

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, UNIÓN EUROPEA Y COOPERACIÓN

**1928** *Enmiendas al Código Internacional de Estabilidad sin Avería, 2008 (Código IS 2008) adoptadas en Londres el 24 de mayo de 2018 mediante la Resolución MSC. 444(99).*

#### **RESOLUCIÓN MSC.444(99)**

**(adoptada el 24 de mayo de 2018)**

#### **ENMIENDAS A LA PARTE A DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE ESTABILIDAD SIN AVERÍA, 2008 (CÓDIGO IS 2008)**

**(texto refundido de las enmiendas adoptadas mediante las resoluciones  
MSC.414(97) y MSC.444(99))**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,  
RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución MSC.267(85), mediante la cual adoptó el Código internacional de estabilidad sin avería, 2008 («el Código IS 2008»),

RECORDANDO ADEMÁS la resolución MSC.414(97), mediante la cual adoptó enmiendas a la introducción y a la parte A del Código IS 2008,

TOMANDO NOTA de las disposiciones relativas al procedimiento de enmienda a la introducción y a la parte A del Código IS 2008, que se establece en el párrafo 16.1 de la regla I/3 del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 («el Protocolo de líneas de carga de 1988»), enmendado mediante la resolución MSC.270(85),

RECONOCIENDO la necesidad de incluir en el Código IS 2008 disposiciones relativas a los buques dedicados a operaciones de anclaje, izada y remolque, incluidas las de remolque escolta,

HABIENDO EXAMINADO, en su 99.º periodo de sesiones, enmiendas a la parte A del Código IS 2008, propuestas y distribuidas de conformidad con el párrafo 2 a) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 d) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, las enmiendas a la parte A del Código IS 2008, enmendada mediante la resolución MSC.414(97), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. ACUERDA que la presente resolución y la resolución MSC.414(97) se leerán e interpretarán conjuntamente como un único instrumento;

3. DISPONE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2019, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50 % de la flota mercante de todas las Partes, hayan notificado al Secretario General de la Organización que rechazan las enmiendas;

4. INVITA a las Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988 a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 g) ii) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2020, una vez aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 3 anterior;

5. PIDE al Secretario General de la Organización que, a los efectos del párrafo 2 e) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988;

6. PIDE TAMBIÉN al Secretario General de la Organización que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Protocolo de líneas de carga de 1988.

7. PIDE ADEMÁS al Secretario General que prepare un texto refundido de las enmiendas adoptadas mediante la presente resolución y la resolución MSC.414(97).

## ANEXO

### Enmiendas al Código Internacional de Estabilidad sin Avería, 2008 (Código IS 2008)

#### INTRODUCCIÓN

1. Finalidad.

1. El texto introductorio del párrafo 1.2 se sustituye por el siguiente:

«1.2 Salvo indicación en otro sentido, el presente código contiene criterios de estabilidad sin avería aplicables a los buques y otros vehículos marinos de eslora igual o superior a 24 m, que se indican *infra*. El Código facilita también criterios de estabilidad sin avería aplicables a los mismos buques y vehículos marinos dedicados a determinadas operaciones:»

2. En el párrafo 1.2 se añaden los nuevos subpárrafos.7 a.9 siguientes a continuación del subpárrafo.6 existente:

- «.7 buques dedicados a operaciones de anclaje;
- .8 buques dedicados a operaciones de remolque en puerto, la costa o alta mar y operaciones de escolta;
- .9 buques dedicados a operaciones de izada;»

y se vuelven a numerar como corresponda los subpárrafos restantes.

2. Definiciones.

3. A continuación del párrafo 2.26 actual se añaden los nuevos párrafos 2.27 a 2.31 siguientes:

«2.27 *Buque dedicado a operaciones de anclaje*: buque dedicado a operaciones que incluyen largar, recuperar y recolocar las anclas y los cables de amarre correspondientes de plataformas u otros buques. Las fuerzas que intervienen en las operaciones de anclaje están generalmente asociadas a la tracción del cable del chigre y podrán incluir fuerzas verticales, transversales y longitudinales aplicadas en el punto de remolque y en el rodillo de popa.

2.28 *Buque dedicado a operaciones de remolque en puerto*: buque que participa en una operación destinada a ayudar a buques u otras estructuras flotantes en aguas abrigadas, normalmente a la entrada o la salida de un puerto y durante las operaciones de atraque o desatraque.

2.29 *Buque dedicado a operaciones de remolque en la costa o alta mar*: buque que participa en una operación destinada a ayudar a buques u otras estructuras flotantes fuera de aguas abrigadas, en la que las fuerzas asociadas al remolque suelen ser una función de la tracción sobre bolardo de los buques.\*

2.30 *Buque dedicado a operaciones de izada*: buque que participa en una operación que incluya la izada o el arriado de objetos utilizando una fuerza vertical por medio de chigres, grúas, estructuras en A u otros dispositivos de izada. Los buques pesqueros no se incluirán en la presente definición.

2.31 *Buque dedicado a operaciones de escolta*: buque que participa específicamente en el gobierno, el frenado y cualquier otro tipo de control del buque asistido, durante las maniobras habituales o de emergencia, en que las fuerzas de gobierno y de frenado son generadas por las fuerzas hidrodinámicas que actúan en el casco y en los apéndices, y las fuerzas de empuje ejercidas por las unidades de propulsión (véase también la figura 2.8-1).»

Notas a pie de página.

2. La nota a pie de página actual del párrafo 2.29 pasa a ser la nota a pie de página 3, y las notas a pie de página restantes se numerarán como corresponda.<sup>(1)\*</sup>

---

<sup>(1)</sup> Estas notas a pie de página se incluyen con fines de referencia únicamente y no forman parte de las enmiendas adoptadas.

\* \* \*

Las presentes Enmiendas entraron en vigor, con carácter general y para España, el 1 de enero de 2020, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 g) ii) del artículo VI del Protocolo de líneas de carga de 1988.

Madrid, 28 de enero de 2021.–El Secretario General Técnico, José María Muriel Palomino.