

CIRCULAR AD Nº 005/2021

- Para:** Armadores, Operadores, Arrendatarios, Apoderados Legales, Empresas Navieras, Funcionarios de supervisión por el Estado Rector del Puerto, Organizaciones Reconocidas (OR`S) y sus Representantes Legales, Capitanes de Buques Internacionales y demás interesados de la Comunidad Marítima.
- Tema:** **ADOPCIÓN** de las Directrices emanadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) a través del Comité de Seguridad Marítima en su 102º período de sesiones, de fecha 04 al 11 de noviembre del 2020, relativo a las **“DIRECTRICES PROVISIONALES SOBRE LOS CRITERIOS DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA DE SEGUNDA GENERACIÓN”**, la que tiene como propósito permitir la utilización de las técnicas de simulación numérica más modernas para evaluar el nivel de seguridad de un buque en lo que respecta a la estabilidad sin avería.
- Referencias:** La Constitución de la República; Convenios Internacionales del ámbito marítimo, Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional (DECRETO 167-94 y sus Reformas), específicamente en sus Artículos 1, 5, 91 y 92 numerales 1) y 29); Decreto PCM 040-2013 (Estrategia Marítima), **CIRCULAR MSC. 1/CIRC. 1627 Y SU ANEXO (PÁGINAS 1 y 2) DIRECTRICES PROVISIONALES SOBRE LOS CRITERIOS DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA DE SEGUNDA GENERACIÓN**, adoptada el 10 de diciembre del 2020 y Acuerdo No. 071-2012, publicado en el Diario Oficial “La Gaceta” con número 33,001 y otras aplicables.

La presente **CIRCULAR AD No. 005/2021** tiene la finalidad de hacer de su conocimiento lo siguiente:

PRIMERO:

Que la Dirección General de la Marina Mercante, tiene como propósito asegurar la efectividad y control de la administración de los Instrumentos Marítimos de los cuales Honduras es Parte; Por lo que a través del Acuerdo No. 071/2012 de fecha 26 de Noviembre del año 2012; Adopta y Unifica en forma expedita las diversas implementaciones de documentos que emanen de la Organización Marítima Internacional (OMI), con la intención de apegar al Estamento Jurídico Nacional las diferentes Directrices y Practicas generadas por la OMI.





DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE



SEGUNDO: Que la Dirección General de la Marina Mercante procede a adoptar el siguiente Instrumento Técnico Jurídico que surge en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) a través del Comité de Seguridad Marítima el cual se describe como:

- **Circular Msc. 1/Circ. 1627** de fecha 10 de diciembre del 2020 y su Anexo (páginas 1 y 2), sobre **“DIRECTRICES PROVISIONALES SOBRE LOS CRITERIOS DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA DE SEGUNDA GENERACIÓN.”**

TERCERO: Que la información antes descrita se podrá encontrar publicada en la Página Oficial de la institución, siendo: www.marinamercante.gob.hn; la cual contiene dicho instrumento **Circular Msc. 1/Circ. 1627** de fecha 10 de diciembre del 2020 y su Anexo (páginas 1 y 2), sobre **“DIRECTRICES PROVISIONALES SOBRE LOS CRITERIOS DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA DE SEGUNDA GENERACIÓN.”**, forma parte integral de la presente Circular.

CUARTO: Que Honduras como Estado soberano, debe velar por la seguridad de los buques que naveguen bajo Bandera Hondureña, por lo tanto, después del análisis de las Enmiendas de Seguridad planteadas por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, se debe proceder a capacitar al personal del Estado Rector de Puerto así como a todo el personal involucrado en la Verificación e Inspección de la presencia de seguridad de la navegación en los Aspectos de Estabilidad sin Avería de Segunda Generación para poder brindar un servicio de calidad que es lo que caracteriza a esta Autoridad Marítima.

Para el cumplimiento de lo antes establecido, requerimos la cooperación y ayuda de todos los Armadores, Operadores, Arrendatarios, Apoderados Legales, Empresas Navieras, y en especial a las Organizaciones Reconocidas OR'S y sus Representantes Técnicos, Capitanes de Buques Internacionales, Funcionarios de supervisión por el Estado Rector del Puerto y demás interesados de la Comunidad Marítima.

Tegucigalpa, República de Honduras a los veintiocho (28) días del mes de Julio del año dos mil veintiuno (2021).



ABG. JUAN CARLOS RIVERA GARCIA
DIRECTOR GENERAL



4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Teléfono: +44 (0)20 7735 7611

Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1627
10 diciembre 2020

DIRECTRICES PROVISIONALES SOBRE LOS CRITERIOS DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA DE SEGUNDA GENERACIÓN

1 El Comité de seguridad marítima, en su 102º periodo de sesiones (4 a 11 de noviembre de 2020), tras reconocer que los criterios orientados con arreglo al funcionamiento para los fenómenos de estabilidad dinámica con olas deben elaborarse e implantarse a fin de garantizar un nivel internacional de seguridad uniforme, tal como se especifica en la sección 1.2 de la parte A del Código internacional de estabilidad sin avería, 2008 (resolución MSC.267(85), enmendada), aprobó las "Directrices provisionales sobre los criterios de estabilidad sin avería de segunda generación" (Directrices provisionales), que figuran en el anexo.

2 El Comité acordó mantener sometidas a examen las Directrices provisionales, teniendo en cuenta la experiencia adquirida durante su aplicación en lo que respecta al proyecto y las operaciones de los buques.

3 Se invita a los Estados Miembros a que utilicen las Directrices provisionales adjuntas como medidas complementarias cuando apliquen las prescripciones de los criterios obligatorios de la parte A del Código, a que las pongan en conocimiento de todas las partes interesadas, en particular, de los constructores, capitanes, propietarios y armadores de buques y las compañías navieras, y a que informen a la Organización de la experiencia adquirida mediante la utilización con carácter de prueba de las presentes directrices provisionales.

ANEXO

DIRECTRICES PROVISIONALES SOBRE LOS CRITERIOS DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA DE SEGUNDA GENERACIÓN

Preámbulo

1 Dada la gran variedad de tipos, tamaños y perfiles operacionales de buques, así como de condiciones ambientales, los problemas relacionados con los fallos de estabilidad dinámica no se han resuelto aún en general. Las Administraciones deberían ser conscientes del hecho de que algunos buques presentan un riesgo mayor de encontrarse en situaciones críticas de estabilidad con olas. La Administración podrá aplicar para un buque concreto o un grupo de buques criterios de estabilidad dinámica que demuestren que el nivel de seguridad del buque con olas es suficiente.

2 A tal efecto, en las presentes directrices se facilitan criterios basados en el funcionamiento para evaluar cinco modalidades de fallo de estabilidad dinámica con olas: la condición de buque apagado, la aceleración excesiva, la pérdida esencial de estabilidad, el balance paramétrico y la navegación sobre la cresta de las olas/caída al través.

3 Los fundamentos físicos y los métodos de evaluación de estas cinco modalidades de fallo de estabilidad no se habían entendido ni elaborado bien cuando se establecieron los criterios de estabilidad sin avería obligatorios. Por ello, los criterios de estabilidad dinámica que se utilizan en el presente documento reflejan los avances recientes mediante el uso de las mejores prácticas y de los instrumentos científicos más avanzados disponibles, a fin de lograr una aplicación práctica reglamentaria. En consecuencia, los criterios de estabilidad dinámica se basan fundamentalmente en los primeros principios y la tecnología más moderna, por oposición a la utilización predominante de los registros de siniestros, que constituyen la base de los criterios de estabilidad sin avería obligatorios. Por este motivo, puede considerarse que los criterios de estabilidad dinámica presentados son los criterios de estabilidad sin avería de segunda generación.

4 Las metodologías que figuran en las presentes directrices provisionales se basan en enfoques generales de primeros principios derivados del análisis de la dinámica del buque. No obstante, en el proceso de elaboración, también fue necesario simplificar algunas de las metodologías de evaluación e introducir alguna mejora semiempírica.

5 En la elaboración del marco de las presentes directrices provisionales se reconoció que una perspectiva integrada, en la que se combinen los métodos de proyecto y las medidas operacionales, es la manera más eficaz de abordar de modo adecuado y mejorar continuamente la seguridad ante los accidentes relacionados con la estabilidad de los buques en mar encrespada.

6 Por consiguiente, los criterios de estabilidad sin avería de segunda generación deberían utilizarse a fin de ayudar a garantizar un nivel de seguridad internacional uniforme de los buques en lo que respecta a las modalidades de fallo de estabilidad dinámica con olas.