Enlace a Legislación Relacionada

# NORMAS PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA INSPECCIÓN COMO ESTADO RECTOR DE PUERTO DE LA REPUBLICA DE NICARAGUA

**ACUERDO MINISTERIAL N° 054-2012**, aprobado el 25 de mayo de 2012

Publicado en La Gaceta Diario, Oficial N°. 155 del 16 de agosto de 2012

El **Ministro de Transporte e Infraestructura,** en uso de las facultades conferidas de conformidad con los instrumentos legales siguientes: *Ley N° 290,* "Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo", publicada en La Gaceta, Diario Oficial, No. 102, del 3 de Junio de 1998; *Ley N° 612,* "Ley de Reforma y Adición a la Ley N° 290 "Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo," publicada en La Gaceta, Diario Oficial N° 20 del 29 de Enero de 2007; *Decreto N° 71-98,* Reglamento a la Ley N° 290, publicado en Las Gacetas, Diario Oficial N° 205 del 30 y 206 del 31 de Octubre de 1998; *Decreto N° 25-2006* "Reformas y Adiciones al Decreto N° 71-98 "Reglamento de la Ley N° 290, "Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo", publicado en La Gaceta, Diario Oficial N° 91 y 92 de los días 1 1 y 1 2 de mayo de 2006; Decreto N° 24-2008 "Reforma y adición al decreto 71-98 y sus reformas" publicada en la Gaceta Diario oficial N° 97 del 23 de mayo del 2008 y artículo 130 de la Ley N° 399 "Ley de Transporte Acuático".

## CONSIDERANDO

### I

Que el artículo 130 de la Ley 399 "Ley de Transporte Acuático", establece: El Poder Ejecutivo dictara el reglamento de la presente ley, de conformidad a lo establecido en el numeral 10 del artículo 150 de la Constitución Política. Así mismo se faculta al Ministerio de Transporte e infraestructura a emitir Resoluciones o Acuerdos Ministeriales complementarios a la presente Ley y su Reglamento.

### II

Que de conformidad al artículo 176 numerales 1 y 2 del Reglamento a la Ley No. 290 Ley de Organización, Competencia y Procedimientos del Poder Ejecutivo, corresponde al Ministerio de Transporte e Infraestructura, a través de la Dirección General de Transporte Acuático, la formulación de propuestas para el desarrollo del transporte marítimo, así como también formular normas, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación.

### III

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

Que el Estado de Nicaragua es signatario del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), publicado en la Gaceta N° 13 del 18 de Enero de 1982, que ha incorporado a su ordenamiento jurídico el contenido de los convenios Internacionales de dicha organización relativos al desempeño de la función Estado Rector de Puerto, como son; Para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS/74), publicado en la Gaceta 228 del 23 de noviembre del año 2004, Para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78) publicado en la Gaceta 109 del 9 de Junio de 1999, Líneas de carga (Load Lines/66) publicada en la Gaceta 240 del 20 de Diciembre de 1993, Arqueo de Buques (T/ 69) y el de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (STCW 78/95), sus enmiendas y Resoluciones principalmente la A-787 (19) -procedimientos para la inspección del Estado Rector de Puerto-, a través de los cuales se desarrollan los principios de la Convención de las Naciones Unidas, sobre el derecho del Mar.

**POR TANTO**

Con fundamento en las referidas Leyes, decretos y convenios internacionales vigentes por haber sido ratificados y publicados por el Estado de Nicaragua, deben cumplirse las exigencias establecidas por los organismos internacionales particularmente en cuanto lo establecido en la resolución A-974 (24) de la OMI, Marco y procedimiento para el plan voluntario de Auditorias de los Estados Miembros -PVAEM-), la resolución A. 996 (25) de la OMI, Código de implantación de los Instrumentos obligatorios de la OMI, 2007 y sus enmiendas relativas a mejorar la calidad en el desempeño de las obligaciones de los inspectores de Estado Rector de Puerto, para con los buques de navegación internacional y su incidencia para mejorar los índices de seguridad marítima y prevención de la contaminación del mar, esta entidad:

**ACUERDA:**

**UNICO: APROBAR LAS PRESENTES NORMAS PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA INSPECCIÓN COMO ESTADO RECTOR DE PUERTO DE LA REPUBLICA DE NICARAGUA.**

## NORMAS PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA INSPECCIÓN COMO ESTADO RECTOR DE PUERTO.

### Artículo 1.-Objeto de la Norma

**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 atracan puertos nicaragüenses en armonía con los procedimientos de inspección y

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

detención establecidos por la OMI.

**3.** La reducción del número de buques que incumplan las normas aplicables en aguas en las que Nicaragua 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.- Autoridad de Aplicación.**

La normativa de Inspección será de uso, aplicación y obligatorio cumplimiento de los inspectores de la Dirección General de Transporte Acuático definida como Autoridad Marítima de Nicaragua, en el artículo 03 de la Ley 399 Ley de Transporte Acuático. Dicha inspección será técnica y documental de los buques extranjeros que atraquen en puertos nacionales, verificando que cumplen con las disposiciones prescritas en los instrumentos jurídicos internacionales, aplicables a la Seguridad Marítima y de prevención de la contaminación.

**Artículo 3: Ámbito de aplicación**

**1.** Estas normas serán de aplicación a todo buque que haga escala o esté anclado en un puerto o instalación marítima en aguas en las que Nicaragua 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 Nicaragua en virtud de los Convenios Internacionales suscritos.

**2.** Cuando se trate de buques menores de 500 toneladas de arqueo bruto, la Autoridad Marítima, 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 y el medio ambiente marino.

**3.** Cuando se inspeccione un buque que enarbole pabellón de un Estado que no sea parte de un Convenio, la Autoridad 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 sea parte de dicho Convenio.

**4.-** Quedan excluidos del ámbito de aplicación de esta Norma los buques de guerra y buques para el transporte de Tropas, buques de carga de Arqueo Bruto inferior a los 500, buques carentes de propulsión mecánica, buques de madera de construcción primitiva, yates de recreo no dedicados al tráfico comercial y buques pesqueros.

**Artículo 4.-Resolución de Referencia para las Inspecciones.**

Dichas inspecciones se realizarán tomando como referencia operativa los

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

procedimientos establecidos en la **Resolución A. 787** con sus enmiendas, emitida por la Asamblea General de Organización Marítima Internacional (OMI).

**Artículo 5.-Objetivo de la Inspección.**

Los inspectores de buques deberán procurar, que los buques no representan un peligro para la seguridad de las personas y el medio marino, mediante la revisión documental, revisión de las condiciones del buque y la evaluación de la capacidad de la tripulación para desempeñar sus funciones, en 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 Nicaragua forma parte y su legislación interna.

**Artículo 6: Definiciones**

A efectos de esta Norma y, sus anexos se entenderán por:

**1. Convenios:**

a) El Convenio Internacional sobre Líneas de carga 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 (1973) y el protocolo de 1978 de dicho Convenio (MARPOL) 73/74)
d) El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW 95)

e) El Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG 72)

f) El convenio sobre Reglamento Internacional sobre Arqueo de Buques (1969)

Junto con los protocolos y enmiendas de dichos Convenios y los códigos conexos de carácter obligatorio, y otros que posteriormente entren en vigencia y sean incorporados al ordenamiento jurídico nacional.

**2. Buque:** Todo navío destinado a la navegación marítima al que sea aplicable alguno de los Convenios.

**3. Instalación Terminal costera:** Una plataforma fija o flotante que opera en la plataforma continental Nicaragüense.

**4. Inspector de estado rector de Puerto (IERP):** La persona debidamente autorizada

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

por la Autoridad Marítima para llevar a cabo las inspecciones de control del Estado Rector del Puerto.

**5. Inspector Principal:** Profesional contratado por la Autoridad Marítima para dirigir y supervisar las labores de los **IERP.**

**6. Inspección Inicial:** Visita a bordo del buque para comprobar tanto la validez de los certificados reglamentarios y otros documentos, las condiciones de seguridad del buque, su equipo y tripulación, como las condiciones de vida y de trabajo de la tripulación.

**7. 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 Junto con la construcción del buque, equipamiento, dotación de personal, condiciones de vida y de trabajo y cumplimiento de los procedimientos de explotación del Buque.

**8. Inspección ampliada:** Una inspección tal como se especifica en el artículo 10.

**9. 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 qué el buque no esté en condiciones de navegar.

**10.** 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 7: Órganos de Inspección**

La autoridad competente en Nicaragua, para la inspección de buques es la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte e Infraestructura, (DGTA-MTI).

**Artículo 8:**

**Obligaciones de Inspección**

1. La Autoridad Marítima, inspeccionara todos los buques de navegación internacional que atraquen nuestros puertos y en sus inspecciones dará prioridad a los buques que figuran en el anexo 1.

**Artículo 9: Alcances de la inspección.**

El contenido mínimo de las inspecciones será el siguiente:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

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, del alojamiento y las condiciones higiénicas.

Para realizar la inspección se seguirá el siguiente procedimiento:

1. Los **IERP** deberán 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.

2- Si, una vez examinados los certificados y documentos, existiesen 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 **IERP** 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.

3. 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 10: Inspección ampliada de determinados buques:**

1. La Autoridad 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.

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 nicaragüenses y puertos de Estados no miembros, serán inspeccionados por la Autoridad Marítima como mínimo dos veces al año.

**Artículo 11: Informe de la inspección para el capitán.**

1. Finalizada la inspección, sea ésta ordinaria, más detallada o ampliada, el IERP entregará al capitán del buque un documento según lo establece la OMI para el control de los buques por el Estado Rector del Puerto, en el que constarán los resultados de la

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

inspección y especificaciones de las decisiones que haya tomado el IERP 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 12: Rectificación de deficiencias y detención.**

1. Deberán rectificarse de acuerdo con los Convenios en vigor, y a satisfacción de las autoridades competentes, cuantas eficiencias confirme o detecte la inspección ordinaria, más detallada o ampliada a la que se refieren los artículos 9 y 10 de esta norma.

2. Cuando las deficiencias detectadas sean manifiestamente peligrosas para la seguridad marítima, la salud o el medio ambiente marino, el IERP solicitara autorización al Director General de la Autoridad Marítima para inmovilizar al 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 puede 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 IERP 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 Autoridad Marítima 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 9 y 10 den lugar a la detención del buque, la Autoridad Marítima 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

exigidos por los Convenios sobre los procedimientos de notificación e información relativos al control por el Estado del puerto.

7. Cuando la Autoridad 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 13: Recursos**

**1.** El acto de detención adoptado por el IERP será recurrible en vía administrativa a través de la Autoridad Marítima de conformidad a la Ley 290 “Ley De Organización, Competencias y Procedimientos del Poder Ejecutivo”.

**2.** La Administración Marítima notificará al Capitán del buque del derecho que tiene a recurrir a que se refiere el apartado 1.

**Artículo 14: Seguimiento de las Inspecciones y Detención**

1. Cuando las deficiencias mencionadas en el apartado 2 del artículo 12, no pueden corregirse en el puerto de inspección, la Autoridad Marítima 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 Autoridad Marítima.

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, la Autoridad 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 12 y a cualquier otra autoridad, si procede. La citada notificación se hará conforme a lo establecido por la OMI, para el control de los buques por el Estado Rector del puerto. La autoridad competente del Estado que reciba la notificación informará de las medidas adoptadas a la autoridad que haya remitido la información.

3. La Autoridad Marítima denegará el acceso a los puertos Nicaragüenses a los buques del apartado 1, siempre que se hagan a la mar sin cumplir las condiciones impuestas por cualquiera de los Estados 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 Autoridad Marítima 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 en el puerto de inspección, ésta alertará inmediatamente a las autoridades competentes de todos los demás Estado.

Si el astillero radicase en un país no suscritor, será el Estado que permitió al buque dirigirse a dicho astillero quien notifique el incumplimiento a los restantes Estados.

Antes de negar la entrada, la Autoridad Marítima podrá evacuar consultas con la Administración del pabellón del buque de que se trate.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 3, la Autoridad Marítima 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 Autoridad Marítima para garantizar la entrada segura del buque.

**Artículo 15: Perfil Profesional de los IERP**

1. Las inspecciones serán efectuadas por el IERP que cumplan el criterio de calificación indicados en el anexo VII.

2. Excepcionalmente, en aquellos casos en los que la Autoridad Marítima no disponga de un número suficiente de IERP 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 Inspector Principal.

3. Los IERP y el Inspector 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 IERP serán portadores de un documento personal o Carnet de identidad expedida por la Autoridad Marítima según el modelo del anexo VIII.

**Artículo 16: Informes de los prácticos**

Los prácticos adscritos a los servicios portuarios de practicaje informarán inmediatamente a la Autoridad Marítima a través de las Delegaciones Departamentales correspondientes, 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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

**Artículo 17: Cooperación**

1. Se establecerán mecanismos de cooperación entre la Autoridad Marítima y la Empresa portuaria Nacional, Las Capitanías de Puertos de la Fuerza Naval, MARENA y cualesquiera otros organismos y empresas implicadas con el fin de asegurar que la Autoridad Marítima obtenga la necesaria información sobre los buques que hagan escala en sus puertos.

2. La Autoridad Marítima cooperará e intercambiará información con las autoridades competentes de los demás Estados.

**Artículo 18: Publicación de Información relativa a las detenciones**

La Autoridad Marítima emitirá mensualmente el listado de aquellos buques detenidos durante el mes anterior. Dicho listado será facilitado a otras Autoridades Marítimas que lo solicitasen.

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 con arreglo a los Convenios haya expedido certificados a dicho buque en nombre del Estado del pabellón.

f) Detención.

g) Puerto y fecha de la detención

**Artículo 19: UNIFORME Y EQUIPO DE LOS INSPECTORES DE BUQUES.**

A. El uniforme de diario que utilizaran los Inspectores de Buques, será de la siguiente forma:

1. Camisa: Tela sincatex, color blanco mangas cortas, con palas en ambos lados.

a. Manga izquierda bordado el logotipo de la autoridad marítima.

b. Manga derecha bordado la bandera de Nicaragua

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

c. Bolsas en ambos lados con tapa.

2. Pantalón azul de tela sincatex, color azul marino.

3. Cinturón de naylon color negro con hebilla metálica dorada.

4. Zapatos negros bajos con suela de hule antideslizante.

B. El uniforme que utilizará para efectuar inspecciones o reconocimientos en lugares donde exista riesgo para mancharse, es el siguiente.

1. Overol azul marino en la parte izquierda el apellido del inspector y en la parte derecha el logo de la Autoridad Marítima de Nicaragua, en la parte de las mangas, tobillos de los pies y espalda cinta reflectante.

2. Botas negras con punta acerada y suela antideslizante.

3. Casco industrial color blanco con calcomanía en frente de la Autoridad Marítima de Nicaragua.

C. El equipo que el inspector de Buques debe de contar de acuerdo al trabajo a realizar, es el siguiente:

1. Radio portátil VHF, banda marina.

2. Carnet de identidad que lo acredite como IERP.

3. Guantes de cuero.

4. Cámara fotográfica (que no produzca chispa).

5. Lámpara portátil (que no produzca chispa).

6. Zapatos con puntas de acero.

7. Casco industrial color blanco con protección auditiva incorporada.

8. Protección de la vista (gafas industrial).

9. Chaleco con cinta refractante.

10. Medidor de distancia electrónico.

11. Equipo para medir espesores en forma electrónica y sin dañar el casco.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

12. Equipo electrónico detector de humos, de gases, entre otros.

**Artículo 20: Aplicación de Sanciones Pecuniarias**

1. Cuando las inspecciones a que se refieren los artículos 9 y 10 confirmen o revelen deficiencias que contravengan lo establecido en un Convenio y justifiquen la aplicación de sanciones al propietario o Armador de un buque, así como cuando se constate algunos de los incumplimientos específicos del apartado 4 del Artículo 14, se podrá aplicar sanciones pecuniarias de conformidad a la Ley 399 Ley de Transporte Acuático y su Reglamento, Dicha cuantía por aplicación de Multas se establecerá a través de la correspondiente resolución especifica que deberá emitir la Autoridad Marítima.

2. No se levantará la inmovilización hasta que se haya pagado la sanción o se haya prestado garantía suficiente.

**ARTICULO 21. DISPOSICIONES GENERALES.**

1. Los Inspectores de Buques se desempeñarán bajo la administración de las Delegaciones Departamentales donde estén designados. Los inspectores de buques de nivel central se desempeñarán bajo la administración del departamento de Inspección y Certificación y en todo caso los IERP dependerán funcionalmente del nivel Central.

2. Para la realización del trabajo en forma profesional, EL INSPECTOR deberá efectuar con el tiempo suficiente, el análisis documental pertinente sobre el tipo de buque a inspeccionar, nacionalidad, dimensiones, entre otros.

3. Para la realización de inspecciones en función de Estado Rector de Puerto, no se efectuará cobro alguno por su trabajo, solamente lo establecido según tabla de cobro por concepto de visita oficial.

**ARTICULO 22. AUTORIDAD DELEGADA.**

A través del presente acuerdo se delega al Director General de Transporte Acuático para su ejecución.

**ARTICULO 23. VIGENCIA.**

El presente Acuerdo entrará en vigencia a partir de esta fecha, sin perjuicio de su posterior publicación en La Gaceta, Diario Oficial.

Dado en la ciudad de Managua, capital de la República de Nicaragua, a las ocho de la mañana del día Veinticinco de Mayo de dos mil Doce. **(f) Ing. Pablo Fernando Martínez Espinoza,** Ministro. Ministerio de Transporte e Infraestructura.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

## ANEXO I

Buques que deben inspeccionarse prioritariamente (con arreglo a lo dispuesto en el artículo 8)

**1. L**os buques que hagan escala por primera vez tras una ausencia igual o superior a doce meses.

**2.** Los buques cuya fecha de construcción este fijada antes del 1ro de Enero del año 1992).

**3. L**os buques que naveguen bajo el pabellón de un Estado que aparezca en el cuadro de detenciones de algún acuerdo como por ejemplo, del Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar.

**4. L**os buques a los que se haya permitido abandonar el puerto de un Estado con la condición de que reparen en un plazo determinado las deficiencias observadas, una vez que éste haya expirado.

**5. L**os buques sobre los cuales los prácticos, las autoridades portuarias o las Capitanías de Puerto de la Fuerza Naval que hayan informado que presentan deficiencias que pueden perjudicar su navegación segura según lo dispuesto en Artículo13 de este Reglamento.

**6. L**os 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 estas normas.

**7. L**os buques que hayan incumplido las obligaciones que establecen estas Normas.

**8. L**os buques que pertenezcan a una categoría para la que se haya decidido la aplicación de la inspección ampliada, prevista en el artículo 7 de estas normas.

**9. L**os 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 9)
**1.** Certificado internacional de arqueo (1,969).

**2.** Certificado de seguridad:

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

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.

**5.** Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.

**6.** Certificado internacional de prevención contra la contaminación de hidrocarburos.

**7.** Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.

**8.** Certificado internacional de francobordo (1966). Certificado internacional de exención de francobordo.

**9.** Libro registro de hidrocarburos, partes I y II.

**10.** Libro registro de carga.

**11.** Documento determinante de la dotación mínima de seguridad. Certificado de aptitud.

**12.** Certificados médicos. Véase el Convenio número 73 de la OIT sobre revisiones médicas de la gente del mar.

**13.** Información sobre la estabilidad.

**14.** Una copia del certificado de conformidad y del certificado expedido con arreglo al

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

Código Internacional de Gestión para la Seguridad en la Explotación de Buques y la Prevención de la Contaminación (Res. OMI A.741 (18)).

**15.** Certificado respecto a la resistencia del casco y al estado de las maquinarias expedidas por la sociedad de clasificación de que se trate (sólo se exigirán cuando el buque continúe teniendo una cota de clasificación en una sociedad de clasificación).

**16.** Roll de la Tripulación.

**17.** Libro de Inspección de los medios de izaje.

**18**. Libro de Control de Aguas de Lastre.

**19**. Libro de Control de registro de basura.

**20.** Libro de Control de Aguas Oleosas

**21-** Certificado de seguro.

## ANEXO III

Lista indicativa de motivos fundados para llevar a cabo una inspección más detallada. (Según lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 9)

**1.** Los buques definidos en el anexo 1, exceptuando el apartado 1.

**2.** Un informe o notificación de otro Estado.

**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 abordo o en la prevención de la contaminación, a menos que el Estado de que se trate juzgue que la denuncia o la reclamación son manifiestamente infundados. 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 dirigía 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 afluentes 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).

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

**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 de abandono del buque.

## ANEXO IV

Procedimientos para el control de buques (según lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 9).

**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 acordes con al 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 acordes 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).

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

**8.** Anexo 1 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 10).

**1.** Petroleros a los que falten cinco años o menos para la fecha de eliminación progresiva establecida en la regla 13 G, anexo 1 del Convenio MARPOL 73/78.

**a)** Los petroleros para crudos de peso muerto 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 O del anexo I de MARPOL 73178, 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 13del mismo anexo.

**b)** Los petroleros mencionados que cumplan las prescripciones de los petroleros nuevos que figuran en la regla 1.26 del anexo 1 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 6315 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 10).

En la medida en que sea aplicable, se considerarán parte de la inspección ampliada las operaciones que se indican a continuación.

Los IERP 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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

efectuando.

**1.** Buques en general (todas las categorías de la sección A):

**a)** Corte de corriente y puesta en marcha del generador de emergencia.

**b)** Inspección del alumbrado de emergencia.

**c)** Funcionamiento de la bomba contra incendios de emergencia con dos mangueras conectadas al conducto principal.

**d)** Funcionamiento de las bombas de sentina.

**e)** Cierre de las puertas estancas.

**f)** Arriado de un bote salvavidas lateral al agua.

**g)** Prueba del sistema de parada a distancia de emergencia de, por ejemplo, calderas, ventiladores y bombas de combustible.

**h)** Prueba del aparato de gobierno, incluido el auxiliar.

**i)** Inspección de la fuente de energía de emergencia para las instalaciones de radio.

**j)** Inspección y, en la medida de lo posible, prueba del separador de la sala de máquinas.

**2.** Petroleros:

Además de las operaciones enumeradas en el apartado 1, en el caso de los petroleros se considerarán también como parte de la inspección ampliada las siguientes operaciones:

**a)** Sistema fijo de extinción de incendios a base de espuma instalado en cubierta.

**b)** Equipo de extinción de incendios en general.

**c)** Inspección de las válvulas cortafuego de la sala de máquinas, el cuarto de bombas y las zonas donde se aloja la tripulación.

**d)** Control de la presión y contenido de oxígeno del gas inerte.

**e)** Comprobación del certificado de reconocimiento (véase la Resolución A.744 (18) de la OMI para determinar posibles zonas sospechosas que necesiten inspección).

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

**3**. Graneleros:

Además de los aspectos indicados en el punto 1, en el caso de los graneleros se considerarán también parte de la inspección ampliada los siguientes:

**a)** Posible corrosión del asiento de la maquinaria de cubierta.

**b)** Posible deformación o corrosión de las tapas de escotillas.

**c)** Posibles fisuras o corrosión local en los mamparos transversales.

**d)** Acceso a las bodegas de carga.

**e)** Comprobación del certificado de reconocimiento (véase la Resolución A.744 (18) de la OMI, para determinar posibles zonas sospechosas que necesiten inspección.

**4.** Buques cisterna para productos químicos y gases.

Además de los aspectos indicados en el apartado 1, en el caso delos buques cisterna para productos químicos y gases se considerarán también parte de la inspección ampliada los siguientes:

**a)** Control de carga de los buques cisterna y dispositivos de seguridad relativos a temperatura, presión y relleno.

**b)** Dispositivo de análisis de oxígeno y exposímetro, incluyendo su calibrado. Disponibilidad de equipamiento de detección química (fuelles) con número apropiado de tubos detectores de gas adecuados para la carga específica transportada.

**c)** Equipo de cabina de salvamento que proporcione una adecuada protección respiratoria y ocular, para todo el mundo a bordo (si así lo requiere la lista de productos de Certificado Internacional de Aptitud o el Certificado Internacional de Aptitud el Certificado para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o de gases licuados a granel aplicable).

**d)** Comprobar que el producto transportado figura en la lista del Certificado Internacional de Aptitud o el Certificado de Aptitud para el transporte de productos químicos peligroso a granel o de gases licuados a granel aplicables.

**e)** La instalación fija contra incendios en cubierta ya sea espuma, un producto químico seco u otro, según lo requiera el producto transportado.

**5.** Buques de pasaje.

Además de los aspectos indicados en el apartado B.1, en el caso de los buques de

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

pasaje se considerarán también parte de la inspección ampliada los siguientes:

**a)** Prueba del sistema de detección de incendios y de alarma.

**b)** Prueba de cierre correcto de las puertas cortafuegos.

**c)** Prueba del sistema de megafonía.

**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, con el consentimiento del capitán, del propietario o del naviero. Los IERP 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

Criterios para la detención de un buque (tal como se contempla en el apartado 3 del Artículo 12).

Antes de determinar si las deficiencias descubiertas durante una inspección justifican la detención del buque correspondiente, el IERP 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 12).

**1.** Criterios principales

Antes de emitir su dictamen profesional sobre la detención de un buque, el IERP 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 deficiencia son sólo lo suficientemente serias como para exigir una nueva visita del IERP, con el fin de que éste se cerciore que, antes de que el buque zarpe, han sido subsanadas.

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

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

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 IERP 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 IERP examinará sí, 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 máquinas 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 estanqueidad.

**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.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

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

**4.** Lista indicativa de deficiencias.

Con el fin de asistir al IERP 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 enarbolen 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 o 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 oleosa en las sentinas, contaminación por hidrocarburos del aislamiento de las tuberías de extracción de la sala de máquinas, malfuncionamiento 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 delos 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,

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

las alarmas contra incendios, el equipo de lucha contraincendios, 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 dela 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 (Capitulo V/Regla 12 acápite -o-)

**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, 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 (Código Internacional para la construcción y de equipo de Buques que transportan productos químicos a granel C.I.Q))(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 (Código Internacional para buques que

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

transportan Gas Licuados a Granel)(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 deservicio (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 intrínseca mente 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 (17/9).

**e)** Deficiencias en el ámbito del Convenio Internacional sobrelíneas de carga:

**1.** Áreas importantes dañadas y oxidadas o corrosión de las planchas y como consecuencia, peso de agua adicional en las cubiertas yel 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 figuran 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 **(9(6)**

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.

**I.** Deficiencias en el ámbito de los Convenios OIT:

**1.** Alimentos insuficientes para viajar hasta el siguiente puerto.

**2.** Agua potable insuficiente para viajar hasta el puerto siguiente.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

**3.** Excesiva falta de higiene a bordo.

**4.** Falta de calefacción en un barco que opere en zonas en las que las temperaturas puedan ser excesivamente bajas.

**5.** Cantidad excesiva de basura, bloqueo por instalaciones o carga, o cualesquiera otras condiciones peligrosas en las zonas de paso de los pasajeros o en las instalaciones destinadas a los mismos.

**J.** Deficiencias que pueden no ser susceptibles de detención, pero para las que, por ejemplo, habrán de suspenderse las operaciones de carga.

El mal funcionamiento (o el mantenimiento defectuoso) del sistema de gas inerte, de los dispositivos o de la maquinaria de carga se considerarán razón suficiente para detener las operaciones de carga.

## ANEXO VII

## CRITERIOS MINIMOS PARA INSPECTORES DEL ESTADO RECTOR DE PUERTO (SEGUN LO DISPUESTOEN EL APARTADO 1 DEL ARTICULO 15)

**1.** Los Inspectores de Estado Rector de Puerto deberán cumplir los siguientes requisitos:

**A.** Título de Ingeniero Naval, Ingeniero Industrial Mecánico o Ingeniero en alguna especialidad relacionada con el sector marítimo.

**B.** Haber recibido formación y titulación en una escuela de inspectores sobre seguridad de buques.

**C**. Haber trabajado al menos tres años como inspector de seguridad de buques, al servicio de la Autoridad Marítima 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 399 Ley de Transporte Acuático y su Reglamento y de los procedimientos pertinentes sobre control por el Estado Rector de Puerto.

## ANEXO VIII

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742

## REQUISITOS PARA EL CARNET DE IDENTIDAD DE LOS IERP DE CONTROL DEL ESTADO DEL PUERTO. (A LA QUE SE REFIERE EL APARTADO 4 DEL ARTICULO 15)

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

**a)** Referencia a que la misma se expide por la Autoridad Marítima.

**b)** Nombre, apellidos y fotografía reciente de su titular.

**c)** Indicación de ser personal e intransferible.

**d)** Firma y Sello del Director General del carnet 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 de Puerto de conformidad con la normativa por la que se incorpora dicha figura al derecho Nicaragüense.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/26742