

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

CONSIDERANDO: Que Honduras es signataria del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) y por tanto es de observancia obligatoria las Resoluciones que la Asamblea de dicho Organismo emita con el fin de establecer directrices, procedimientos, reglas y demás que asistan a sus Estados miembros en la lucha por erradicar la navegación insegura, la contaminación del medio marino y prevenir accidentes marítimos.

CONSIDERANDO: Que en fecha 23 de noviembre de 1995 en su decimonoveno período de sesiones la Asamblea de la Organización Marítima Internacional emitió la Resolución A.787 la cual establece los procedimientos a seguir para la implementación del Estado Rector de Puerto.

CONSIDERANDO. La importancia de la implementación efectiva de los Convenios Internacionales en materia de seguridad marítima, contaminación marina y formación de gente de mar, dictados por la OMI y ratificados por el Estado de Honduras, en particular el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), El Convenio para Prevenir la Contaminación por los Buques (Convenio MARPOL), el Convenio Sobre Líneas de Carga, El Convenio Internacional sobre Arqueo y El Convenio de Formación, Titulación y Guardia de Gente de Mar (Convenio STCW), en cuyas disposiciones se desarrollan los principios de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

CONSIDERANDO: Que con base en los referidos instrumentos jurídicos, los esfuerzos realizados por los Estados rectores de puertos contribuyen a mejorar los índices de seguridad marítima y prevención de la contaminación del mar.

CONSIDERANDO. Que en fecha 3 de Septiembre del 2001, el Estado de Honduras fue incorporado al **Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar** para el control de los buques por el Estado Rector de Puerto, Firmado en Chile Viña del Mar el 05 noviembre de 1992 y sus enmiendas (Acuerdo de Viña del Mar)

POR TANTO

1. En cumplimiento a la Convención sobre el Derecho del Mar, las reglas 17,19 y 20 del Convenio SOLAS, artículos 5,6,7,8,11,12 del Convenio Marpol, Artículo 20,21 y 22 del Convenio sobre Líneas de Carga, artículo 10 del Convenio STCW, Convenio Internacional sobre Arqueo, 1 y 92 numeral 1 de la Ley Orgánica de la Marina Mercante; Resolución A. 787 de la Organización Marítima Internacional, Artículo 118 de la Ley de Administración Pública y Artículo 121 de la Ley de Procedimiento Administrativo,

ACUERDA:

PRIMERO. Dar vigencia a la figura del "Estado Rector de Puerto " de conformidad con los Convenios Internacionales de la Organización Marítima Internacional ratificados por Honduras, contraída a la inspección técnica y documental de los buques extranjeros que atraquen en puertos nacionales, verificando que cumplen con las disposiciones prescritas en los referidos instrumentos jurídicos internacionales.

El Estado Rector de Puerto tiene como fin supervisar y verificar que dichos buques no representan un peligro para la seguridad de las personas y /o el medio marino así como una evaluación de la capacidad de la tripulación para desempeñar sus funciones por lo que respecta a las prescripciones operacionales y en caso de incumplimiento, establecer las medidas correctivas pertinentes de conformidad con lo prescrito en los Convenios de los cuales Honduras forma parte y su legislación interna.

SEGUNDO. Dichas inspecciones se realizarán tomando como referencia operativa los procedimientos establecidos en la **Resolución A. 787** con sus enmiendas, emitida por la Asamblea de la OMI y el Reglamento a que se refiere el Apartado Tercero del presente Acuerdo.

TERCERO. Aprobar el Reglamento para la implantación del Estado Rector de Puerto, que literalmente dice:"

REGLAMENTO PARA LA IMPLANTACIÓN DEL ESTADO RECTOR DE PUERTO

Artículo 1: *Finalidad*

Este reglamento tiene como finalidad el logro de los siguientes objetivos:

1. Proveer un marco operacional para la implantación del Estado Rector de Puerto de conformidad con lo dispuesto en la Resolución A. 787 emitida por la Organización Marítima Internacional.
2. El establecimiento de normas para el mejor control y supervisión de los buques que tocan puertos Hondureños en armonía con los procedimientos de inspección y detención establecidos por los Estados Miembros del Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector de Puerto, en lo sucesivo denominado Acuerdo Latino Americano de Viña del Mar.
3. La reducción del número de buques que incumplan las normas aplicables en aguas en las que Honduras ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, incrementando la exigencia del cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques.

Artículo 2: *Definiciones*

A efectos de este Reglamento y sus anexos se entenderán por:

1. Convenios:

- a) El Convenio Internacional sobre Líneas de Cargas 1966 (LL66).
- b) El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1974) Solas 74)
- c) El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de Buques (1973) y el protocolo de 1978 de dicho Convenio (MARPOL 73/78).
- d) El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (1978 STCW 78.)

- e) El Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (1972 COLREG 72)
- f) El Convenio sobre el Reglamento Internacional sobre Arqueo de Buques (1969).
- g) El Convenio sobre Normas Mínimas de la Marina Mercante (1967) OIT número 147)

Junto con los protocolos y enmiendas de dichos Convenios y los códigos conexos de carácter obligatorio, que estén vigentes a la entrada en vigor de este Reglamento.

2. **Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar** para el control de los buques por el Estado Rector de Puerto, Firmado en Chile Viña del Mar, 05 noviembre de 1992 y sus enmiendas.
3. **Buque:** Todo navío destinado a la navegación marítima al que sea aplicable alguno de los Convenios y que enarbole pabellón Hondureño.
4. **Instalación Terminal costera:** Una plataforma fija o flotante que opera en la plataforma continental Hondureña.
5. **Oficial supervisor de estado rector de Puerto (OSERP) :** la persona debidamente autorizada por la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) para llevar acabo las inspecciones de control del Estado Rector del Puerto.
6. **Oficial Principal:** Profesional contratado por la Dirección General de la Marina Mercante para dirigir y supervisar las labores de los OSERP
7. **Inspecciones:** Visita a bordo del buque para comprobar tanto la validez de los certificados reglamentarios y otros documentos, las condiciones del buque, su equipo y tripulación, como las condiciones de vida y de trabajo de la tripulación.
8. **Inspección más detallada:** toda inspección en la que el buque, su equipo y tripulación en conjunto o, si procede, partes de éstos se someten a una inspección a fondo en las circunstancias especificadas en el apartado 3 del artículo 6, en lo que se refiere a la construcción del buque, equipamiento, dotación de personal, condiciones de vida y de trabajo y cumplimiento de los procedimientos de explotación del buque.
9. **Inspección ampliada:** una inspección tal como se especifica en el artículo 7.
10. **Detención :** la prohibición oficial de que un buque se haga a la mar debido a la comprobación de deficiencias que, aisladamente o en conjunto, determinan que el buque no esté en condiciones de navegar.
11. **Detención de una operación:** la prohibición oficial de que un buque continúe una operación debido a la comprobación de deficiencias que, aisladamente o en conjunto, hacen peligrosa la continuación de dicha operación.

Artículo 3: *Ámbito de aplicación*

1. Este Reglamento será de aplicación a todo buque que haga escala o esté anclado en un puerto o instalación marítima en aguas en la que Honduras ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción así como a la tripulación de dicho buque.
Ninguna de las disposiciones de este artículo afectará a los derechos de intervención que concede el Estado de Honduras en virtud de los Convenios Internacionales suscritos.
2. Cuando se trate de buques menores de 500 toneladas métricas de arqueo bruto, la DGMM aplicará las disposiciones pertinentes del convenio aplicable y cuando no exista éste tomará las medidas que resulten necesarias para garantizar que dichos buques no entrañen un peligro notorio para la seguridad marítima, la salud o el medio ambiente marino, sirviendo como pauta, en tal caso el Acuerdo Latinoamericano de Viña .
3. Cuando se inspeccione un buque que enarbole pabellón de un Estado que no sea parte de un Convenio, la Administración Marítima garantizará que no se dé a dicho buque ni a su tripulación un trato más favorable que el otorgado a un buque que enarbole pabellón de un Estado que no sea parte de dicho Convenio.
4. Quedan excluido del ámbito de aplicación de este Reglamento los buques pesqueros, buques de guerra, embarcaciones auxiliares, buques de madera de construcción primitiva, buques propiedad de los Estados utilizados con fines no comerciales y los yates de recreo no dedicados al comercio.

Artículo 4: *Órganos de Inspección*

La autoridad competente en Honduras, para la inspección de buques es la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 5: *Obligaciones de Inspección*

1. la Dirección General de Marina Mercante y del Departamento de Seguridad Marítima, inspeccionará, como mínimo, el 25% anual del número de buques que hayan entrado en los puertos Hondureños a lo largo del año dando prioridad a los buques que figuran en el anexo I.

2. La Administración Marítima se abstendrá de inspeccionar los buques que ya lo hayan sido por cualquier Estado miembro del Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar y otros memorando, en los seis meses precedentes, siempre que concurra alguna de las siguientes circunstancias:
 - a) Que el buque no figure en la lista del anexo I.
 - b) Que no se hayan denunciado deficiencias en una inspección anterior.
 - c) Que no existan motivos fundados para llevar a cabo una inspección.
3. Lo establecido en el apartado anterior no será de aplicación a ninguno de los controles operativos previstos específicamente en los convenios internacionales suscritos por Honduras.

Artículo 6: Procedimientos de inspección

1. El contenido mínimo de las inspecciones será el siguiente:
 - a) Comprobación de los certificados y documentos enumerados en el anexo II que sean exigibles al buque inspeccionado.
 - b) Examen de las condiciones generales del buque, en particular de la sala de máquinas y del alojamiento, y las condiciones higiénicas.
2. Los OSERP podrán examinar todos los certificados y documentos, aparte de los enumerados en el anexo II, que, con arreglo a los convenios vigentes, deban llevarse a bordo.
3. Cuando, efectuadas las actividades de inspección, mencionadas en los apartados 1 y 2, existan motivos fundados para estimar que las condiciones del buque, de su equipo o de su tripulación incumplen sustancialmente los requisitos exigidos por un Convenio vigente, se llevará a cabo una inspección más detallada, incluido un control ulterior del cumplimiento de las condiciones de explotación del buque. Existen motivos fundados cuando el OSERP encuentra elementos de prueba, según su criterio profesional, de que el buque, su equipo o su tripulación deben someterse a una inspección más detallada. En el anexo III figura una lista indicativa de motivos fundados.
4. En todo caso deberán seguirse los procedimientos y orientaciones sobre el control de buques especificados en el anexo IV que sean de aplicación al supuesto concreto.

Artículo 7: Inspección ampliada de determinados buques:

1. La Administración marítima tomará las medidas necesarias para que se lleve a cabo una inspección ampliada de los buques pertenecientes a las categorías enumeradas en el anexo V cuando existan motivos fundados para ello, y siempre que tales buques no hayan sido sometidos a inspección ampliada por las autoridades competentes de cualquiera de los Estados miembros del Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar y otros memorando, durante los doce meses anteriores. No obstante podrán ser sometidos a la inspección regulada en los apartados 1 y 2 del artículo 6.
2. En el anexo V, apartado B, figuran criterios orientativos para realizar la inspección ampliada.
3. Los buques de línea regular que operan entre puertos hondureños y puertos de estado no-miembros, serán inspeccionados por la administración marítima hondureña. Cuando los citados buques operen entre puertos hondureños y de otros estados miembros del Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar, la Administración Marítima de Honduras podrá efectuar la inspección ampliada de aquellos, siendo de aplicación en dicho caso la limitación establecida en el apartado 1 de este artículo.

Artículo 8: Informe de la inspección para el capitán.

1. Finalizada la inspección, sea ésta ordinaria, más detallada o ampliada, el OSERP entregará al capitán del buque un documento según el Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar para el control de los buques por el Estado Rector del Puerto, en el que constarán los resultados de la inspección y especificaciones de las decisiones que haya tomado el OSERP y de cualquier medida correctiva que deba tomar el capitán, el propietario o el naviero.
2. Cuando se detecten deficiencias que justifiquen la detención de un buque, la documentación que ha de entregarse al capitán, según lo dispuesto en el apartado 1, incluirá la advertencia de que la detención se hará pública de acuerdo con las disposiciones del presente Reglamento.

Artículo 9: Rectificación de deficiencias y detención

1. Deberán rectificarse de acuerdo con los Convenios en vigor, y a satisfacción de las autoridades competentes, cuantas deficiencias confirme o detecte la inspección ordinaria, más detallada o ampliada a la que se refieren los artículos 6 y 7 de este reglamento.
2. Cuando las deficiencias detectadas sean manifiestamente peligrosas para la seguridad marítima, la salud o el medio ambiente marino, el OSERP procederá a inmovilizar el buque, o bien a paralizar la operación en la que se hayan observado las deficiencias.

No se levantará la detención de una operación hasta que desaparezca el peligro, o hasta que dicha autoridad decida que, bajo determinadas condiciones, el buque puede hacerse a la mar o pueda reanudar la operación

interrumpida, sin riesgo para la seguridad marítima ni para la salud de los pasajeros y de la tripulación, ni para otros buques y sin que resulte amenazada la integridad del medio ambiente marino.

3. Para valorar profesionalmente si un buque debe o no ser detenido, el OSERP aplicará los criterios enunciados en el anexo VI.
4. En circunstancias excepcionales, cuando el estado general de un buque incumpla notoriamente lo exigido por la normativa de aplicación, la DGMM podrá suspender la inspección de dicho buque hasta que los sujetos responsables hayan tomado las medidas necesarias para garantizar que el buque cumple los requisitos pertinentes de los Convenios.
5. En caso de que las inspecciones mencionadas en los artículos 6 y 7 den lugar a la detención del buque, la DGMM informará por escrito inmediatamente a la Administración del Estado cuyo pabellón enarbole el buque (en lo sucesivo denominada "Administración de pabellón"), al cónsul o, en su defecto, a la representación diplomática más próxima del Estado cuyo pabellón enarbola el buque de todas las circunstancias por las que se estimó necesario intervenir. Se notificará, además cuando proceda a los inspectores designados u organizaciones reconocidas responsables de la expedición de los certificados.
6. Lo dispuesto en este Reglamento se entenderá sin perjuicio de otros requisitos exigidos por los Convenios sobre los procedimientos de notificación e información relativos al control por el Estado del puerto.
7. Cuando la Administración Marítima haya de llevar a cabo alguna actuación de las previstas en este Reglamento, deberá evitar, en la medida de lo posible, que los buques sean detenidos o retrasados indebidamente.

Artículo 10: Recursos.

1. El acto de detención adoptado por el OSERP será recurrible en vía administrativa a través de la DGMM.
2. La Administración Marítima notificará al Capitán del buque del derecho a recurrir a que se refiere el apartado 1.

Artículo 11: Seguimiento de las Inspecciones y Detención.

1. Cuando las deficiencias mencionadas en el apartado 2 del artículo 9, no puedan corregirse en el puerto de inspección, la Administración Marítima hondureña podrá permitir que el buque se dirija al astillero más próximo disponible, elegido conjuntamente por el capitán y la citada administración, siempre que se cumplan las condiciones impuestas al respecto por la autoridad competente del Estado del pabellón del buque y aceptadas por la Administración Marítima hondureña.
Tales condiciones deberán asegurar que el buque pueda navegar sin riesgos para la seguridad y la salud de los pasajeros y la tripulación sin riesgo para otros buques, y sin que resulte amenazada la integridad del medio ambiente marino.
2. Cuando se den las circunstancias mencionadas en el apartado 1, el Departamento de Seguridad Marítima notificará todas las condiciones del viaje a la autoridad competente del Estado en que esté situado el astillero, a las partes mencionadas en el apartado 5 del artículo 9 y a cualquier otra autoridad, si procede. La citada notificación se hará conforme a lo establecido en el Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar, para el control de los buques por el Estado Rector del puerto. La autoridad competente del Estado miembro que reciba la notificación informará de las medidas adoptadas a la autoridad que haya remitido la información.
3. La Administración Marítima Hondureña denegará el acceso a los puertos Hondureños a los buques del apartado 1, siempre que se hagan a la mar sin cumplir las condiciones impuestas por cualquiera de los estados miembros en el puerto de inspección, o que cumplan los requisitos aplicables de los Convenios al no presentarse en el astillero indicado, hasta que el propietario acredite a satisfacción de la Administración Marítima hondureña que el buque cumple plenamente los requisitos aplicables de los Convenios.
4. Cuando los buques mencionados se hagan a la mar, sin cumplir las condiciones impuestas por la autoridad competente de cualquier Estado miembro en el puerto de inspección, ésta alertará inmediatamente a las autoridades competentes de todos los demás Estado miembros.
Si el astillero radicase en un país no miembro, será el Estado miembro que permitió al buque dirigirse a dicho astillero quien notifique el incumplimiento a los restantes Estados miembros. Antes de negar la entrada, el Estado hondureño podrá evacuar consultas con la Administración del pabellón del buque de que se trate.
5. No obstante lo dispuesto en el apartado 3, la Administración marítima hondureña podrá permitir el acceso a un puerto determinado en caso de fuerza mayor, consideraciones prioritarias de seguridad o para reducir o minimizar el riesgo de contaminación o subsanar las deficiencias; siempre que el propietario, el naviero o capitán del buque hayan aplicado las medidas adecuadas, a satisfacción de la Administración marítima hondureña, para garantizar la entrada segura del buque.

Artículo 12: Perfil profesional de los OSERP

1. Las inspecciones serán efectuadas por el OSERP que cumplan el criterio de calificación indicados en el anexo VII.
2. Excepcionalmente, en aquellos casos en los que la Administración marítima no disponga de un número suficiente de OSERP con los conocimientos profesionales adecuados, el personal adscrito a la misma podrá llevar a cabo las tareas de inspección siempre y cuando sean supervisadas y aprobadas por un Oficial Principal.
3. Los OSERP y el Oficial Principal no podrán tener interés comercial alguno en los puertos ni en los buques en los que efectúen inspecciones.
Tampoco podrán estar empleados en organizaciones internacionales que expidan certificados estatutarios o de clasificación o que realicen las supervisiones necesarias para la expedición de dichos certificados a los buques.
4. Los OSERP serán portadores de un documento personal o tarjeta de identidad expedida por DGMM, según el modelo del anexo VIII.

Artículo 13: Informes de los prácticos y de las autoridades portuarias.

1. Los prácticos adscritos a los servicios portuarios de practica informaran inmediatamente a la DGMM a través de la Capitanía marítima competente, cuando en el ejercicio de sus funciones, observen deficiencias que puedan comprometer la navegación segura de cualquier buque o que pueda crear un riesgo de daños para el medio ambiente marino.
2. Cuando la autoridad portuaria observe que un buque atracado en su puerto presenta deficiencias que puedan afectar la seguridad del buque o constituyan un riesgo notable de daños para el medio ambiente marino, informarán inmediatamente a la DGMM, a través de la Capitanía marítima del Puerto.

Artículo 14: Cooperación

1. Se establecerán mecanismos de cooperación entre la DGMM, las autoridades portuarias, los órganos correspondientes a la Administración municipal, Secretaría del Ambiente y cualesquiera otros organismos y empresas implicadas con el fin de asegurar que la DGMM obtenga la necesaria información sobre los buques que hagan escala en sus puertos.
2. La DGMM cooperará e intercambiará información con las autoridades competentes de los demás Estados miembros y mantendrá el enlace operativo con la Comisión y el sistema de información "CIALA" con base en la ciudad de Buenos Aires Argentina.
3. La información mencionada en el apartado 2 será la especificada en el Acuerdo Latinoamericano de Víña para el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto y la necesaria para dar cumplimiento al Artículo 15 del este Reglamento.

Artículo 15: Publicación de Información relativa a las detenciones.

La DGMM emitirá mensualmente el listado de aquellos buques detenidos durante el mes anterior. Dicho listado será facilitado al Acuerdo Latinoamericano de Víña del Mar así como a otros Acuerdos Regionales de entendimiento y estará permanentemente accesible en la página de Internet de la DGMM.

El Listado incluirá la siguiente información:

- a) Nombre del buque
- b) Nombre del propietario o naviero del buque
- c) Número OMI
- d) Estado del pabellón
- e) Sociedad de clasificación, si procede, y, en su caso, cualquier otro organismo o institución que, de Acuerdo Latinoamericano de Víña del Mar con los Convenios haya expedido certificados a dicho buque en nombre del Estado del pabellón.
- f) Detención
- g) Puerto y fecha de la detención

Artículo 16: Reembolso de los costos.

1. Cuando las inspecciones a que se refieren los artículos 6 y 7 confirmen o revelen deficiencias que contravengan lo establecido en un Convenio y justifiquen la detención de un buque, así como cuando se constate algunos de los incumplimientos específicos del apartado 4 del Artículo 11, se podrá incoar el correspondiente procedimiento sancionador al amparo de la Ley Orgánica de la Marina Mercante. La cuantía de la sanción que finalmente se imponga deberá cubrir necesariamente todos los costos de la inspección siendo responsable la empresa naviera titular de la actividad o, en su defecto, el capitán del buque.
2. No se levantará la inmovilización hasta que se haya pagado la sanción o se haya prestado garantía suficiente.

Artículo 17: Datos para el seguimiento de la aplicación.

1. La DGMM, facilitará a la Comisión y a la Secretaría del Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar los datos siguientes:
 - a) Número de OSERP que prestan servicio en la Administración marítima, de acuerdo con este Reglamento. En el caso que los OSERP dediquen a este tipo de inspección solo una parte de su, el número de éstos que se compute, deberá referirse a una cifra teórica que equivaldrá al número de OSERP que podrían ser empleados a jornada completa.
 - b) Número de buques que hayan entrado en los puertos hondureños en un año natural durante el período de los cinco años precedentes.

ANEXO I

**Buques que deben inspeccionarse prioritariamente
(con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 5)**

1. Los buques que hagan escala por primera vez o tras una ausencia igual o superior a doce meses en un puerto de un Estado miembro. Al aplicar estos criterios la Administración marítima hondureña tendrá también en cuenta las inspecciones que hayan realizado los miembros del Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar.
2. Los buques que naveguen bajo el pabellón de un Estado que aparezca en el cuadro de detenciones del Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar y retrasos superiores a la media de los tres años anteriores, publicado en el informe anual del Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar para el control de los buques por el Estado rector del puerto.
3. Los buques a los que se haya permitido abandonar el puerto de un Estado miembro con la condición de que reparen en un plazo determinado las deficiencias observadas, una vez que éste haya expirado.
4. Los buques sobre los cuales los prácticos, las autoridades portuarias o los órganos correspondientes de la Administración municipal hayan informado que presentan deficiencias que pueden perjudicar su navegación segura según lo dispuesto en Artículo 13 de éste Reglamento.
5. Los buques a los que se les haya expedido los certificados respectivos sobre construcción y equipamiento, según lo exigido en los Convenios, así como los Certificados de clasificación, por una organización que no esté reconocida según los criterios de este Reglamento.
6. Los buques que hayan incumplido las obligaciones que establece este Reglamento.
7. Los buques que pertenezcan a una categoría para la que se haya decidido la aplicación de la Inspección ampliada, prevista en el artículo 7 de este Reglamento.
8. Los buques cuya pertenencia a una cota de clasificación haya quedado en suspenso por razones de seguridad durante los seis meses precedentes.

ANEXO II

**Lista de certificados y documentos que deben examinarse.
(Mencionados en el apartado 1 del artículo 6)**

1. Certificado internacional de arqueo (1,969.
2. Certificado de seguridad:

- a) Certificado de seguridad para buque de pasaje.
 - b) Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.
 - c) Certificado de seguridad de equipo para buque de carga.
 - d) Certificado de seguridad radiotelegrafía para buque de carga.
 - e) Certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga.
 - f) Certificado de seguridad radiofónica para buque de carga.
 - g) Certificado de exención.
 - h) Certificado de seguridad para buque de carga.
3. Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel, certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.
 4. Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel. Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.
 5. Certificado internacional de prevención contra la contaminación de hidrocarburos.
 6. Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.
 7. Certificado internacional de francobordo (1966); Certificado internacional de exención de francobordo.
 8. Libro registro de hidrocarburos, partes I y II.
 9. Libro registro de carga.
 10. Documento determinante de la dotación mínima de seguridad. Certificado de aptitud.
 11. Certificados médicos. Véase el Convenio número 73 de la OIT sobre revisiones médicas de la gente del mar.
 12. Información sobre la estabilidad
 13. Una copia del certificado de conformidad y del certificado expedido con arreglo al Código Internacional de Gestión para la Seguridad en la Explotación de Buques y la Prevención de la Contaminación (Res. OMI A.741(18)).
 14. Certificado respecto a la resistencia del casco y al estado de la maquinaria expedidos por la sociedad de clasificación de que se trate (solo se exigirán cuando el buque continúe teniendo una cota de clasificación en una sociedad de clasificación).

ANEXO III

Lista Indicativa de motivos fundados para llevar a cabo una inspección más detallada. (Según lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 6).

1. Los buques definidos en el anexo 1, exceptuando el apartado 1.
2. Un informe o notificación de otro Estado miembro
3. Una denuncia o reclamación del capitán, un miembro de la tripulación o cualquier persona u organización que tenga un interés legítimo en la seguridad de explotación del buque, en las condiciones de vida y de trabajo a bordo o en la prevención de la contaminación, a menos que el Estado miembro de que se trate juzgue que la denuncia o la reclamación son manifiestamente infundadas. No se revelará al capitán ni al naviero del buque de que se trate la identidad de la persona que presenta la denuncia o la reclamación.
4. Un buque implicado en un abordaje mientras se dirige al puerto.
5. Un buque que no ha cumplido adecuadamente el libro registro de hidrocarburos.
6. Un buque acusado de supuesta violación de las disposiciones sobre descarga de sustancias o efluentes nocivos.
7. Inexactitudes observadas al examinar los certificados y demás documentación del buque (véase el párrafo a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 6).
8. Indicios de que los miembros del buque no cumplen los requisitos del artículo 8 de los Convenios del STCW-95, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas.
9. Pruebas de que las operaciones de cargamento u otras no se llevan a cabo de manera segura o no se realizan de acuerdo con las orientaciones de la Organización Marítima Internacional, por ejemplo, cuando el contenido de oxígeno en el colector del gas inerte suministrado a los tanques de carga está por encima del nivel máximo prescrito.
10. Falta de presentación por el capitán de un petrolero del registro del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos para el último viaje en lastre.
11. Carencia de cuadro de obligaciones y consignas de la tripulación o desconocimiento por parte de los tripulantes de sus obligaciones en caso de incendio o abandono del buque.

ANEXO IV

Procedimientos para el control de buques (según lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 6).

1. Procedimientos de supervisión de buques (Resolución A.466 (XII) de la OMI), versión modificada.
2. Principios relativos a la dotación de seguridad (Resolución A.481 (XII) de la OMI) y los anexos "Contenido del documento determinante de la dotación mínima de seguridad" (anexo I) y "Directrices para la aplicación de los principios relativos a la dotación de seguridad" (anexo II).
3. Procedimiento de supervisión de buques y de control de descargas acordados con el anexo I del Convenio MARPOL 73/78 (Resolución A.542 (13) de la OMI).
4. Procedimientos de supervisión de buques y de control de descargas acordados con el anexo II del Convenio MARPOL 73/78 (Resolución MEPC 26 (23) de la OMI).
5. Procedimientos para la supervisión de las condiciones operativas relacionadas con la seguridad de los buques y la prevención de la contaminación (Resolución A.742(18) de la OMI).
6. Disposiciones del Código Marítimo Internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas.
7. "Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques" (publicación de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)).
8. Anexo I de las líneas directrices del Memorando de París para inspectores.

ANEXO V

A) Categoría de buques sujetos a inspección ampliada (según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 7)

1. Petroleros a los que falten cinco años o menos para la fecha de eliminación progresiva establecida en la regla 13 G, anexo I del Convenio MARPOL 73/78.
 - a) Los petroleros para crudos de peso muertos igual o superior a 20,000 toneladas o los petroleros para productos de peso muerto igual o superior a 30,000 toneladas que no cumplan con las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos que figuran en la regla 1.2.0 del anexo I de MARPOL 73/78, estarán sometidos a una inspección ampliada veinte años después de su fecha de entrega, como se indica en el suplemento, formulario B del Certificado IOPP, o veinticinco años después de dicha fecha de los tanques laterales del buque o de los espacios de doble fondo no utilizados para el transporte de hidrocarburos que cumplan las prescripciones de la regla 13 G (4) de dicho anexo, a menos que se hayan reconstruido para cumplir la regla 13 del mismo anexo.
 - b) Los petroleros mencionados que cumplan las prescripciones de los petroleros nuevos que figuran en la regla 1.26 del anexo I de MARPOL 73/78 estarán sometidos a una inspección ampliada veinticinco años después de su fecha de entrega, como se indica en el Suplemento, formulario B del Certificado IOPP a menos que cumplan la regla 13F de dicho anexo o hayan sido reconstruidos para cumplirla.
2. Graneleros de más de doce años de edad como se determinan la fecha de construcción indicada en los certificados de seguridad del buque.
3. Buques de pasajes
4. Buques cisterna para productos químicos y gases de más de diez años de edad como se determina en la fecha de construcción indicada en los certificados de seguridad del buque.

B) Criterios orientativos para la inspección ampliada de determinadas categorías de buques. (Según lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 7).

En la medida en que sea aplicable, se considerarán parte de la inspección ampliada las operaciones que se indican a continuación. Los OSERP tendrán presente que puede ponerse en peligro la realización segura de determinadas operaciones a bordo, por ejemplo la carga si se exige la realización de pruebas con un efecto directo sobre tales operaciones, cuando las mismas se están efectuando.

1. Buques en general (todas las categorías de la sección A):
 - b) Corte de corriente y puesta en marcha del generador de emergencia.
 - c) Inspección del alumbrado de emergencia.

- 27
- d) Simulacro contra incendios en el que, como mínimo, se compruebe todo el equipo contra incendios y en el que participará parte del personal de fonda.
 - e) Demostración de que los tripulantes cuya función es especialmente importante estén al corriente del plan de control de emergencias.

Si se considera oportuno, puede continuarse la inspección cuando el buque esté en ruta hacia o desde el puerto en un Estado miembro, con el consentimiento del capitán, del propietario o del naviero. Los OSERP no obstruirán las operaciones del buque, ni crearán situaciones que, en opinión del capitán, puedan poner en peligro la seguridad de los Pasajeros, de la tripulación y del buque.

ANEXO VI

Crterios para la detención de un buque (tal como se contempla en el apartado 3 del Artículo 9)

Antes de determinar si las deficiencias descubiertas durante una inspección justifican la detención del buque correspondiente, el OSERP aplicará los criterios expuestos en los apartados 1 y 2 siguientes. En el apartado 3 se instruyen ejemplos de deficiencias que pueden justificar la detención del buque. (Ver el apartado 3 del Artículo 9).

1. Criterios principales.

Antes de emitir su dictamen profesional sobre la detención de un buque, el OSERP aplicará los siguientes criterios:

- A. Los buques con deficiencias en materia de seguridad para hacerse a la mar serán detenidos en la primera inspección en la que se comprueben las deficiencias, independientemente del tiempo que deban permanecer en puerto.
- B. El buque quedará detenido si las deficiencias son solo lo suficientemente serias como para exigir una nueva visita del OSERP, con el fin de que éste se cerciore que, antes de que el buque zarpe, han sido subsanadas.

El hecho de que el OSERP deba hacer una nueva visita al buque determina la gravedad de las deficiencias.

No obstante, no será siempre obligatorio realizar una nueva visita. Las autoridades comprobarán preferentemente, mediante una visita posterior, que las deficiencias han sido subsanadas antes de que el buque zarpe.

2. Aplicación de los criterios principales:

- A. A la hora de decidir si las deficiencias descubiertas en un buque son suficientemente graves para exigir la detención del buque, el OSERP valorará los siguientes elementos:
 - I. ¿ Dispone el buque de la documentación exigida?
 - II. ¿ Dispone el buque de la tripulación necesaria de acuerdo con el documento relativo a la dotación de seguridad?

B. Durante la inspección el OSERP examinará si, a lo Largo del viaje, el buque y / o la tripulación son capaces de:

1. Navegar en condiciones seguras.
2. Gobernar, conducir y controlar con seguridad la situación del buque.
3. Operar la sala de maquinas en condiciones de seguridad.
4. Mantener su propia capacidad de propulsión y gobierno.
5. En caso de necesidad, combatir los incendios con eficacia en todas las partes del buque.
6. En caso de necesidad, abandonar el barco inmediatamente y en condiciones de seguridad, así como efectuar las operaciones de rescate.
7. Impedir la contaminación del medio ambiente marino.
8. Mantener la estabilidad adecuada.
9. mantener suficientemente la estanquidad.
10. En caso de necesidad, comunicarse en situaciones de emergencia.
11. Proporcionar condiciones adecuadas en materia de seguridad y salud.

Si la valoración de alguno de estos elementos es negativa, teniendo en cuenta todas las deficiencias comprobadas, se ponderará la posible inmovilización del buque.

La combinación de deficiencias de menor importancia también puede justificar la inmovilización del buque.

3. Lista indicativa de deficiencias.

Con el fin de asistir al OSERP en la aplicación de estos criterios, se facilita a continuación una lista indicativa de deficiencias, agrupadas en función de los convenios y/o códigos aplicables, cuya naturaleza se considera tan grave que justifica la inmovilización del buque de que se trate.

a) De carácter general.

La falta de los certificados respectivos exigidos por los instrumentos pertinentes. No obstante, los buques que enarboles el pabellón de estados que no sean parte en un convenio (instrumento pertinente) o que no hayan aplicado otro instrumento pertinente, no están obligados a llevar los certificados establecidos por el convenio y otro instrumento pertinente.

Por consiguiente, la falta de los certificados exigidos no debería ser por sí misma motivo para inmovilizar tales buques; sin embargo, en aplicación de la cláusula de "tratamiento no más favorable", se exigirá el cumplimiento sustancial de las disposiciones antes de que el buque se haga a la mar.

b) Deficiencias en el ámbito del convenio SOLAS (las referencias figuran entre paréntesis):

1. Avería ó mal funcionamiento de la propulsión y otras máquinas esenciales, así como de las instalaciones eléctricas.
2. Limpieza insuficiente de la sala de máquinas, cantidad excesiva de mezclas de aguas oleosas en las sentinas, contaminación por hidrocarburos del aislamiento de las tuberías de extracción de la sala de máquinas, mal funcionamiento de los sistemas de bombeo de las sentinas.
3. Mal funcionamiento del generador de emergencia, así como de las luces, baterías y conmutadores.
4. Mal funcionamiento del aparato de gobierno principal y auxiliar.
5. Inexistencia, capacidad insuficiente o deterioro graves de los equipos salvavidas individuales, del bote salvavidas y de los sistemas de arriado.
6. Ausencia, falta de conformidad o deterioro sustancial en la medida en que no permita la utilización para la que está previsto el sistema de detección de incendios, las alarmas contra incendios, el equipo de lucha contra incendios, el sistema fijo de extinción de incendios, las válvulas de ventilación, los cortafuegos, los dispositivos de cierre rápido.
7. Ausencia, deterioro sustancial o mal funcionamiento de la protección contra incendios de la zona de carga de cubierta de los petroleros.
8. Ausencia, falta de conformidad o deterioro grave de las señales luminosas, visuales o sonoras.
9. Ausencia o mal funcionamiento del equipo de radio para las comunicaciones en situaciones de peligro.
10. Ausencia o mal funcionamiento del equipo de navegación teniendo en cuenta las disposiciones del convenio SOLAS (V/12.0)
11. Ausencia de cartas de navegación corregidas y/o de cualquiera otra publicación náutica necesaria para el viaje que se pretende realizar, teniendo en cuenta que las cartas electrónicas pueden utilizarse como sustitutos de las físicas.
12. Ausencia de ventilación mecánica de gases, proporcionada por la utilización de ventiladores sin chispa, para los cuartos de bombas de la carga (Regla SOLAS II-2/59.3.1).

c) Deficiencias en el ámbito del Código IBC (las referencias aparecen entre paréntesis):

- 1) Transporte de sustancias no mencionadas en el certificado de aptitud o falta de información sobre la carga (16.2).
- 2) Ausencia de dispositivos de seguridad de alta presión o daño en los mismos (8.2.3).
- 3) Instalaciones eléctricas que no sean intrínsecamente seguras o que no correspondan a las exigencias del código (10.2.3).
- 4) Fuentes de ignición en lugares peligrosos a los que se hace referencia en apartado 10.2(11.3.15).
- 5) Infracciones de las exigencias especiales (15).

- 6) Superación de la cantidad máxima autorizada por tanque (16.1).
- 7) Insuficiente protección térmica de productos sensibles (16.6).

d) Deficiencias en el ámbito del Código IGC (las referencias aparecen entre paréntesis):

1. Transporte de sustancias no mencionadas en el certificado de aptitud o falta de información sobre la carga (18.1).
2. Ausencia de cerraduras en los camarotes o espacios de servicio (3.2.6).
3. Mamparo no estanco al gas (3.3.2).
4. Esclusas de ventilación defectuosas (3.6).
5. Válvulas de cierre rápido defectuosas o ausencia de las mismas (5.6).
6. Válvulas de seguridad defectuosas o ausencia de las mismas (8.2).
7. Instalaciones eléctricas que no sean intrínsecamente seguras o que no correspondan a las exigencias del Código (10.2.4).
8. Ventiladores en la zona de carga no operativos (12.1).
9. Alarmas de presión para los tanques de carga no operativos (13.4.1).
10. Instalación de protección de gases y/o instalación de detección de gases tóxicos defectuosa (13.6).
11. Transporte de sustancias que deben inhibirse sin certificado válido de inhibidor (17/19).

e) Deficiencias en el ámbito del Convenio Internacional sobre líneas de carga:

1. Áreas importante dañadas y oxidadas o corrosión de las planchas y, como consecuencia, peso de agua adicional en las cubiertas y el casco que afecten a la navegabilidad o a la resistencia a soportar cargas locales, a menos que se hayan llevado a cabo las reparaciones temporales adecuadas para llegar a un puerto en el que se realizan reparaciones permanentes.
2. Un caso reconocido de estabilidad insuficiente.
3. La carencia de información suficiente y fiable, en la forma autorizada que permita al capitán mediante procedimientos rápidos y simples, la carga y el lastrado del buque de tal manera que, en todo momento y en las diferentes condiciones del viaje, se mantenga un margen seguro de estabilidad y de modo que se evite cualquier esfuerzo inaceptable sobre la estructura del buque.
4. Ausencia, deterioro sustancial o carácter defectuoso de los sistemas de cierre, de los dispositivos de cierre de las escotillas y puertas estancas.
5. sobrecarga.
6. Ausencia o imposibilidad de lectura de las marcas de calados.

F. Deficiencias en el ámbito de anexo I del Convenio MARPOL (las referencias figuras entre paréntesis)

1. Ausencia, deterioro grave o mal funcionamiento del equipo de filtrado de agua oleosa, del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, o del sistema de alarma de 15 ppm.
2. Capacidad residual de decantación y / o tanque de lodos insuficiente para el viaje que se pretende realizar.
3. Libro de registro de hidrocarburos no disponibles (20(5)).
4. Instalación de tuberías de derivación no autorizadas

G. Deficiencias en el ámbito del anexo II del Convenio MARPOL (las referencias figuran entre paréntesis):

1. Ausencia del manual P & A.
2. Carga sin clasificar (3 (4)).
3. Libro de registro de carga no disponible (9 (6)).
4. Transporte de sustancias oleosas sin que se satisfagan las exigencias o sin un certificado debidamente enmendado (14).
5. Instalación de tuberías de derivación no autorizadas.

H. Deficiencias en el ámbito del Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de Mar.

Discrepancias en el número, la composición o la certificación de la tripulación con respecto al documento acreditativo relativo a la dotación de seguridad.

- B. Haber recibido formación y titulación en una escuela de inspectores sobre seguridad de buques.
- C. Haber trabajado al menos dos años como inspector de seguridad de buques, al servicio de la Administración Marítima Hondureña, ocupándose en tareas de reconocimiento y certificación de acuerdo con los Convenios.
2. Experiencia comprobada de por lo menos 5 años en el sector marítimo.
3. Dominio hablado y escrito del Idioma Inglés.
4. Tener conocimientos adecuados de las disposiciones de los Convenios internacionales en materia marítima, de la Ley de Marina Mercante y de los procedimientos pertinentes sobre control por el Estado Rector de Puerto.
5. No obstante lo anterior, se aceptará también al OSERP que no reúna todos los criterios citados, en cuyo caso sus inspecciones serán dirigidas y posteriormente autorizadas por el Oficial Principal del Estado Rector de Puerto nombrado para tal efecto por la Dirección General de la Marina Mercante. Dicho oficial principal deberá ser un profesional debidamente capacitado en inspección técnica de buques.

ANEXO VIII

Requisitos para la tarjeta de identidad de los OSERP de control del Estado del puerto. (a la que se refiere el apartado 4 del artículo 12)

La tarjeta de identidad, que deberán incluir una traducción al idioma inglés, tendrá el siguiente contenido:

- a) Referencia a que la misma se expide por la Dirección General de Marina Mercante
- b) Nombre, apellidos y fotografía reciente de su titular.
- c) Indicación de ser personal e intransferible.
- d) Firma del titular de la tarjeta de identidad.
- e) Acotación por la que se autoriza a su titular para realizar las inspecciones a que se refiere el presente reglamento en particular las de control de los buques por el Estado rector del puerto, de conformidad con la normativa por la que se incorpora dicha figura al derecho Hondureño. "

Dado en la ciudad de Tegucigalpa, a los 27 días del mes de Agosto del dos mil uno.

