrómica hasta el faro Punta Corona, isla de Chiloé, latitud 41° 47' S y longitud 73° 53' W, luego, paralelamente a las costas septentrional, oriental y meridional de la isla de Chiloé, hasta el punto de latitud 43° 20' S y longitud 74° 20' W, luego al meridiano 74° 20' W hasta el paralelo 45° 45' S, incluyendo la zona interior de los canales de Chiloé desde el meridiano 74° 20' W hacia el Este". **Regla 48.** Zona tropical. Al final del primer subpárrafo del párrafo 2), se sustituyen las palabras "y la loxodrómica desde este último punto hasta la costa occidental del continente americano a una latitud de 30° S." por "la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 32° 47' S y longitud 72° W y desde este punto el paralelo de latitud 32° 47' S hasta la costa occidental de América del Sur". En el segundo subpárrafo del párrafo 2) la palabra "Coquimbo" se sustituye por la palabra "Valparaíso". **Regla 49.** Regiones

periódicas tropicales. En el párrafo 4) b) se sustituyen las palabras "hasta la longitud 120° E y desde aquí por el meridiano de longitud 120° E hasta la costa de Australia" por "hasta la longitud 114° E y desde aquí por el meridiano de longitud 114° E hasta la costa de Australia". **MAPA DE LAS ZONAS Y DE LAS REGIONES PERIÓDICAS.** Se sustituyen las palabras "ZONA PERIÓDICA DE INVIERNO" donde indican el área a lo largo de la costa oriental de los Estados Unidos por "REGIÓN PERIÓDICA DE INVIERNO". La primera parte de estas enmiendas no afecta al texto español. En todas las partes del mapa en que aparece la expresión "ZONA PERIÓDICA TROPICAL" se sustituye ésta por "REGIÓN PERIÓDICA TROPICAL". En la nota se sustituye la palabra "occidental" por "oriental". Se desplaza el límite de la zona periódica tropical de la costa de Australia, de la longitud de 120° E a la longitud de 114° E. Se suprime la línea límite sur de la zona de verano del hemisferio Sur desde el punto de latitud 33° S y longitud 79° W, hacia el Este, hasta la costa occidental del continente americano. Se traza una loxodrómica desde dicho punto de latitud 33° S y longitud 79° W hasta el punto de latitud 41° S y longitud 75° W; desde este punto se traza una loxodrómica hasta el faro de Punta Corona en la isla de Chiloé, latitud 41° 47' S y longitud 73° 53' W; desde este punto se marcan las costas norte, este sur de la isla Chiloé como límites hasta el punto de latitud 43° 20' S y longitud 74° 20' W, el meridiano de longitud 74° 20' W hasta el paralelo de latitud 45° 45' S, 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 y longitud 75° W hasta la costa occidental de América del Sur en la latitud de 30° S. Se traza una loxodrómica desde el punto de latitud 26° S y longitud 75° W hasta el punto de latitud 32° 47' S y longitud 72° W y luego el paralelo de latitud 32° 47' S hasta la costa occidental de América del Sur."

**"ANEXO III. CERTIFICADOS.** Los modelos existentes del certificado internacional de francobordo, 1966 y del Certificado internacional de exención relativo al francobordo se sustituirán por los siguientes: "Modelo del Certificado internacional de francobordo. CERTIFICADO INTERNACIONAL DE FRANCOBORDO. (Sello oficial) (Estado).

Expedido en virtud de las disposiciones del

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1996, 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 autorizada)

Datos relativos al buque 1

Nombre del buque.....

Número o letras distintivos .....

*1 Los datos relativos al buque podrán indicarse también es casillas supuestas horizontalmente.*

Puerto de matrícula .....

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

Número IMO 2.....

**Francobordo asignado como: 3 Tipo de buque 3**

Buque nuevo Tipo 'A'  
Tipo 'B'

Buque existente Tipo 'B' con francobordo reducido  
Tipo 'B' con francobordo aumentado

**Francobordo medido desde la 4 Trazado de línea de carga 4**  
**Línea de cubierta**

Tropical ..... mm (T) .....mm por encima de (V)  
Verano .....mm(V) Borde superior, de la línea  
Que pasa por el centro de Anillo

Invierno ..... mm(I) .....mm por debajo de (V)  
Atlántico

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)

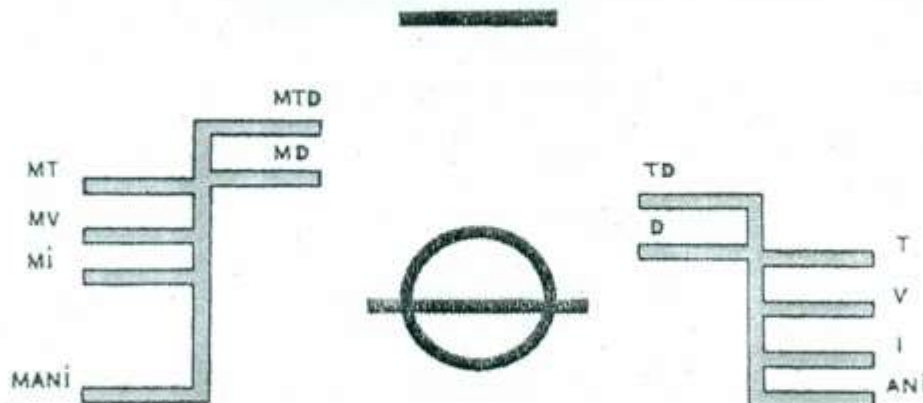
*2 De conformidad con la resolución A.600(15) "Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación", la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.*

*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 compartimiento 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 a...mm 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 hasta ..... 5 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. 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 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)

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)

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) 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)

<sup>3</sup> *Táchese según proceda.  
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 1.....

Nombre del buque.....

Número o letras distintivos.....

Puerto de matrícula.....

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

Número IMO 2

- 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.

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):

.....

.....

.....

El presente certificado es válido hasta .....4 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)

- 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 RECONOCIMIENTO 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) 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)

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)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto de reconocimiento o por un período 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 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 Protócolo 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 del 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 períodos 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 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 del 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 períodos 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, 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, 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 del 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 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 períodos 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, 1966, 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 cargas, 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 del 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 I 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 internacional sobre líneas de carga, 1966. II. Someter a consideración del Soberano Congreso Nacional el presente Acuerdo para los efectos del Artículo 205 numeral 30 de la Constitución de la República. COMUNÍQUESE: (F) RICARDO MADURO, PRESIDENTE. El Secretario de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores. (F) MARIO ALBERTO FORTÍN MIDENCE.”

**ARTÍCULO 2.-** El presente Decreto entrará en vigencia a partir del día de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Dado en la ciudad de Tegucigalpa, municipio del Distrito Central, en el Salón de Sesiones del Congreso Nacional, a los veinte días del mes de enero de dos mil seis.

**PORFIRIO LOBO SOSA**

PRESIDENTE

**JUAN ORLANDO HERNÁNDEZ A.**

SECRETARIO

**GILLIAM GUIFARRO MONTES DE OCA**

SECRETARIA

Al Poder Ejecutivo.

Por Tanto: Ejecútese.

Tegucigalpa, M.D.C., de de 2006.

**PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA**

El Secretario de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores.

*Sancionado en Aplicación del Artículo 216, párrafo Segundo de la Constitución de la República.*