

DOCUMENTOS VARIOS

OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA DVMP-2024-0159

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES. DIVISIÓN MARITIMO PORTUARIA, DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD. Quepos, al ser las diez horas y treinta minutos del dos de octubre del dos mil veinticuatro.

Procede la División Marítimo Portuario y la Dirección de Navegación y Seguridad dentro de sus atribuciones y facultades a dictar la resolución pertinente para establecer los requisitos y condiciones para autorizar a las embarcaciones nacionales de pesca, el uso de embarcaciones de supervivencia rígidas alternativa para su inserción en las listas de requisitos técnicos según la autonomía.

CONSIDERANDO

1º) Que la Ley de Creación del MOPT N° 3155 de 5 de agosto de 1963 y sus reformas, establece en su artículo 2º, siguientes y concordantes, la competencia material que asiste al Ministerio, consignándose en su inciso c), la obligación ineludible de planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y cabotaje, las vías y terminales de navegación interior, los sistemas de transbordadores y similares; así como regular y controlar el transporte marítimo internacional, de cabotaje y por vías de navegación interior.

2º) Que conforme al Decreto Ejecutivo N° 40803-MOPT, publicado en el Alcance N° 47 del Periódico Oficial La Gaceta del día 2 de marzo del 2018, le corresponde a la División Marítima Portuaria y sus dependencias competentes, velar por la seguridad de la navegación y por la protección de la vida en el mar, por medio de la inspección técnica a embarcaciones nacionales menores y mayores a 50 TRB, para la obtención del Certificado de Navegabilidad.

3°) Que conforme al Decreto Ejecutivo N° 19081-MOPT del 28 de abril de 1989 de Inspección de Embarcaciones Nacionales, los reconocimientos, inspecciones o revisiones a que se refiere dicho reglamento, tiene por objeto verificar las condiciones mínimas de conservación del buque, salvaguardar la vida humana en el mar, comprobar el estado de funcionamiento del equipo y cantidad según su autonomía.

4°) Que el Decreto N° 19801 supra, su artículo 4 señala lo siguiente:

“Artículo 4°. -Los buques podrán ser objeto de las inspecciones que a continuación se detallan:

4.1 Un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio:

Comprenderá una inspección completa de la estructura, estabilidad, maquinaria, disposición estructural y materiales. Esta se realizará de modo que garantice que la disposición, materiales y los escantillones de la estructura, recipientes a presión y sus accesorios, máquinas principales y auxiliares, instalaciones eléctricas, radioeléctricas, radiotelegráficas, los botes salvavidas a motor, los aparatos radioeléctricos portátiles de las embarcaciones de supervivencia, las radiobalizas de localización de siniestros (EPIRB), los dispositivos de salvamento, detección y extinción de incendios, el radar, los ecosondas, los girocompases y demás equipos y accesorios; cumplan las disposiciones emitidas por la Dirección General de Transporte Marítimo.” (El destacado no corresponde al original).

5°) Que para establecer los requerimientos técnicos que se exigen a las embarcaciones nacionales referidos en el Decreto N° 19801-MOPT y “demás equipos y accesorios” que cumplan las disposiciones emitidas por la Dirección de Navegación y Seguridad, se deben considerar, entre otros factores, la denominada

autonomía, que conforme al Decreto Ejecutivo N° 28742-MOPT del 19 de junio del 2000 “Reglamento a Emisión de Zarpe a las Embarcaciones de Bandera Nacional”, se entiende como “aquella distancia que el buque puede recorrer desde un puerto base hasta el próximo puerto de refugio así como la distancia que puede existir entre el buque y la costa”, resultando reconocidas administrativamente tres tipos: hasta tres millas náuticas -reconocida en el decreto número 28742 supra-, hasta cuarenta millas náuticas y más de cuarenta millas náuticas.

6°) Que una embarcación de supervivencia se define como aquella embarcación con la que se puede preservar la vida de personas que están en peligro desde el momento en que abandonan la embarcación principal hasta el momento de su efectivo rescate.

7°) Que para los efectos de la presente resolución, se entenderá como “embarcación de supervivencia alternativa (ESA)” aquella cuyos parámetros mínimos para su autorización de uso, se establecen y regulan por medio de la presente.

8) Que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través de la División Marítimo Portuaria ha promovido las acciones necesarias dentro del marco de sus competencias, para que el sector pesquero disponga de alternativas que mejoren y permitan el acceso a embarcaciones de supervivencia diseñadas, construidas y certificadas bajo estándares internacionales, en búsqueda de soluciones que protejan efectivamente la vida humana en el mar ante situaciones de emergencia como las previstas.

9) Que los esfuerzos del Ministerio por normalizar el uso de supervivencia diseñadas, construidas y certificadas bajo estándares internacionales para las embarcaciones de pesca con autonomía de más de cuarenta millas náuticas, han

resultado infructuosos, debido principalmente a la oposición de los usuarios del sector quienes alegan insolvencia económica para sufragar los costos de estos equipos.

10) A fin de buscar una alternativa que permita mejorar las condiciones de la embarcación de supervivencia, la Dirección de Navegación y Seguridad, el 30 de junio del 2022 generó el oficio DMP-DNS-2022-697 del 30 de junio del 2022 el cual contiene entre otros, una propuesta de disposiciones generales para las embarcaciones que se les ha denominado en la presente como ESA, la cual, se expuso ante representantes del sector pesquero nacional de palangre, obteniéndose como respuesta el documento con consecutivo CNPP-DE-01-08-2022.

11) Que mediante oficio DVMP-DNS-2022-1284 de fecha 16 de noviembre del 2022, un equipo técnico del Departamento de Control de la Navegación señala que *“como corolario de todo lo anterior, se considera que las condiciones de estabilidad, flotabilidad y resistencia son unas de las más críticas para una balsa salvavidas, de ahí que existan constructores a nivel mundial ampliamente reconocidos que permiten tener un mayor grado de seguridad en la protección de la vida humana. Es plausible que el oficio DVMP-DNS-2022-697 haga mención de la exigencia para que el inspector verifique aspectos de estabilidad, flotabilidad y resistencia para las pangas que van a “sustituir” temporalmente las balsas salvavidas, sin embargo, por todo lo expuesto en este documento, al ser las pangas de las embarcaciones de pesca, construcciones artesanales ya existentes, será imposible para los inspectores verificarlos, e inviable para el usuario someterlos a tales procesos de verificación; de ahí que la balsa salvavida reviste una barrera de seguridad fundamental y un elemento insustituible para cualquier tipo de embarcación que navegue a una autonomía de más de 40 millas náuticas”*, situación que obliga a continuar con los análisis técnicos para lograr una propuesta viable técnicamente

para el resguardo de la vida humana en el mar, y por otro lado con un grado de inversión menor comparado a las otras alternativas vigentes.

12) En virtud de los análisis técnicos indicados en los considerandos anteriores, y a partir del oficio DMP-DNS-2022-697 y del documento CNPP-DE-01-08-2022, la propuesta final de la ESA ha venido siendo discutida y mejorada a lo interno de la Dirección de Navegación y Seguridad, proceso que concluye con las disposiciones emanadas mediante la presente, como solución técnica y económicamente viable, como alternativa al uso de embarcaciones de supervivencia construidas, diseñadas y certificadas bajo estándares internacionales.

13) El proceso de análisis y mejora de la propuesta generada por medio del oficio DMP-DNS-2022-697 y de lo indicado en el informe CNPP-DE-01-08-202, se complementó con la aplicación de dos ejercicios prácticos para observar y determinar la capacidad de respuesta de la propuesta de ESA. En una primera sesión, se llevó a cabo un ejercicio el día 28 de diciembre de 2022 en una zona cercana a la costa de Puntarenas, y un segundo ejercicio práctico a una distancia aproximada de 40 millas náuticas, que permitió la presentación por parte del Ing. José Luis Paredes Araya, en su calidad de Capitán de Puerto de la Capitanía de Puntarenas, del informe DVMP-DNS-CP-P-2023-153 del 17 de octubre del 2023 dirigido al MSC. Verny Jiménez Rojas, Director General de la División Marítimo Portuaria.

14) Por medio del informe DVMP-DNS-CP-P-2023-153 del 17 de octubre del 2023, el Ing. José Luis Paredes Araya, en su calidad de Capitán de Puerto de la Capitanía de Puntarenas, rindió informe de ejercicio balsa salvavidas en zona de mar crepado (más de 40 millas) en el cual se manifiesta entre otros lo siguiente:

... "El día el 11 de octubre de 2023, este servidor conjuntamente con el Servicio Nacional de Guardacostas, en la posición Latitud Norte 07:20 y Longitud Oeste 084:50, supervisó la ejecución de

una prueba en mar encrespado a más de 40 millas, la cual consistió en el lanzamiento, puesta en el agua y corrimiento a 5 nudos durante aproximadamente 5 minutos del prototipo de balsa salvavida rígida tipo panga que el sector pesca costarricense propuso como dispositivo de salvamento para las embarcaciones pesqueras que navegan en la categoría actual de autonomía de más de cuarenta millas náuticas..."

..." La prueba resultó exitosa debido a que la balsa no sufrió ningún tipo de volcamiento ni quebranto ni arrufó ni torcedura dinámica..."

..."Esta prueba es la que faltaba en alta mar conforme a la matriz de evaluación del Código de Dispositivos de Seguridad"...

..."Ahora solo resta hacer la inspección de los equipos que debe llevar a bordo al momento de ser lanzada en un evento de protección y rescate de la tripulación en alta mar..."

..."La balsa debe mantener en su pañol comida igual, similar o equivalente a la que se mantiene en las balsas salvavidas certificadas, además de señales fumígenas, tales como bengalas, cohetes con paracaídas y humo anaranjado..."

..."Debido al resultado de la prueba este servidor concluye que, El prototipo de la balsa salvavidas rígida tipo panga puede contribuir al salvamento y rescate de una tripulación ante un evento de Abandono de Buque, por lo que puede utilizarse para sustituir a la panga a remos que actualmente la DNS aprueba para otorgar Certificados de Navegabilidad a las embarcaciones de pesca con autonomía de más de 40 millas náuticas"...

..."Finalmente, para finiquitar la inspección al prototipo, se solicitará a los armadores:

1-Agregarle a la balsa prototipo una bandera "Víctor" que significa "necesito auxilio"

2- Rotular la balsa prototipo con el nombre y puerto de registro de la embarcación a la que pertenece, sin la matrícula."...

..." En conclusión, se menciona que, una vez aprobado de parte de la Dirección de la DNS el uso del prototipo, todas las balsas que presente la flota pesquera con autonomía de más de 40 millas náuticas deben estar homologadas con el prototipo, es decir, deben ser similares..."

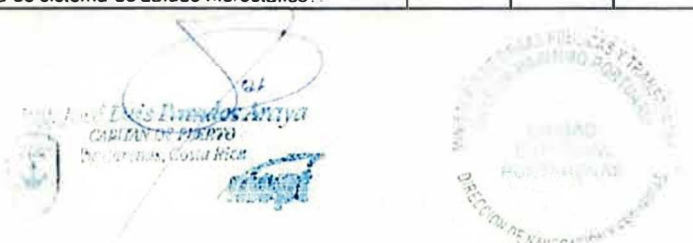
15) El documento adjunto al oficio DVMP-DNS-CP-P-2023-153 del 17 de octubre del 2023 denominado "HOJA DE INSPECCIÓN Balsa Salvavidas", menciona entre otros lo siguiente:

Según el convenio SOLAS y el Código Internacional de Dispositivos de Salvamento, (IDS) las balsas salvavidas deben cumplir con las siguientes características:		 Ministerio de Obras Públicas y Transportes Descripción, regla, cumplimiento		
¿Que tipo de balsa salvavidas inspecciona?	Balsa Salvavidas autoinflable			N/A
	Balsa Salvavidas rígida			N/A
	Bote salvavidas cerrado			N/A
	Bote salvavidas abierto			N/A
	Bote de rescate			N/A
	Otro	Balsa salvavidas de fabricación artesanal sector pesca Costa Rica	SI	
Comentario: Según el Convenio SOLAS, ratificado por Costa Rica en 2010, Capítulo IV, Las embarcaciones de supervivencia cumplirán con lo prescrito: Toda balsa salvavidas estará fabricada de modo que, una vez a flote, pueda resistir treinta días de exposición a la intemperie, sea cual fuere el estado de la mar, de forma tal, que para el análisis de esta investigación, se establecen los criterios mínimos que debe cumplir el dispositivo de salvamento denominado balsa salvavidas, según acuerdos de la Organización Marítima Internacional OMI. <u>Así las cosas, para este caso debe entenderse que el convenio SOLAS es una guía para establecer requisitos y parámetros mínimos de seguridad en la balsa o bote salvavidas de navegación nacional</u>				

¿Que tipo de izado y puesta a flote utiliza?	De lanzamiento por borda.	SI		
	De arriado por pescante.			NO
	Otro			
Comentario: El lanzamiento y puesta a flote del dispositivo balsa salvavidas requiere de la fuerza de tres tripulantes				

	Nombre del fabricante	Fabricación empírica, artesanal sector pesca		
Particularidades del dispositivo de salvamento marítimo tipo balsa salvavida, inspeccionado.	Pais de origen	Costa Rica		
	Certificación SOLAS ¿Cumple el fabricante con la resolución A.761(18) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar?		NO	
Esta investigación es en alusión al oficio DVMP-DNS-2022-1284, referente al equipo de Comentario: seguridad Balsa Salvavidas y la propuesta de sustitución por parte del sector pesquero nacional				

DESCRIPCIÓN CRITERIO DE INSPECCION	SI	NO	N/A	F/I
¿El dispositivo inflador, cinta salvavidas, podrá lanzarse sin que sufra alteraciones ni ella ni su equipo desde 18 metros de altura?	SI			
¿Es resistente conforme al criterio de la Organización Marítima Internacional (OMI), código IDS?			N/A	
¿Podrá ser remolcada a tres nudos con toda su asignación de personas completas, equipo y ancla flotante largada? *			N/A	
¿Su casco y capota de color naranja es retardante a la acción del fuego? *	SI			
¿Podrá flotar con un solo flotador con toda la asignación de personas a bordo y entre dos aguas con dos personas que efectúen el inflado manual?			N/A	
¿ En caso de hundimiento, saldrá de su estiba, se inflará y se apartará del buque?			N/A	
¿ Su comportamiento a 3 mn de autonomía es el mismo que a más de 40 mn?	SI			
¿Se inflará en menos de tres minutos?			N/A	
¿Viene marcada con instrucciones, número máximo de personas, altura de la estiba y longitud de la boza?.				F/I
¿La capota de color naranja es bien visible, cintas reflectivas y luz interior y exterior?.	SI			
¿El doble fondo permite ser inyectado de aire con un inflador manual para aislamiento. Es independiente del inflado de la balsa y se tendrá en cuenta que ello no afecte a la estabilidad de la misma?.			N/A	
¿Lleva guinaldas salvavidas?.				F/I
¿La masa total máxima con equipo siempre menor de 185 Kg?.			N/A	
¿está provista de sistema de zafado hidrostático?.			N/A	



DR. J. JOSÉ LUIS FERNÁNDEZ ANTAYA
CARIBAN DE PUERTO
 Director General, Costa Rica

MARITIMO
 DIRECCIÓN DE NAVIGACIÓN Y TRÁFICO MARÍTIMO
 PORTO RICO

¿Capacidad mínima 6 personas?.	SI			
¿Mantendrá su estabilidad en mar encrespado?. *	SI			
¿Si se despliega y cae en posición invertida, una sola persona podrá voltearla? (para ello es preciso que esté completamente inflada).			N/A	
¿No se practica su manejo como en el caso de los botes y se utilizan solo en situaciones reales?.	SI			
¿La boza o cabo de inflado será el doble de la altura de la eslaba y nunca menor de 15 metros? *			N/A	
¿Dotada con equipo de supervivencia?.	SI			
¿Dotadas de material con flotabilidad propia, retardante a la acción del fuego?.	SI			
¿El piso de la balsa impedirá la entrada de agua y aislará a los ocupantes del frío?.	SI			
¿Tendrá acceso desde el agua por medio de una rampa rígida o escalas de peldaños?.			N/A	
¿Podrá prestar servicio sin riesgos sea cual fuere la cara sobre la cual está flotando?.			N/A	
¿Tendrá flotabilidad tal, que completa de personal y equipo pueda ser remolcada hasta tres nudos en aguas tranquilas?. *	SI			
¿Tendrá estabilidad positiva con toda la asignación de personas equipo, estando perforado su casco en un punto cualquiera por debajo de la línea de flotación?.			N/A	
¿El total de personas con chalecos salvavidas puedan ir sentados en posición normal?.	SI			
¿Cada asiento estará claramente señalado?.			N/A	
¿El acceso será tal que permita embarcar a la totalidad en no más de 3 minutos?.	SI			
¿El material tendrá flotabilidad propia y no será atacable por el agua de mar o hidrocarburos?.	SI			



 José Luis Pineda Arce

 CAMARERO DE PUERTO

 Puerto Limón, Costa Rica



16) Que además de las consideraciones técnicas desarrolladas y ejercicios ejecutados para verificar las capacidades reales de la propuesta de ESA rígida, como alternativa al requerimiento de balsa salvavidas, se tomó en cuenta que para el caso del sector pesquero la totalidad de los ocupantes de sus embarcaciones se constituyen como tripulantes, y por ende, deben de disponer del denominado Certificado de Zafarrancho, el cual obtienen una vez aprobado y verificadas las competencias, conforme al desarrollo de los cursos modelo OMI de primeros

auxilios básicos (curso modelo OMI N° 1.13), en el curso de Técnicas de Supervivencia Personal (curso modelo OMI N° 1.19), en el Curso Prevención y Lucha contra Incendios (curso modelo OMI N° 1.20) y el Curso Seguridad Personal y Responsabilidades Sociales (curso modelo OMI N° 1.21), por lo que disponen de las competencias para reaccionar adecuadamente ante una emergencia que provoque el abandono de la embarcación y el uso de dicho dispositivo.

17) Mediante el oficio DVMP-DNS-2024-22 del 15 de enero de 2024, el Lic. Nelson Soto Corrales en su calidad de Director de Navegación y Seguridad, comunica entre otros lo siguiente:

“...con el objetivo de lograr el desarrollo de una propuesta que permita dar respuesta efectiva y segura, se otorga una prórroga hasta el 01 de enero de 2025 para la determinación e implantación de las medidas complementarias y/o alternativas al requerimiento, y hasta tanto, se mantendrán las medidas vigentes aplicadas hasta antes del 31 de diciembre de 2023 sobre dicho dispositivo de salvamento marítimo...”

RESULTANDO:

Que la División Marítimo Portuario y la Dirección de Navegación y Seguridad, en apego a las facultades que le otorga el Decreto Ejecutivo N° 19081-MOPT sobre la determinación de los “demás equipos y accesorios” que deben portar las embarcaciones nacionales, y conforme a los principios y reglas unívocas de la ciencia o de la técnica, en el presente caso para velar por la protección de la vida humana en el mar, se considera viable autorizar el uso de una embarcación de supervivencia alternativa a la balsa salvavidas, esto en embarcaciones de pesca que navegan hasta cuarenta millas náuticas y más de cuarenta millas náuticas, sin detrimento a las acciones que permitan a la flota nacional disponer de embarcaciones de supervivencia diseñadas, construidas y certificadas bajo estándares internacionales.

POR TANTO

Con asidero legal en la Ley de Creación del MOPT N° 3155 de 5 de agosto de 1963, el Decreto Ejecutivo N° 40803-MOPT Reforma Organizativa y Funcional de la División Marítimo Portuaria, y el Decreto Ejecutivo N°19081-MOPT:

RESUELVE,

PRIMERO: Autorizar el uso de una embarcación de supervivencia rígida alternativa a partir de la publicación de la presente resolución, cuyo modelo de gestión se detalla más adelante.

SEGUNDO: El uso obligatorio de la opción de la Embarcación de Supervivencia Alternativa para el cumplimiento de la disposición a bordo del dispositivo de salvamento, regirá a partir del 02 de enero del 2025.

TERCERO: Se establecen como parámetros y requisitos para la autorización de implementación y uso de una embarcación de supervivencia alternativa (ESA) los siguientes:

Para la administración

Autorización de uso de la ESAS: Se autoriza el uso de la embarcación de supervivencia alternativa en tanto se verifique a satisfacción de la Administración el cumplimiento de todo lo establecido en la presente resolución.

Verificación de los ejercicios con el ESA: Los funcionarios de la Dirección de Navegación y Seguridad podrán verificar los registros de los ejercicios que se deben llevar a cabo con el ESA como requisito para el otorgamiento del certificado de navegabilidad.

Inspección de la ESA: La Administración, a través de los inspectores autorizados de la Dirección de Navegación y Seguridad, verificarán el proceso constructivo, el estado de conservación y el equipamiento de la ESA como parte de la inspección técnica para obtener el certificado de navegabilidad de la embarcación.

Para el Capitán y el Armador (Persona Física o Jurídica) que está explotando la Embarcación

Puesta en operación de la embarcación de supervivencia: Durante la navegación se dispondrá de un mínimo de tres tripulantes encargados de poner a flote la ESA para su uso en situaciones de emergencia.

Realización de ejercicios: El Capitán y el armador (persona física o jurídica que está explotando la embarcación sea o no el propietario registral de la misma), deberán ejecutar pruebas prácticas de abandono de la embarcación principal haciendo uso del ESA con una periodicidad de al menos una cada tres meses.

Evidencia de los ejercicios: El Capitán y el armador (persona física o jurídica que está explotando la embarcación sea o no el propietario registral de la misma), deben evidenciar que las tripulaciones están haciendo pruebas prácticas de abandono de la embarcación principal con el uso de la ESA, para lo cual se debe hacer uso de las bitácoras de navegación de la embarcación principal para su registro.

Estiba de la ESA: El Capitán y el armador (persona física o jurídica que está explotando la embarcación sea o no el propietario registral de la misma), deben garantizar que la ESA se estibe de modo que facilite su uso inmediato ante una situación de emergencia.

Para el propietario registral y el armador (persona física o jurídica que está explotando la embarcación)

- 1) Solicitud de inspección de la embarcación principal y la ESA:** El usuario debe adjuntar a la solicitud de obtención del certificado de navegabilidad, la declaración jurada correspondiente, firmada por un profesional responsable del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos (CFIA) conforme el punto 2 siguiente.

- 2) Declaración jurada protocolizada ante notario público del profesional responsable:** El usuario debe presentar una declaración jurada firmada por un profesional inscrito y al día con su cuota de colegiatura del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos en las atinencias académicas de arquitectura, ingeniería civil, ingeniería en construcción, ingeniería mecánica o ingeniería electromecánica, incluida la especialidad de Arquitecto o Ingeniero Naval por medio de la cual, el profesional bajo fe de juramento declara que la ESA fue construido y diseñado bajo los lineamientos de la presente resolución administrativa, e indicar el nombre y matrícula de la embarcación principal.

3) El contenido y formato de la declaración jurada es el siguiente:

DECLARACIÓN JURADA Diseño y Construcción de ESA

Yo, NOMBRE DEL PROFESIONAL, con documento de identidad _____, en calidad de profesional incorporado al Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos (CFIA), con número de carnet _____ y al día con el pago de obligaciones ante dicho Colegio Profesional, conocedor de las penas con que la Ley Costarricense castiga el delito de perjurio y falso testimonio, de las responsabilidades civiles que se puedan derivar de este acto, y de las consecuencias sobre el ejercicio profesional que puede conllevar, bajo fe de juramente DECLARO LO SIGUIENTE:

PRIMERO: Que, en mi calidad profesional responsable he verificado a satisfacción el diseño y construcción final de la Embarcación de Supervivencia Alternativa (ESA), la cual pertenece a la embarcación denominada NOMBRE DE LA EMBARCACIÓN, NÚMERO DE MATRÍCULA, incluyendo todos los lineamientos de la Resolución Administrativa NUMERO DE RESOLUCIÓN de fecha DÍA, MES, AÑO.

SEGUNDO: Que el suscrito verificó que la ESA perteneciente a la embarcación con matrícula NUMERO DE MATRICULA DE LA EMBARCACION PRINCIPAL, se diseñó y construyó con parámetros de estabilidad, flotabilidad y resistencia para las condiciones de una navegación ilimitada (a más de cuarenta millas náuticas) obteniendo una capacidad para albergar un total de XXXX personas.

TERCERO: Que libera de toda responsabilidad civil, penal y administrativa a la División Marítimo Portuaria, a la Dirección de Navegación y Seguridad a la Capitanía de Puerto y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, respecto de sus manifestaciones, así como en caso de incumplimiento de los compromisos adquiridos mediante esta declaración jurada y ante reclamos de terceros.

CUARTO: Que se emite la presente el DÍA, MES AÑO a solicitud del propietario registral de la embarcación, NOMBRE DE LA PERSONA FÍSICA O JURÍDICA PROPIETARIO DE LA EMBARCACIÓN

*****ÚLTIMA LÍNEA*****

Firma del declarante: _____

Número de identificación del declarante: _____

4) Los requisitos y equipamiento que debe cumplir la ESA son los siguientes:

DISPOSICIONES GENERALES PARA LAS ESA

1. Toda embarcación de pesca con autonomía de navegación de hasta cuarenta millas y más cuarenta millas náuticas estará provista de una o varias ESA con

capacidad para el número total de tripulantes a bordo, en concordancia con en el respectivo certificado de navegabilidad.

2. Las ESA deben estar siempre a bordo e inmediatamente disponibles en caso de emergencia. En consecuencia, irán estibados en condiciones de seguridad en lugar visible de modo que sea posible soltarlo rápidamente, sin nada que lo sujete permanentemente.

3. Las ESA estarán fabricadas, con el diseño y resistencia tal que puedan ser lanzados al agua desde su lugar de estiba sin que sufran averías, para lo cual el profesional responsable debe dejar plasmada dicha condición y verificación.

4. Toda ESA estará fabricada de modo que puesto a flote pueda resistir 30 días la exposición a la intemperie, sea cual fuere el estado de la mar.

5. Toda ESA estará provista de un paquete de emergencia el cual deberá estar a bordo, contenido en un recipiente totalmente estanco al agua y podrá flotar sin que su contenido sufra daños. Tendrán su armamento completo antes de que la nave se haga a la mar.

6. Las ESA deberán ser inspeccionadas cada año por personal competente, cuando la nave a la cual pertenezca requiera ser inspeccionada para la renovación del certificado de navegabilidad respectivo.

ESPECIFICACIONES QUE DEBEN SATISFACER LAS EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA ALTERNATIVA

1. Estarán diseñados y contruidos de tal forma que, por sus características y dimensiones, verificadas por el profesional responsable, sean capaces de:

- mantener la estabilidad con su carga completa de personas y equipo.
- capacidad de ser remolcada con seguridad y rapidez aún en condiciones desfavorables.
- que se pueda embarcar en ellas rápidamente y con orden.

2. Las ESA estarán contruidos y tendrán forma y proporciones que les brinden estabilidad aún en condiciones de mar encrespada y su francobordo no será inferior a 30 centímetros cargada completamente.
3. Construida con materiales resistentes, preferiblemente piroretardantes
4. Tendrá una boza resistente de longitud por lo menos de 10 metros y una amarra en forma de guirnalda en su contorno exterior, y estará dispuesto de modo que impida que al soltarse la ESA, sea arrastrada hacia el fondo por la embarcación principal que se hunde
5. Llevará una amarra en forma de guirnalda en su contorno exterior, por encima de la línea de flotación, a fin de ofrecer la posibilidad de rescatar y recoger a personas que hayan caído al agua.
6. Deberá estar provista de bandas retro reflectante en sus costados para facilitar su detección.
7. Deberá llevar marcado con caracteres permanentes y legibles el nombre y puerto de registro de la nave a la que pertenezca. Dicha rotulación se realizará con pintura de color negro, que contraste con el de la embarcación de supervivencia que será de color naranja
8. Podrán estar provistas de compartimientos estancos suficientes para estibar los pequeños componentes del equipo, el agua y las provisiones. El equipo irá sujeto de tal manera que no entorpezca ningún procedimiento de abandono del buque. Todos los elementos del equipo del bote serán empaquetados de forma adecuada y compacta.

EQUIPAMIENTO A BORDO DE LA EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA ALTERNATIVA

1. Alimentación:

- Una ración de emergencia certificada y vigente, que dé como mínimo 10.000 Kilo-joules (2388 Kcal) por cada tripulante.
- Uno y medio litros de agua por cada tripulante en envases estancos.
- un vaso graduado inoxidable para beber.

2. Señales visuales:

- Seis (6) bengalas de mano certificadas y vigentes.
- Dos (2) señales fumígenas certificadas y vigentes.
- Cuatro (4) cohetes lanza bengalas en paracaídas certificados y vigentes.

3. Equipo de la ESA.

El equipo normal de un bote salvavidas debe ser el siguiente:

- Dos remos flotantes.
- Un ancla flotante provista de sus respectivos cabos guías.
- un pequeño aro flotante sujeto a una cuerda de por lo menos 30 m de longitud
- un cuchillo de hoja fija y mango preferiblemente flotante, sujeto por una cuerda,
- un botiquín de primeros auxilios en un estuche impermeable que se pueda cerrar herméticamente tras haber sido utilizado.
- un silbato u otro medio equivalente para dar señales acústicas.
- una linterna eléctrica impermeable adecuada para hacer señales Morse, un juego de pilas de respeto y una bombilla de respeto en un receptáculo impermeable.
- un juego de aparejos de pesca.

Cuarto: Publíquese.

Es todo.

Ing. Efraín Zeledón Leiva, Viceministro de Infraestructura, Ministerio de Obras Públicas y Transportes.—MSC. Verny Jiménez Rojas, Director General, División Marítimo Portuario.—MBA. Fabián Meneses Garro, Director, Dirección de Navegación y Seguridad.—O.C.Nº 46000 87592.—Solicitud Nº 2024-0079.—1 vez.—(IN2024902060).