



Introducción

El Servicio Guardacostas de los EE.UU. (USCG, por su sigla en inglés) ha estado al servicio del pueblo estadounidense por más de dos siglos. Fue creado en el año 1790 con el nombre de Marina Fiscal, cuando nuestra nación aún era nueva y estaba endeudada. Nuestra labor se basaba en garantizar que se abonaran los impuestos aduaneros y que no se ingresaran mercancías de contrabando con el objeto de evadir los impuestos. Dado que nuestra nueva nación no contaba con otras fuentes de ingresos, nuestra salud financiera y la viabilidad de nuestro gobierno dependían de un flujo estable de impuestos aduaneros. Con el paso de las décadas, se fueron agregando nuevas divisiones y misiones a nuestra organización. El Servicio Guardavidas, de Faros, de Servicio de Inspección de Buques de Propulsión a Vapor y otros muchos transformaron a Marina Fiscal en el actual servicio marítimo y militar multimisión reconocido internacionalmente. La misión fundamental del USCG es estar al servicio de la comunidad estadounidense, como uno de los organismos gubernamentales más antiguos y en constante evolución de los Estados Unidos, que integra el recientemente creado Ministerio de Seguridad Interior (*Department of Homeland Security*). Esto se logra cumpliendo nuestras misiones en pos de cinco objetivos estratégicos y organizativos:

Protección Marítima

Eliminar muertes, lesiones y daños a los bienes relacionados con el transporte marítimo, la pesca y la navegación de placer.

Seguridad marítima

Proteger nuestras fronteras marítimas al detener la circulación de drogas ilícitas, migrantes y contrabando que ingresan en el país por vía marítima, y al evitar las incursiones ilegales en nuestra Zona Económica Exclusiva. Reprimir las violaciones a las leyes federales en el área marítima.

Protección de recursos naturales

Eliminar el daño ambiental y la degradación de los recursos naturales relacionados con las actividades marítimas, incluido el transporte, la pesca comercial y la navegación de placer.

Movilidad marítima

Facilitar el comercio marítimo y eliminar las interrupciones e impedimentos al movimiento económico de bienes y personas. Al mismo tiempo, maximizar el acceso a las actividades recreativas en las aguas.

Defensa nacional

Defender a la nación como uno de los cinco Servicios Armados de los EE.UU. Reforzar la estabilidad regional en apoyo de la *Estrategia nacional de protección (National Security Strategy)*, mediante nuestras capacidades marítimas relevantes y únicas en su género.



Capítulo 1

Seguridad marítima

Introducción

La labor del Servicio Guardacostas de los EE.UU. en pos de garantizar la seguridad marítima sigue siendo un desafío, un hecho de la vida impulsado por las tendencias del presente y del futuro, a saber:

- El comercio marítimo e interno y la demanda de cruceros experimentarán un rápido incremento, tanto en el tamaño como en la cantidad de buques que circulan por las vías navegables interiores, costeras y de aguas profundas.
- Los pesqueros y las plataformas costa afuera se aventuran a mayor distancia de la costa en busca de las recompensas del mar.
- El gran incremento de motos de agua y de la navegación de placer congestiona aún más las aguas del país.

Misión

Eliminar muertes, lesiones y daños a bienes asociados con el transporte marítimo, la pesca y la navegación de placer

Sección	Áreas de misión	Véase página
A	Búsqueda y Salvamento (SAR)	1-3
B	Programa de seguridad de buques comerciales	1-15
C	Programa de documentación de buques	1-21
D	Programa de licencias para navegantes	1-23
E	Programa de seguridad para buques de pasajeros	1-27
F	Programa de seguridad para pesqueros comerciales	1-31
G	Programa de seguridad de embarcaciones de placer (Seguridad de la navegación)	1-33
H	Auxiliares del USCG: fuerza de voluntarios	1-39
I	Estado rector del puerto	1-43
J	Investigaciones	1-49

Sección A. Búsqueda y Salvamento (SAR)

Introducción

En la presente sección se suministran pautas para establecer y administrar los servicios SAR. No se describen procedimientos operativos ni técnicas de planeamiento de búsquedas, ya incluidas en otros documentos de esta sección. Los administradores de aeronaves, guardacostas y embarcaciones del Servicio Guardacostas publican en forma separada los procedimientos y tácticas relacionados con clases específicas de recursos SAR.

Se pueden obtener muchos datos sobre el Programa de Búsqueda y Salvamento del USCG en la página web www.uscg.mil. Haga click en el botón de *Search and Rescue* dentro del listado de *Missions*. Consulte el punto A.14.a. de la presente sección para información de referencia.





A.1. Convenios internacionales

Las responsabilidades de brindar asistencia a personas, embarcaciones o aeronaves en peligro se basan en consideraciones humanitarias y en prácticas internacionales previamente establecidas. Las obligaciones específicas pueden encontrarse en distintos convenios internacionales, entre los que cabe mencionar los siguientes:

- Anexo 12 del *Convenio sobre la aviación civil internacional*;
- *Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos*;
- *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar* (SOLAS);
- Regla V/10 del Convenio SOLAS (en virtud de la cual el capitán de un buque está obligado a prestar asistencia a personas que se encuentran en peligro en el mar);
- Artículo 98 del *Convenio de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar* (CONVEMAR).

Si un país no ha suscripto convenios internacionales como los precedentes, también se lo puede obligar a prestar servicios SAR, sobre todo si ha establecido una Región de Búsqueda y Salvamento (SRR).

NOTA

El país que ha firmado un convenio puede denominarse “signatario, parte o estado contratante” de dicho convenio.

A.2. Servicio de búsqueda y salvamento

A continuación se detallan las funciones desarrolladas por el servicio de SAR, a través del uso de recursos públicos y privados, incluidas las aeronaves, embarcaciones y otras naves e instalaciones de colaboración:

- Escucha para detectar llamadas de socorro;
- Comunicación;
- Coordinación;
- Búsqueda;
- Salvamento (se incluye consulta médica, asistencia médica inicial y evacuación médica).

Un país puede prestar el servicio de búsqueda y salvamento en forma individual o conjuntamente con otros países. Los seis elementos básicos de un servicio SAR, según consta en el Convenio SAR, son:

- Marco jurídico;
- Determinación de la autoridad responsable;
- Organización de los recursos disponibles;
- Recursos de comunicación;
- Funciones operativas y de coordinación;
- Procesos para la mejora del servicio, tales como planeamiento, relaciones de cooperación nacionales e internacionales y capacitación.



**A.3.
Facultades
legales**

Los EE.UU. proporcionan el servicio SAR nacional como parte del sistema SAR mundial. La legislación nacional autoriza al USCG a realizar búsquedas y salvamentos. Las leyes estadounidenses estipulan que el USCG desarrollará, establecerá, administrará y operará los recursos SAR y podrá asistir a personas en peligro y proteger y salvar los bienes que se encuentran en alta mar y en las aguas sujetas a la jurisdicción de los Estados Unidos. Asimismo, se establece que el USCG podrá utilizar sus recursos para asistir a otras entidades federales y estatales. Esta disposición legal de índole permisiva se complementa con el *Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento (National Search and Rescue Plan) (NSP)*, que consiste en un acuerdo suscrito entre organismos gubernamentales, firmado en el ámbito ministerial por seis organismos federales, incluido el ministerio del cual depende el USCG. En el NSP se obliga al USCG y a otros organismos a prestar servicios SAR o a apoyarlos. El USCG es responsable de los servicios SAR aeronáuticos y marítimos, sobre todo en las regiones SAR oceánicas. Una vez que el USCG comienza una misión, tiene la obligación de realizarla en forma diligente, no debe empeorar la situación con sus medidas y debe alcanzar un nivel de desempeño razonable.



A.4. Participación de organismos federales

El principio rector del sistema SAR estadounidense se basa en la utilización de todos los recursos disponibles.

En el ámbito local, este principio se cumple mediante acuerdos para aumentar las capacidades de las unidades SAR designadas, mediante el uso de instalaciones gubernamentales improvisadas y recursos comerciales, privados y voluntarios, incluidos los buques en el mar.

En el ámbito nacional, esto se establece a través del Comité Nacional de Búsqueda y Salvamento (NSARC), que está integrado por organismos federales con competencia en SAR marítimo, aeronáutico y terrestre o que poseen funciones primarias de apoyo a dichas actividades. Estos seis organismos, signatarios del NSP, son los siguientes:

- Ministerio de Transporte (*Department of Transportation*);
- Ministerio del Interior (*Department of Interior*);
- Ministerio de Comercio (*Department of Commerce*);
- Ministerio de Defensa (*Department of Defense*);
- Comisión Federal de Comunicaciones;
- Administración Nacional Aeronáutica y Espacial.

En el ámbito internacional, se celebran acuerdos de cooperación con otras naciones, organizados por los Centros Coordinadores de Salvamento (RCC). Dichos centros regulan los servicios de búsqueda y salvamento de sus respectivas regiones SAR conjuntamente con otros RCC, según sea necesario. Los centros de mando de multimisiones del Servicio Guardacostas operan como RCC.

A.5. Documentos SAR

Según las disposiciones generales del NSP, los siguientes documentos primarios desarrollan doctrinas, normas, políticas y procedimientos SAR parallel USCG:

DOCUMENTOS SAR	APLICABILIDAD
<i>Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR)</i>	Internacional
<i>Suplemento nacional estadounidense sobre búsqueda y salvamento (NSS) del manual IAMSAR</i>	Nacional
<i>Apéndice del Servicio Guardacostas (CGADD) al NSS</i>	Servicio Guardacostas
Planes de operación (para posibles escenas SAR)	RCC



En estos documentos se describen los tres niveles de obligaciones SAR:

- Coordinador de SAR (SC);
- Coordinador de Misiones SAR (SMC);
- Coordinador en escena (OSC) y recursos de respuesta SAR.

Dichos documentos se complementan entre sí con una superposición mínima entre sus disposiciones.

A.5.a. Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento

El *Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento* (NSP) es un documento suscrito entre organismos gubernamentales en el ámbito ejecutivo y federal, elaborado por el NSARC, en el que se describe la forma en que los Estados Unidos cumplirán con sus obligaciones internacionales y humanitarias al prestar servicios SAR. Dicho documento sirve para:

- Establecer políticas SAR generales en el ámbito federal;
- Asignar obligaciones SAR a distintos organismos federales; y
- Adoptar el *Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamentos (IAMSAR)* y el *Suplemento SAR nacional*, para ser usado por los organismos SAR estadounidenses.

Consulte el punto A.14.b. de esta sección para información de referencia.

A.5.b. *Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento*

El *Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR)* está dividido en tres volúmenes, a saber:

- En el *Volumen I* se describe la creación y mejora de los sistemas SAR nacionales y regionales, así como la cooperación con países vecinos.
- En el *Volumen II* se asiste al personal que planifica y coordina las operaciones y ejercicios SAR.
- El *Volumen III* se debe llevar a bordo de unidades, aeronaves y embarcaciones de salvamento, para colaborar en el desarrollo de una búsqueda, salvamento o función OSC, así como en aquellos aspectos SAR relacionados con sus propias emergencias. En términos generales, aquellos mandos del USCG que cumplen funciones como SC necesitan los tres volúmenes. Los que se desempeñan como SMC requieren los *Volumenes II* y *III* y las unidades OSC y SAR (embarcaciones y aeronaves) sólo utilizan el *Volumen III*. Consulte el punto A.14.c de esta sección para obtener información de referencia y adquirir los volúmenes.

NOTA

El *Volumen I* del *Manual IAMSAR* se confeccionó específicamente para asistir a los países en la implementación y administración de un servicio de búsqueda y salvamento.



A.5.c. *Suplemento nacional estadounidense sobre búsqueda y salvamento del Manual IAMSAR*

En el *Suplemento nacional estadounidense sobre búsqueda y salvamento (NSS) del Manual IAMSAR* se establece la doctrina aplicable a los organismos gubernamentales. En el manual se describen los servicios SAR nacionales, se desarrollan temas incluidos en el *Manual IAMSAR* y se suministran pautas de características únicas en los Estados Unidos. Consulte el punto A.14.d de la presente sección para obtener información de referencia.

A.5.d. *Apéndice del Servicio Guardacostas (CGADD) al NSS*

En el *Apéndice del Servicio Guardacostas (CGADD) al NSS* se establecen políticas, procedimientos y normas aplicables exclusivamente en el USCG. El CGADD cumple la función de ser una referencia estándar para todo el USCG respecto del planeamiento y conducción de misiones SAR. Como el servicio SAR no es la única misión que desarrollan los RCC, grupos, estaciones aéreas y de embarque, el Programa SAR funciona como parte del USCG en toda su amplitud. La doctrina SAR se ha desarrollado como parte de las numerosas redes SAR aeronáuticas y marítimas, tanto nacionales como internacionales. En el CGADD se describe esta relación organizativa y se hace hincapié en los detalles del planeamiento de búsquedas y respuesta. Consulte el punto A.14.b para obtener información de referencia.

A.5.e. Planes operativos

Los planes operativos se conservan en los RCC y en aquellas unidades que poseen responsabilidades de planeamiento o coordinación de respuesta SAR. En el plan operativo se analizan los factores y temas de importancia al responder a un tipo específico de incidente o escena SAR que se podría desarrollar en una región SAR relacionada con un RCC. Por lo general, se selecciona la información clave de cada Plan Operativo y se la incluye en una tarjeta de respuesta rápida (QRC) concisa, que se utilizará en forma rápida y oportuna durante una misión. La QRC contiene:

- Información preliminar que se debe recabar;
- Acciones iniciales por tomar;
- Medidas subsiguientes por considerar; y
- Registros que se deben conservar.

Las QRC son pautas flexibles que se publican en forma de listas de verificación y hojas de trabajo, para el cómputo de la planificación de las búsquedas.



A.6. Respuesta ante situaciones de búsqueda y salvamento

Los servicios SAR generalmente se originan a raíz de una notificación de una situación de socorro real o potencial. Si la situación lo amerita, se abre un caso SAR, con el envío de recursos o sin él. Si el grado de esfuerzos se incrementa y se deben despachar recursos SAR, el caso SAR se denomina “misión” SAR. La respuesta generalmente se desarrolla en cinco etapas:

- Toma de conciencia de la situación;
- Acción Inicial;
- Planeamiento;
- Operaciones;
- Conclusión.

Estas etapas se relacionan con la naturaleza primaria de la asistencia SAR que se brinda en una ocasión específica. Es posible que un incidente SAR no incluya todas las etapas y que éstas se superpongan.

A.7. Región de búsqueda y salvamento

Los Estados Unidos han establecido regiones SAR, de conformidad con el *Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (International Convention on Maritime Search and Rescue)* y el Anexo 12, *Búsqueda y salvamento*, del *Convenio sobre la aviación civil internacional (Convention on International Civil Aviation)*. En dichos Convenios se establece la división de la superficie de la tierra en regiones SAR, descritas en un plan SAR mundial y en planes regionales de navegación aérea, respectivamente. Dentro de lo posible, se deberían armonizar las regiones SAR aeronáuticas y marítimas y los servicios SAR conexos. A menudo, es necesaria la cooperación entre autoridades SAR nacionales, aeronáuticas y marítimas. Asimismo, los países limítrofes deben acordar las líneas divisorias de las regiones SAR. La autoridad de aviación civil estadounidense, la Administración Federal de la Aviación, no brinda servicios SAR, pero posee servicios de control del tráfico de las rutas aéreas, coopera con el Servicio Guardacostas de los EE.UU. para ofrecer servicios SAR aeronáuticos en el mar y, conjuntamente con la Fuerza Aérea de los EE.UU., presta dichos servicios en tierra.

A.8. Subregión de búsqueda y salvamento

Una de nuestras regiones SAR más grandes relacionada con el RCC Miami incluye varios países del Caribe y está contigua a ellos. Se estableció un subcentro de coordinación de salvamento (RSC) en San Juan, Puerto Rico, con una subregión de salvamento asociada, para facilitar la coordinación SAR en dicha región. El RSC San Juan respalda al RCC Miami mediante la coordinación SAR en una parte de la SRR del RCC Miami. Algunos países establecen subcentros con subfunciones, en lugar de responsabilidades específicas en una subregión.



A.9. Recursos

Los medios SAR son recursos móviles que se utilizan para desarrollar operaciones SAR, incluidas, a mero título enunciativo, las unidades SAR designadas que poseen capacitación y equipamiento SAR especializados. Es posible que las unidades SAR realicen tareas de búsqueda y salvamento como función primordial o que se encuentren disponibles para una misión SAR a pedido de un organismo superior, sin tener obligaciones SAR principales. Entre los medios SAR también se pueden mencionar las aeronaves, buques y otras embarcaciones en el mar o cualquier otro recurso gubernamental, privado o comercial, utilizado para realizar operaciones SAR o para prestar apoyo a dichas operaciones. Consulte el *Volumen II, Capítulos 2, 5 y 6* y el *Apéndice G*, referencia A.14.c. de esta sección.

A.9.a. Recursos aeronáuticos

Los recursos aeronáuticos SAR, (aeronaves de ala fija y de ala rotativa), pueden inspeccionar grandes áreas con rapidez, interceptar y escoltar aeronaves en peligro u otros recursos SAR y realizar la entrega aérea de provisiones, equipos y personal.



A.9.b. Recursos marítimos

Las instalaciones SAR, generalmente embarcaciones y buques, son unidades de salvamento competentes y útiles para realizar búsquedas en áreas más pequeñas que las aeronaves. Es posible que en algunas regiones sólo se disponga de buques mercantes. A menudo, la autonomía en escena y las capacidades de comunicación hacen que las embarcaciones sean más apropiadas que las aeronaves para desarrollar las funciones del OSC. También es posible utilizar buques como escoltas o para remolcar una nave de superficie averiada, así como para la entrega de superficie de suministros y equipamiento y el traslado de personal de salvamento o médicos al lugar del siniestro.

A.10. Otros medios

Además de los recursos SAR, se pueden mencionar otros medios SAR, tales como RCC, instalaciones de capacitación, estaciones de comunicaciones, centros de cómputos, servicios meteorológicos o de tráfico aéreo y satelitales y toda otra capacidad que podría brindar asistencia o respaldar los servicios SAR. En los *Volúmenes I y II* de la referencia A.14.c de esta sección se incluye más información acerca de los posibles recursos SAR.

A.11. Comunicaciones

La eficacia de las respuestas SAR se basa en la eficiencia del sistema de comunicaciones entre las estaciones en tierra, los buques y las aeronaves, así como también para la recepción de las alertas de socorro. Generalmente, las embarcaciones (guardacostas) y aeronaves del USCG poseen capacidades para las comunicaciones marítimas y aeronáuticas en las frecuencias de las alertas de socorro y frecuencias en escena internacionales, en particular, la voz marítima de modulación de frecuencia por VHF y la voz aeronáutica de AM por VHF. Las embarcaciones del USCG sólo se comunican en la frecuencia marítima. Los RCC tienen acceso indirecto a una amplia gama de capacidades terrestres y satelitales necesarias para recibir y retransmitir alertas de socorro, coordinar la respuesta SAR y trabajar en conjunto con otros RCC.

Las embarcaciones o aeronaves que ya se encuentran en las cercanías del lugar del siniestro brindan la asistencia más inmediata posible al buque o aeronave en peligro. La mayoría de las embarcaciones se pueden comunicar a través del sistema satelital Inmarsat o por radio. El centro de control de tráfico aéreo correspondiente puede informar a las aeronaves en vuelo de la existencia de una situación de emergencia. En ciertos casos, se podría alertar a las aeronaves en vuelo por medio de las torres de control de aeropuertos o instalaciones de control de aproximación. Esto generalmente ocurre cuando los incidentes se producen en áreas cercanas a dichas instalaciones.



A.12. sobre SAR Acuerdos

Los acuerdos sobre SAR celebrados con otros organismos o con las autoridades de otras naciones son de utilidad práctica a los siguientes efectos:

- El cumplimiento de obligaciones y la satisfacción de necesidades nacionales e internacionales;
- La posibilidad de utilizar en forma más eficaz todos los recursos disponibles;
- La integración de los servicios SAR nacionales o regionales en el sistema SAR mundial;
- La creación del compromiso de brindar apoyo al servicio SAR civil;
- La resolución de procedimientos SAR y de asuntos delicados antes de que ocurran situaciones de peligro con plazos apremiantes;
- La identificación de los esfuerzos de cooperación que posiblemente mejoren o respalden las operaciones SAR, tales como acceso a instalaciones médicas o de aprovisionamiento de combustible, capacitación y prácticas, reuniones, intercambio de información o uso de las capacidades de comunicación.

A.13. AMVER

El AMVER (Sistema Automatizado de Asistencia Mutua para el Salvamento de Buques, por su sigla en inglés) es un sistema mundial y voluntario de informes sobre embarcaciones para fines SAR patrocinado por el USCG. El AMVER puede brindar rápidamente a los RCC de todo el mundo los datos relativos a las posiciones y características de las embarcaciones que se encuentran en las cercanías de una situación informada de socorro marítimo o aeronáutico y que tienen la posibilidad de prestar ayuda. Para obtener información de referencia, consulte el punto A.14.f de esta sección.



A.13.a. Participación en el AMVER Los participantes del AMVER son, generalmente, buques mercantes que informan al sistema sus planes de navegación. También se pueden incluir los grandes veleros, pesqueros comerciales o cualquier otra embarcación que pueda brindar asistencia. Las naves se reportan a través de las estaciones de radio costeras o de los proveedores de servicios satelitales. La información que se obtiene de dichos informes se ingresa en una base de datos, que calcula la posición de los buques en cualquier lugar del mundo en el que se pueda necesitar asistencia.

A.13.b. Acceso a la información del AMVER Las autoridades SAR reconocidas de cualquier país tienen acceso a la información del AMVER para utilizarla sólo durante una emergencia. Los RCC reconocidos pueden solicitar los datos del AMVER a cualquier RCC del USCG. Generalmente, la información del AMVER aparece como una “Imagen de Superficie” (SURPIC), que muestra a los buques en las cercanías del lugar donde se puede necesitar la asistencia. La información de la SURPIC puede enviarse por fax o correo electrónico, según sea necesario.

A.14. Referencias En esta sección se incluyen las siguientes referencias:

A.14.a. Administrador del programa SAR	http://www.uscg.mil/hq/g-o/g-opr/sar.htm Acceso a la página principal del Administrador del Programa SAR del USCG en Washington, DC.
A.14.b. <i>Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento (NSP)</i>	http://www.uscg.mil/hq/g-o/g-opr/nsarc/nsp.pdf Acceso a una copia electrónica del NSP de los EE.UU.
A.14.c. <i>Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (Manual IAMSAR)</i>	http://www.uscg.mil/hq/g-o/g-opr/manuals.htm#IAMSAR El <i>Manual IAMSAR</i> es una publicación conjunta de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la Organización de Aeronáutica Civil Internacional (OACI) y los derechos de autor están reservados a nombre de ambas. Se puede adquirir en la sección publicaciones de dichas organizaciones. Es posible encontrar el vínculo de contacto de la OMI y la OACI en la página <i>web</i> previamente citada.
A.14.d. <i>Suplemento Nacional Estadounidense sobre Búsqueda y Salvamento (NSS) del Manual IAMSAR</i>	http://www.uscg.mil/hq/g-o/g-opr/nsarc/nsrsupp.pdf Acceso a una copia electrónica del NSS



A.14.e. <i>Apéndice del Servicio Guardacostas (CGADD) al NSS</i>	http://www.uscg.mil/hq/g-o/g-opr/manuals.htm#cgadd Acceso a una copia electrónica del <i>CGADD</i> .
A.14.f. AMVER	http://www.amver.com/ Acceso a la página principal del AMVER.



Sección B. Programa de seguridad para buques comerciales

Introducción

El programa de seguridad para buques comerciales garantiza que el diseño, construcción, operación y mantenimiento de las embarcaciones de bandera estadounidense destinadas a usos comerciales se adecuen a las normas de seguridad nacionales e internacionales aplicables. Si las naves cumplen con las normas del USCG, se podrán utilizar para transportar carga o pasajeros.

B.1. Misión

Desarrollar, analizar y hacer cumplir las normas sobre diseño de buques.



B.2. Normas sobre diseño de buques

El USCG tiene la obligación de hacer cumplir las disposiciones aplicables de las siguientes normativas, a saber:

- Título 46 del *Código de reglamentos federales (U.S. Code of Federal Regulations)* (CFR), en el que se incluyen normas federales mínimas para el diseño seguro de buques;
- *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar* (SOLAS); y
- *Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques* (MARPOL).

Para información de referencia, consulte el punto B.8.a de esta sección.



B.2.a.
Organizaciones de normalización de consenso voluntario

Las siguientes organizaciones de normalización de consenso voluntario desarrollan normas para la construcción y la operación de buques:

- Organización Internacional de Normalización (*International Organization for Standardization*) (ISO);
- Instituto Estadounidense de Normas Nacionales (*American National Standards Institute*) (ANSI);
- Sociedad Estadounidense para el Ensayo de Materiales – Internacional (*American Society for Testing Materials*) (*ASTM International*); y
- Comisión Electrotécnica Internacional (*International Electrotechnical Commission*) (IEC).

Para información de referencia, consulte los puntos B.8.b, B.8.c, B.8.d y B.8.e de esta sección.

B.2.b. Sociedades de clasificación

Los miembros de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (*International Association of Classification Societies*) (IACS) publican normas estándar para la construcción, reparación y operación de buques, que se adecúan a las normas del CFR de los EE.UU. Para información de referencia, consulte el punto B.8.f de esta sección.

B.3. Revisión y aprobación del plano de diseño

El Centro de Seguridad Marina del USCG (MSC) examina los planos de diseño de buques para verificar el cumplimiento de las leyes y reglamentación sobre seguridad y prevención de la contaminación. El MSC también brinda pautas y asistencia a la industria marina para la preparación de diagramas e información utilizadas para verificar el cumplimiento de dichas normas.

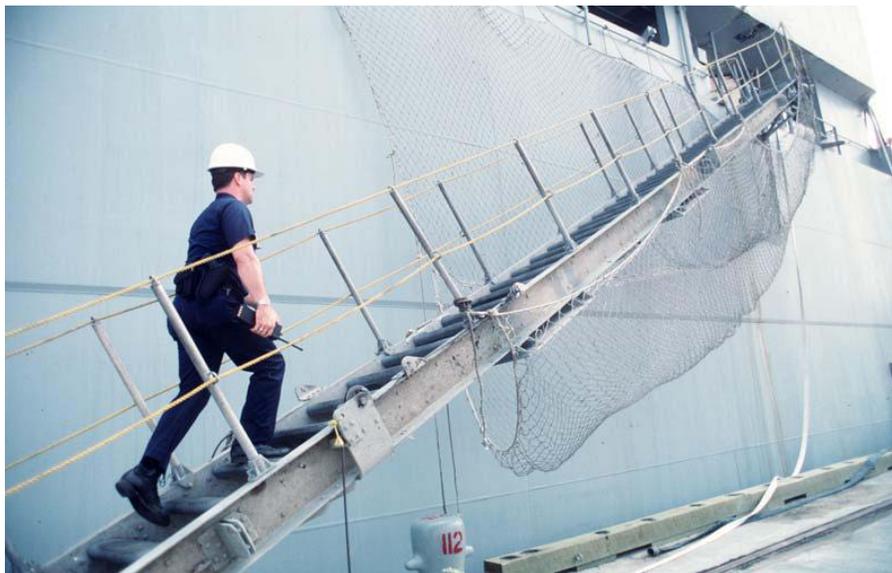
B.4. Inspecciones de construcción, operación y mantenimiento

Desde la construcción de la nave, y durante toda su vida útil, el USCG exige que se lleven a cabo inspecciones para garantizar:

- Que la embarcación no contenga defectos de construcción o de diseño introducidos en forma accidental, que podrían poner en peligro la vida, la salud o el medio ambiente;
- Que se realice y se registre periódicamente el mantenimiento de rutina de los sistemas esenciales (protección contra incendios, salvavidas, gobierno del buque, navegación, etc.) y de los mecanismos de protección ambiental (equipos separadores de agua, dispositivos higiénico-sanitarios marinos, descargas en el mar, etc.) y que todos los sistemas funcionen correctamente;
- Que la tripulación sea capaz de operar y navegar el buque en forma segura y que, en situaciones de emergencia, esté capacitada para dirigir el tránsito, proteger la embarcación y transportar a los pasajeros a un lugar seguro.

B.5. Abordajes e inspecciones del USCG

El USCG posee personal de inspección en cada oficina de campo, denominada Oficina de Seguridad marítima (MSO). Existen 47 MSO, en las cuales los oficiales del USCG, denominados Capitanes del Puerto (COPT), son responsables de la seguridad marítima y de la protección ambiental. El COPT también es el Oficial a Cargo de las Inspecciones Marinas (OCMI). Este personal realiza inspecciones, de conformidad con las disposiciones de los Títulos 46 y 33 del CFR. Para información de referencia, consulte los puntos B.8.a y B.8.g de esta sección.



B.6. Reglamentación marítima

La reglamentación marítima (normas) se dicta con los siguientes objetivos:

- Seguridad marítima.
- Protección marítima.
- Protección de los recursos naturales.

En los siguientes títulos del CFR se incluyen las normativas marítimas en vigor:

- Título 33 CFR – *Navegación y aguas navegables*;
- Título 46 CFR – *Actividad naviera*;
- Título 49 CFR – *Transporte*.

Para información de referencia, consulte los puntos B.8.g., B.8.a. y B.8.h. de esta sección.

B.6.a. Reglamentación nueva y enmendada

Las propuestas para dictar nueva reglamentación marítima o enmendar la existente se formulan mediante un proceso legislativo y se publican diariamente en el boletín oficial de los EE.UU. (*Federal Register*). Para información de referencia, consulte el punto B.8.i. de esta sección.

B.6.b. Documentos legislativos

En el Sistema de Administración de Expedientes (DMS) del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (*U.S. Department of Transportation*) (U.S. DOT) se pueden encontrar los documentos legislativos y los comentarios públicos al respecto. Para información de referencia, consulte el punto B.8.j. de esta sección.



B.6.c. Pautas extra-legislativas

En las Circulares sobre Navegación e Inspección de Buques (NVIC) publicadas por el USCG se brindan pautas extra-legislativas para la industria marítima. Las NVIC contienen una guía detallada sobre la aplicación o el cumplimiento de determinada reglamentación federal sobre seguridad marítima y los programas de seguridad marina del USCG. Para información de referencia, consulte el punto B.8.k de esta sección.



B.7. Programa de Cumplimiento Alternativo (ACP)

El Programa de Cumplimiento Alternativo (ACP) del USCG es uno de los planes reglamentarios más importantes de la década de los noventa en los EE.UU. El ACP reduce la responsabilidad reglamentaria de la industria marítima, sin menoscabar las normas de seguridad de buques. Otorga más flexibilidad en la construcción y operación de embarcaciones de bandera estadounidense. En este programa voluntario, las normas de las sociedades de clasificación, los convenios internacionales y el *Suplemento estadounidense* brindan una alternativa al Título 46 del CFR. Al cumplir con este equivalente, la norma alterna se aplica a través de verificaciones e inspecciones tradicionales llevadas a cabo por inspectores autorizados de las sociedades de clasificación. El USCG emite el Certificado de Inspección (COI) de un buque sobre la base de los informes redactados por las sociedades de clasificación. Para información de referencia, consulte el punto B.8.l. de esta sección.



B.8. Referencias

En esta sección se incluyen las siguientes referencias:

B.8.a. <i>Título 46</i> del CFR	http://www.access.gpo.gov/cgi-bin/cfrassemble.cgi?title=200146 Acceso al <i>Título 46</i> del CFR, <i>Actividad naviera (Shipping)</i> , así como a un listado de las partes de dicho título.
B.8.b. ISO	http://www.iso.ch/iso/en/stdsdevelopment/tc/tclist/TechnicalCommitteeDetailPage.TechnicalCommitteeDetail?COMMID=340 Acceso al Comité Técnico (TC) 8 de la ISO, Buques y Tecnología Marina.
B.8.c. ANSI	http://www.ansi.org/public/std_info.html Acceso al Almacenamiento Electrónico de Normas del ANSI.
B.8.d. <i>ASTM International</i>	http://www.astm.org/cgi-bin/SoftCart.exe/COMMIT/COMMITTEE/F25.htm?L+mystore+djdx7513+993145631 Acceso a información sobre el Comité internacional F25 de la ASTM, buques y tecnología marina.
B.8.e. IEC	http://www.iec.ch/index.html Acceso a las novedades, normas y trabajos técnicos de la IEC.
B.8.f. IACS	http://www.iacs.org.uk/index1.htm Acceso a información sobre la IACS.



B.8.h. <i>Título 49</i> del CFR	http://www.access.gpo.gov/cgi-bin/cfrassemble.cgi?title=200149 Acceso al <i>Título 49</i> del CFR, <i>Transporte (Transportation)</i> , así como a un listado de las partes de dicho título.
B.8.i. Boletín oficial de los EE.UU. (<i>Federal Register</i>).	http://www.access.gpo.gov/su_docs/aces/fr-cont.html Contiene los anuncios diarios sobre cambios e incorporaciones en el boletín oficial.
B.8.j. Sistema de Administración de Expedientes (DMS)	http://dms.dot.gov Contiene un listado, publicado por el DOT, de la reglamentación propuesta y definitiva, comentarios públicos e información relacionada con estos temas.
B.8.k. Circulares de Navegación e Inspección de Buques (NVIC)	http://www.uscg.mil/hq/g-m/nvic Describe el propósito de las NVIC. Se puede acceder a dichas circulares.
B.8.l. Programa de Cumplimiento Alterno (ACP)	http://www.uscg.mil/hq/g-m/nmc/acp.htm Acceso al ACP en el sitio en Internet sobre seguridad marítima, protección marítima y protección ambiental del USCG.



Sección C. Programa de documentación de buques

Introducción

La documentación del buque es una especie de registro nacional de embarcaciones que establece en forma concluyente la nacionalidad de la nave y la autorización para realizar una actividad comercial específica. Dicha autorización posee consecuencias nacionales e internacionales.

C.1. Misión

El Centro Nacional de Documentación de Buques (NDC) facilita el comercio marítimo y la posibilidad de financiamiento, a la vez que protege los privilegios económicos de los ciudadanos estadounidenses a través del cumplimiento de las normas.

C.2. Documentos

El NVDC emite los siguientes documentos:

- Certificados de documentación.
- Certificados de titularidad.
- Resumen de títulos.

En el NVDC también se registran instrumentos comerciales y se otorgan copias certificadas de asientos oficiales a pedido. También se cuenta con un listado de buques disponibles, en caso de guerra o emergencia, para la defensa y la protección de los Estados Unidos de América. Para acceder a la documentación de buques y a los formularios en línea, consulte el punto C.3.a de esta sección. Para interiorizarse sobre las políticas gubernamentales relacionadas con la documentación de naves, vea los puntos C.3.b. y C.3.c.

C.2.a. Certificados de documentación

El NVDC emite certificados de documentación (Formulario CG-1270) refrendados para:

- Pesca;
 - Navegación de cabotaje;
 - Registro;
 - Recreación.
-

C.2.b. Certificados de titularidad

El NVDC emite certificados de titularidad (Formulario CG-1330), en los que consta:

- El nombre y el número oficial del buque;
 - El nombre y domicilio del último propietario que figura en el registro;
 - La fecha de vencimiento del certificado de documentación;
 - Gravámenes pendientes, tales como hipotecas, hipotecas de primer grado, avisos de presentación sobre inscripción de un privilegio o derecho de preferencia;
 - Información sobre operaciones pendientes presentadas contra la nave.
-



C.2.c. Resumen de títulos El NVDC emite los resúmenes de títulos (Formulario CG-1332) o índices generales (Formulario CG-1332A), que contienen información acerca de la construcción y titularidad de un buque documentado y los gravámenes sobre él.

C.3. Referencias En esta sección se incluyen las siguientes referencias:

C.3.a. NVDC	www.uscg.mil/hq/g-m/vdoc/nvdc.htm Acceso a los formularios e instrucciones sobre documentación de buques, resumen de títulos y toda otra información referente al NVDC.
C.3.b. Título 46 USC 121	http://uscode.house.gov/title_46.htm Acceso al Capítulo 121, <i>Actividad naviera – documentación de buques (Shipping – Documentation of Vessels)</i> del Título 46 del Código de los Estados Unidos (USC).
C.3.c. Título 46 CFR 67	http://www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx_00/46cfr67_00.html Acceso a la Parte 67, <i>Actividad naviera – documentación de buques. (Shipping – Documentation of Vessels)</i> del Título 46 del CFR.



Sección D. Programa de licencias para navegantes

Introducción

El medio marino es riesgoso y puede ser peligroso para los navegantes inexpertos. Es necesario contar con habilidades especiales para hacer de la navegación y operación de una embarcación una actividad segura. Los marinos mercantes deben estar capacitados, deben ser competentes y físicamente aptos para operar un buque en forma segura, sin riesgos para el medio ambiente, pasajeros y carga.

D.1. Misión

Establecer, administrar y aplicar un programa global de licencias para los navegantes.

D.2. Tipos de licencias

En el programa de licencias para navegantes se otorgan dos tipos:

- Licencias exclusivas para aguas nacionales;
- Licencias que se ajustan a lo dispuesto por el *Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar* (STCW).

Para información de referencia, consulte el punto D.8.a de esta sección.

D.3. Normas de calificación para la obtención de licencias

El Servicio Guardacostas de los EE.UU. otorga licencias a aquellos navegantes que cumplen con las normas de calificación respecto de:

- Edad;
- Ciudadanía;
- Condición física;
- Carácter;
- Servicio marítimo habilitante;
- Evaluaciones (exámenes de competencia); y
- Capacitación especializada.

D.4. Credenciales

El Servicio Guardacostas de los EE.UU. emite las siguientes credenciales a los navegantes:

- Licencias;
- Certificados de Registro (COR);
- Documentos Habilitantes para Marinos Mercantes (MMD).

Es posible que las credenciales contengan restricciones con respecto al tipo de buque, arqueo, propulsión, caballos de fuerza o aguas en las cuales se autoriza el servicio.



D.5. Licencias

Las licencias de marinos mercantes se otorgan al siguiente personal:

- Oficiales de cubierta;
- Oficiales de máquinas;
- Oficiales de radiocomunicaciones.

Para información de referencia, consulte el punto D.8.a de esta sección.

D.5.a. Oficiales de cubierta

Los oficiales de cubierta están a cargo de la navegación del buque y de la administración del departamento de cubierta. Las licencias de los oficiales de cubierta se otorgan en razón del:

- Grado (por ejemplo, capitán, primer oficial, segundo oficial de cubierta, tercer oficial de navegación, piloto, operador);
 - Restricciones sobre tipos de naves (por ejemplo, buque para industria pesquera o de pasaje no inspeccionados);
 - Medios de propulsión (vapor, motor, vela o vela auxiliar);
 - Arqueo del buque (desde un máximo de 5 hasta cualquier tonelaje de registro bruto); y
 - Ruta (por ejemplo, interior, Grandes Lagos, cabotaje u oceánica).
-

D.5.b. Oficiales de máquinas

Los oficiales de máquinas están a cargo de la planta propulsora del buque y de la administración del departamento de máquinas. Las licencias de los oficiales de máquinas se otorgan en razón del:

- Grado (por ejemplo, jefe de máquinas, primer maquinista asistente [el equivalente del STCW es segundo oficial de máquinas], segundo maquinista asistente, tercer maquinista asistente, maquinista asistente, maquinista de guardia designado);
- Restricciones sobre tipos de naves (por ejemplo, buque para industria pesquera o de pasaje no inspeccionados);
- Arqueo del buque;
- Medios de propulsión (vapor o motor), caballos de fuerza (desde 1000 hasta cualquier otra potencia); y
- Ruta (por ejemplo, cabotaje u oceánica).

Las restricciones de las licencias para oficiales de cubierta y de máquinas, incluidos el arqueo y los caballos de fuerza, se basan en el tipo de experiencia de los postulantes y la aprobación de los exámenes escritos correspondientes. Cada licencia posee requisitos distintos para el servicio marítimo y los exámenes.



D.5.c. Oficiales de radiocomunicaciones

La mayoría de los buques de gran tamaño y de navegación oceánica deben participar en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad marítimas (SMSSM). En la reglamentación en vigor se exige que los oficiales de cubierta que poseen licencias válidas para el servicio marítimo deben estar calificados como operadores de radio del SMSSM. Estos oficiales de cubierta están a cargo de la mayoría de las funciones de radiocomunicaciones que anteriormente realizaban los oficiales de comunicaciones por radio. En el pasado, se otorgaban licencias a los oficiales de radiocomunicaciones, pero actualmente sus servicios ya no son necesarios en muchas de las embarcaciones. Se seguirán otorgando estas licencias para aquellos solicitantes que cumplen con los requisitos de calificación, aunque, para fines prácticos, esta licencia ya no se utiliza en la mayoría de los buques mercantes. Se otorgará un refrendo de los certificados STCW a aquellos navegantes que cumplan con los requisitos para la certificación del SMSSM.

D.6. Certificados de registro

Se otorgan Certificados de Registro (COR) a aquellos oficiales que pertenecen al departamento de personal. Los certificados de registro de los oficiales de personal se otorgan en razón del grado (por ejemplo, jefe de comisarios de a bordo, comisario de a bordo, médico o enfermero/a profesional), pero también es posible que se incluya a otro personal adicional (por ejemplo, médico asistente de a bordo, paramédico o farmacéutico). No es necesario que los aspirantes a oficiales de personal realicen una evaluación por escrito, sólo deben presentar una carta en la que se expliquen los motivos por los cuales necesitan un COR. Cada grado de COR posee distintos requisitos de experiencia dentro del área con relación a la cual se solicita el certificado. Para información de referencia, consulte el punto D.8.a. de esta sección.

D.7. Documentos habilitantes para marinos mercantes

Todos aquellos navegantes que desarrollan su labor en embarcaciones a partir de las 100 toneladas de registro bruto y en todos los servicios, excepto en los buques que navegan exclusivamente en ríos, deben obtener los documentos habilitantes para marinos mercantes. También es posible que se los refrende con uno o más marineros calificados en funciones de personal sin licencia para respaldar la operación del buque. Para información de referencia, consulte el punto D.8.a de esta sección.

D.7.a. Marineros no calificados

Existen grados no calificados para aquellos ingresantes que generalmente poseen poca o ninguna experiencia en el servicio marítimo habilitante. Dichos grados son:

- Marinero de segunda (departamento de cubierta);
- Engrasador (departamento de máquinas);
- Despensero (departamento de camareros).



D.7.b. Marineros
calificados

Las calificaciones de los marineros se emiten sobre la base del servicio marítimo previo en un departamento en particular o en capacitación especializada. Además, se debe aprobar un examen y demostrar competencia a través de evaluaciones prácticas de las habilidades profesionales.

- Las calificaciones de los miembros del departamento de cubierta se dan en razón de la categoría del marinero (por ejemplo, de primera o contramaestre) y de las restricciones por tipo de buque (por ejemplo, buques de vela o de suministros costa afuera);
- Las calificaciones de los miembros del departamento de máquinas se emiten en razón del tipo (por ejemplo, miembro calificado del departamento de máquinas) y de la calificación específica (por ejemplo, engrasador, bombero/aguatero, maquinista subalterno, mecánico de las máquinas de cubierta o maquinista);
- También se dan calificaciones para aquellos que poseen experiencia o capacitación especializadas, por ejemplo: operador de embarcación salvavidas, encargado de las bombas de los tanques o encargado del mantenimiento del SMSMM en alta mar.

D.8. Referencias

En esta sección se incluyen las siguientes referencias:

D.8.a. <i>Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar</i>	http://www.uscg.mil/STCW/1-home.htm Acceso al Centro de información sobre requisitos para las licencias de navegantes, documentación o certificados de registro de los EE.UU.
--	--