

Pantalla 1: Diapositiva del título

Mi nombre es Paul Wright. Soy capitán de marina y miembro del Instituto Náutico. Esta conferencia se titula SOLAS e ISM.

Los objetivos de la conferencia son explorar el contenido de la Convención sobre seguridad de la vida humana en el mar, con un enfoque particular en el Capítulo IX "Gestión para la operación segura de barcos" que requiere el cumplimiento obligatorio del Código de Gestión de Seguridad Internacional (ISM, por sus siglas en inglés).

Diapositiva 2: Objetivos y resultados de aprendizaje

Al final de la conferencia, debería ser capaz de:

- Describir el contenido de la Convención sobre la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS)
- Examinar los objetivos y la implementación del capítulo IX de SOLAS y la importancia del código ISM
- Extraer las responsabilidades del capitán del barco y la compañía de transporte para el desarrollo y la implementación de un Sistema de Gestión de Seguridad (SMS, por sus siglas en inglés).

Diapositiva 3: Antecedentes de SOLAS

La Convención sobre la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) se adoptó por primera vez en 1914 en respuesta al hundimiento del RMS Titanic. Las revisiones a la convención se realizaron en 1929, 1948, 1960 y 1974

La presente edición de SOLAS es SOLAS 1974, en su versión modificada.

SOLAS 1974 se modifica regularmente mediante el proceso de 'acuerdo tácito' para garantizar que la Convención se desarrolle con la tecnología cambiante. El objetivo principal del Convenio SOLAS, tal como lo establece la Organización Marítima Internacional, es '*especificar las normas mínimas para la construcción, el equipamiento y el funcionamiento de los barcos, compatibles con su seguridad*'.

Diapositiva 4: Hundimiento del RMS Titanic

El hundimiento del RMS 'Titanic', el *barco insumergible* dio lugar al desarrollo de la convención sobre la seguridad de la vida en el mar (SOLAS), convención marítima clave. Las áreas cubiertas en la convención original de 1914, que incluyen la construcción, los dispositivos de salvamento, la seguridad de la navegación, la telegrafía inalámbrica y la certificación, aún pueden identificarse en la presente convención (1974) del Convenio SOLAS.

Diapositiva 5: SOLAS 74 – una visión general

Actualmente hay 13 capítulos en la convención SOLAS que cubren cada uno un tema de interés diferente. Se espera que en 2017 se agregue un decimocuarto Capítulo dedicado a la adopción de un código internacional para la seguridad de los barcos que navegan en aguas polares (Código Polar).

Los Estados de abanderamiento son responsables de garantizar que los barcos bajo su bandera cumplan con los requisitos de SOLAS.

En el Convenio se prescriben varios certificados que se conservan a bordo del barco como prueba de que el Estado de abanderamiento ha cumplido su responsabilidad.

Esta conferencia considerará la Gestión del Capítulo IX para la operación segura que requiere el cumplimiento de todos los barcos del Código Internacional de Gestión de Seguridad (ISM), que se ocupa de mejorar la calidad de la gestión de barcos.

Diapositiva 6: Introducción al Código ISM - SOLAS Capítulo IX

El desarrollo del Código ISM fue el resultado directo del naufragio del ferry RO-RO 'Herald of Free Enterprise' en 1987.

La investigación sobre el naufragio determinó que había serias deficiencias en la gestión del barco y de la compañía.

El juez que llevó a cabo la investigación, Lord Justice Sheen declaró '*de arriba hacia abajo el cuerpo corporativo estaba infectado con la enfermedad del descuido*'. El incidente fue solo uno de muchos en los años ochenta en los que surgieron inquietudes sobre el factor humano y la cultura de seguridad en la industria naviera.

El Código ISM fue la respuesta que apoyó el cambio de actitudes hacia la seguridad en la industria naviera, donde una '*cultura de cumplimiento "irracional" de las normas externas se movió hacia una cultura de autorregulación "racional" de la seguridad y el desarrollo de una cultura de seguridad*', que es una cultura en la que cada individuo se siente responsable de las medidas adoptadas para mejorar la seguridad.

Diapositiva 7: Objetivos del Código ISM

El Código ISM establece que los objetivos del Código son garantizar "la seguridad en el mar, la prevención de lesiones humanas o la pérdida de vidas y la prevención de daños al medio ambiente".

Para garantizar que los objetivos se puedan lograr, la compañía naviera debe diseñar objetivos de gestión de seguridad que, entre otros asuntos:

- proporcione prácticas seguras en el funcionamiento del barco y un entorno de trabajo seguro
- evalúe los riesgos para el barco, el personal y el medio ambiente
- mejore las habilidades de gestión de la seguridad del personal en tierra y en los barcos, incluida la preparación para emergencias

Diapositiva 8: Pirámide de seguridad

La pirámide de seguridad muestra la relación entre actos inseguros, cuasi accidentes, tiempo perdido y muerte. El tiempo y el esfuerzo invertidos en reducir los actos inseguros reducirán la cantidad de muertes accidentales.

Diapositiva 9: SMS

Para poder alcanzar los objetivos del Código ISM, se requiere que cada barco tenga un *Sistema de Gestión de Seguridad (SMS)* que incluya lo siguiente:

- una política de seguridad y protección del medio ambiente
- instrucciones y procedimientos para garantizar el funcionamiento seguro del barco y la protección del medio ambiente de conformidad con la legislación internacional y estatal
- niveles definidos de autoridad y líneas de comunicación entre el personal de tierra y el barco
- procedimientos para informar de accidentes y 'no conformidades'
- procedimientos para prepararse y responder a situaciones de emergencia
- procedimientos para realizar auditorías internas y revisiones de gestión

Diapositiva 10: Cumplimiento e implementación del Código ISM

El desarrollo de un Sistema de Gestión de Seguridad requiere el compromiso de los superiores, es decir, de los directores, gerentes y supervisores. También requiere el compromiso de otros empleados. Sin compromiso, el esfuerzo se desperdiciará.

Cada compañía diferirá en los detalles, pero los directores deberán proporcionar los recursos materiales y financieros necesarios para desarrollar y mantener el Sistema de Gestión de Seguridad.

Durante muchos años ha habido barreras entre el barco y la costa. Para que un Sistema de Gestión de Seguridad se haga efectivo, las barreras tienen que caer. Se debe alentar a todas las personas, tanto al personal marítimo como al de la orilla, a cooperar en el desarrollo y mantenimiento del Sistema de Gestión de Seguridad.

Diapositiva 11: El Código ISM: responsabilidades y autoridad en tierra

Persona designada en tierra (DPA, por sus siglas en inglés): para garantizar la seguridad del barco y proporcionar enlaces entre la compañía y quienes se encuentran a bordo de un barco, un miembro de la administración tendrá la responsabilidad de confirmar la eficacia del SMS, informar las deficiencias al nivel más alto en la compañía y organizar auditorías de seguridad.

La DPA tendrá experiencia en seguridad y control de la contaminación

Diapositiva 12: Responsabilidad y autoridad del capitán del barco

El capitán del barco tiene la responsabilidad y la autoridad general de la seguridad del barco. Está obligado a implementar los SMS a bordo del barco para observar las políticas de seguridad y medioambientales establecidas por la compañía y motivar a la tripulación.

Es importante destacar que el capitán del barco tiene un vínculo directo con la gestión de la costa por cuestiones de seguridad a través de la DPA.

Diapositiva 13: Diagrama de resumen de SMS

El diagrama ilustra las partes componentes importantes de un Sistema de Gestión de Seguridad asociado con el Código ISM. Todos los elementos son parte de una buena 'práctica operacional'. El diagrama se adoptó de "A Seafarers Guide to ISM", publicado originalmente por North and England P&I Club.

Diapositiva 14: Formación y familiarización

La formación y la familiarización son cuestiones fundamentales para el SMS:

- Los cursos obligatorios de formación en seguridad deben ser llevados a cabo por todo el personal del mar, tal como lo exige la Convención de Estándares de Formación en Certificación y Vigilancia (STCW).
- Se realizarán simulacros de formación de acuerdo con el SMS y se cubrirán situaciones de emergencia probables.
- Las tripulaciones deben estar familiarizadas con todas las operaciones del barco, incluidas las requeridas por el SMS.
- La familiarización garantiza que las tareas, incluidas las tareas de SMS, se mantengan a niveles de rendimiento efectivos.

Diapositiva 15: Planes operativos a bordo

Es un requisito del Código ISM que la Compañía establezca '*Planes para las operaciones a bordo*'. El tema de los planes se puede desarrollar para muchas actividades. Las 'Directrices sobre

la aplicación del Código Internacional de Gestión de la seguridad operativa de la OMI, publicado por el SCI, enumera los temas sugeridos que se incluirán en los documentos operativos en cinco escenarios, a saber: general, el barco en el puerto, preparación para el mar, el barco en el mar y preparación para la llegada al puerto.

Las operaciones especiales a bordo son aquellas en las que "los errores pueden ser evidentes durante o después de que hayan creado una situación peligrosa o se haya producido un accidente", como que los cuadros no se actualicen. Las operaciones fundamentales a bordo son aquellas en las que un error podría causar inmediatamente un accidente o una situación que podría "amenazar a las personas, el medio ambiente o el barco", como navegar en áreas de tráfico de alta densidad.

Diapositiva 16: Preparación para emergencias

Se requiere que una compañía establezca procedimientos para identificar y describir posibles situaciones de emergencia a bordo. El SMS es necesario para garantizar que la compañía pueda responder a cualquier situación de emergencia independientemente de la hora del día o la ubicación. La preparación para emergencias involucra tanto la planificación de contingencias a bordo como en tierra.

Dentro de un plan de contingencia basado en tierra, es probable que se incluyan los siguientes:

- el establecimiento de un equipo de respuesta de emergencia y las obligaciones de los miembros del equipo
- procedimientos a seguir para diferentes tipos de accidentes
- información de los barcos, incluidos planes, información de estabilidad y detalles de los equipos de seguridad a bordo
- listas de verificación para ser utilizadas en diferentes escenarios

Un plan de contingencia a bordo considerará los diferentes tipos de emergencias que pueden ocurrir y es probable que incluyan:

- la asignación de deberes a bordo
- acciones a tomar para recuperar el control de una situación
- métodos de comunicación utilizados a bordo y entre el barco y la costa
- procedimientos para tratar con los medios

Diapositiva 17: Situaciones a bordo de emergencia

Hay muchas áreas potenciales que pueden dar lugar a una situación de emergencia a bordo que incluye fuego, colisión, aterrizaje, falla del motor principal, falla estructural, cambio de carga, hombre al agua, daños por condiciones climáticas adversas y terrorismo o piratería.

¿Puede pensar en otras áreas que podrían dar lugar a una situación de emergencia en un barco?

Diapositiva 18: Informes de no conformidades, accidentes y sucesos peligrosos

Muy simplemente bajo el SMS, el capitán debe informar lo siguiente a la DPA; accidentes, sucesos peligrosos, no conformidades dentro del SMS y modificaciones sugeridas al SMS. Los informes deben analizarse y, después del análisis, pueden conducir a la adopción de medidas correctivas.

Diapositiva 19: Mantenimiento de barcos y equipos

Corresponde a la compañía establecer procedimientos para garantizar que el barco y su equipo se mantengan según lo exigen las reglamentaciones y requisitos internacionales, nacionales y de la compañía.

Los procedimientos deben garantizar que el mantenimiento, las reparaciones y las inspecciones pertinentes se lleven a cabo en '*de forma planificada, segura y oportuna... garantizando la navegabilidad del barco en todo momento*'.

Diapositiva 20: Documentación

Se requiere que una compañía establezca y mantenga procedimientos para controlar todos los documentos y datos relevantes para el SMS. Los documentos pueden denominarse el Manual de Gestión de la Seguridad, guardado de la forma en que la compañía considere más efectiva. Se emite un Documento de Cumplimiento (DOC) electrónico, en papel o una combinación de ambos bajo el capítulo IX de SOLAS a cada compañía que cumple con el Código ISM por parte del Estado de abanderamiento. El DOC es válido durante cinco años.

El Estado de abanderamiento proporciona a un barco un Certificado de Gestión de la Seguridad (SMC) después de una verificación inicial del cumplimiento del Código ISM y de que la compañía responsable del funcionamiento del barco cuenta con un DOC apropiado. Un SMC es válido durante cinco años.

Diapositiva 21: Auditoría del Sistema de Gestión de Seguridad

La Sección 13 del Código ISM se refiere al problema y la validez del DOC y del SMC. Esto implica la verificación inicial, verificación intermedia y verificación de renovación. El trabajo es realizado por el Estado de abanderamiento a petición de la compañía.

Además de la verificación externa mencionada anteriormente y reconociendo el principio de autorregulación del Código ISM, las compañías deben emprender procesos internos para controlar el Sistema de Gestión de la Seguridad. Los procesos incluyen auditorías de SMS de la compañía/a bordo, revisiones de SMS, informes de la DPA y sistemas de retroalimentación asociados con el informe de no conformidades, accidentes y sucesos peligrosos.

Los detalles y la guía de cómo se realizan las auditorías de SMS, incluida la competencia de los autores, la programación de auditorías, la preparación y planificación, la realización de auditorías y la presentación de informes de auditorías se abordan exhaustivamente en la publicación de ICS cubierta en las 'Directrices sobre la aplicación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad de la OMI'

Diapositiva 22: Código ISM – Resumen

Las razones para el desarrollo del Código ISM eran mejorar la calidad de la gestión de la seguridad en los barcos. La idea básica era establecer las "mejores prácticas" en toda la flota internacional. En general, esto se ha hecho, aunque hay críticas sobre cuánta burocracia adicional han creado algunos sistemas.

Desde la implementación total en 2002, se ha producido una reducción significativa de las bajas marítimas y de las vidas perdidas en el mar, la autorregulación establecida y una cultura de seguridad.

Diapositiva 23: Revisión de los resultados de aprendizaje

Al final de la conferencia, debería ser capaz de:

- Describir el contenido de la Convención sobre la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS)
- Examinar los objetivos y la implementación del capítulo IX de SOLAS y la importancia del código ISM
- Extraer las responsabilidades del capitán del barco y la compañía de transporte para el desarrollo y la implementación de un Sistema de Gestión de Seguridad (SMS, por sus siglas en inglés).

Pantalla de título de atribuciones

Atribución: Colección personal de Paul Wright

Pantalla 3

Atribución: Dominio publico

Enlace: https://en.wikipedia.org/wiki/RMS_Titanic#/media/File:RMS_Titanic_3.jpg

Pantalla 4

Enlace imagen de dominio público

https://en.wikipedia.org/wiki/Sinking_of_the_RMS_Titanic#/media/File:St%C3%B6wer_Titanic.jpg

Pantalla 5

Atribución: CC BY 2.0 John Ferguson vía Flickr

Enlace: <https://www.flickr.com/photos/19107136@N02/8383724027/in/photolist-dLQM4Z-o9C15w-fTvobS-dLWm29-ftTsvZ-6cbtES-dLQJFM-oqaYUs-dLQMtH-dLQMbg-dLfDtY-dmd6WT-d8vyFq-djYiRu-ewAkqK-d8vyyG-dLWkVj-dLWiSb-g8F1zc-dLQLED-oD4Ndf-o8TGJd-dLQMvV-dLQKJX-dLWkDQ-dLQLPF-dLQLXk-obLHBk-dLQJM2-e3hjVY-dLWjwm-o9Cd4n-g4258n-dLQLtH-dLQLbz-dLQLnF-dLQJxT-dLWkxU-g424x4-5QTAS8-ewAjAp-dLQLyK-dLQL4i-dLWicC-dLWjcJ-dLWihS-dLQKeR-dLQKsi-dLQKaR-o9BeN7>

Pantalla 6

Atribución de la imagen: Dominio publico

Enlace de imagen https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Herald_of_Free_Enterprise.jpg

Pantalla 7

Atribución: CC BY Ashley Basil vía Flickr

Enlace: <https://www.flickr.com/photos/28438417@N08/16191266301/in/photolist-qWgjrt-qoNfx8-qELtnP-qEPdYT>

Pantalla 8

Atribución de la imagen: Imagen de Alf van Beem: Dominio publico

Enlace de imagen

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:CMA_CGM_Marco_Polo_IMO_9454436_Amzonehaven,_Port_of_Rotterdam,_pic1.JPG

Pantalla 9

Atribución: Colección personal de Robyn Pyne

Pantalla 10

Imágenes de GraphicStock según la licencia de MLA

Pantalla 11

Atribución: CC BY Boris Dzhingarov vía Flickr

Enlace: <https://www.flickr.com/photos/81894496@N06/15896297412/in/photolist-qdGFpj-oYnMVT-weWWsC-biaAS2-8VtQ5-ofxt77-EggnV-oc62RY-Eghck-Egg7o-EgdW5-EgenY-EgffG-EgePj-Egb59-Eg97r-Eg9xJ-e9jKAW-EgaiJ-5ivTxx-Eg7VE-EgaFu-EgcXU-5JXmW7-Ege74-Eg8GA-Egd6B-Eg7xK-Eg7to-Eg6rs-EgbuJ-aBA6JJ-EgbXG-impcc8-Eg981-fVZT5-dZvero-Eg7TZ-7hgcYC-3Hawnk-6uidYT-3HasZp-cwgkos-9EkjPi-3HeWBW-3FTHm9-EnqH9-EnqJe-Engws-8DEXQA>

Pantalla 12

Atribución: CC BY Comando Central de las Fuerzas Navales de EE. UU./Quinta Flota de EE.UU. vía Flickr
Enlace: <https://www.flickr.com/photos/navcent/15756946612/in/photolist-q1otgj-q43q3m-8vvnze-8vycFh-q6WZ7F-qBD4Ua-db1o3Z-e3mrPV-8vuYDk-8Pe8D6-8vsv28-fgPGEo-8vuwn4-8vv9Jz-7U4QqH-8vsvgn-8vsSJg-8vy8ts-okwAv7-eHWLgF-cJSA7E-o3odjA-onid1Z-nHXkZ8-o79dAp-nPhYQj-aSaDv2-eHG9nv-de7NjG-eHG9rB-opnN52-eHQ9bg-344vyV-eHNbEj-opkw2p-8Un9cT-eHQ8vR-7pyCxr-o81TY5-o8maAz-eHNb9u-eJ3Pob-4Sum8G-nYR2hp-oxLFdF-onxZS1-og3xgP-nPXyji-ocDMMD-7Pk3rB>

Pantalla 14

Atribución: Dominio publico

Enlace: <https://www.flickr.com/photos/39955793@N07/24794521060/in/photolist-DM1phq-oActKT-oiGtP9-aujodu-byiqmL-9Babs-oAatHu-oiHgVV-oiGNmN-oAua1-ozZfqu-ozVDkT-oAavqN-oiHqor-ozZjXf-ozVzPp-oiGywW-oAcpqv-oyayJh-oBX13n-oyanU1-ozZAWE-oiHj5K-oBX7iZ-oAcoh8-byiqny-ozVz58-ozZmkq-oiGB1o-oiHkbH-oiHnja-ozVBGc-oiGsod-oAcwuk-oAaCd5-ozVzxx-obXamH-oyazas-rNYSYB-rNZHYa-qShpZc-rwtULL-rP5CE8-rP5zVF-rwBMY2-qSgXQt-rNXyMQ-ruKAje-rP4Kgg-rwtPnj>

Pantalla 15

Atribución: CC BY NOAA vía Flickr

Enlace: <https://www.flickr.com/photos/usoceangov/5369581593/in/photolist-9buvwZ-4NKJ34-8B9Xrm-2UHYb3-oFK7Zp-egK29c-7QaCrw-34chkV-fnUK9K-nUXRcz-pmzfF-deTdd-bwYNfb-4cbKR4-8kRpb9-k5Bq51-65g8He-ebk4rP-2gfWpM-nm13if-bi95zg-2VCUA6-5wE9qx-8kN6zr-6PXhhM-65g7Q6-2ECV14-9FidMS-6H5bp2-deWBT-7zsAup-34cgcF-6S9MGs-3Vnfn4-57H3CC-34gUf3-8KrByc-8N4QBf-egQMDo-4LyeEg-5k5v55-dcNFPj-d9L6k1-hgRvi-3ZyEM-4A5vMo-34gSwS-ccKwEm-eTkDxx-4KUuQ7>

Pantalla 16

Atribución: CC BY Wapster vía Flickr

Enlace: <https://www.flickr.com/photos/wapster/5612905815/in/photolist-9xZBmc-jBcVyc-h8y9Er-a52Si9-p9qZp1-ecakdN-nYd9Zc-eJ4tPg-edDJVL-cqXs7G-bjTJYW-f1VwaB-haBtiQ-evC8Ec-d6YPI3-7bsktr-5EQi3z-rdyNmX-F7AUa-7aftFt-fpm5LG-a6xnbF-a6kUoe-vW3mwm-haBoTj-kyTwbD-fmb3EE-rcysFe-ejoQvF-rpc5UN-dsyZqp-ejuyub-nDoz7z-5g9oLm-dswapa-6H88Jx-4k1iME-rdq39v-72QXsK-hepEQY-jPxxXk-cZ7rpm-a2g84e-rEJVME-fkTJNJ-rdq4fP-oQirCk-iXeUA-a52Tju-jPwsxi>

Pantalla 17

Fuego

Atribución: CC BY pythagoras vía Flickr

Enlace: <https://www.flickr.com/photos/pythagoras/6149719790/in/photolist-anqVry-dqvHbx-dMmTmb-hJEFbq-8ZcA8b-c6opPS-886dMY-ofbMXF-iMz5VV-d8Laz1-aRgfB2-coeDm7-4oLbcM-69XdYD-coeEUu-pQFpXH-dqvRN3-dR1naa-dqvReQ-2LQCC8-dqvQD5-dqvG5e-dqvFox-dqvQTf-coeYBd-owC7KS-buCPzh-coeEE7-coeTbf-coeYqQ-f3qgBU-9dpT5B-gjimiQ-qwgvpn-c9or7u-bEXPPj-gBh1Wn-bVm898-81VNDG-dC6PTd-9sFFEX-3rKtCn-dSRzxD-muavRx-Dsarh-rsQ3He-dqvHiv-9GBrKb-7Koo6U-dqvEEg>

Colisión

Atribución: CC BY Michael Scott vía Flickr

Enlace: <https://www.flickr.com/photos/rlcescott/8123605161/in/photolist-dnRAMX-58epxz-5Eygfe-nSS2tL-pwA2Rc-pP5AVT-pwDjV4-pwFoKs-pLZ7oL-69aNHf-kuXLi-kv3wW-pwDiVi-pwDiw2-pwDjNk-pwA2nX-kuKYq-hnjAoL-hnkJ4k-av9yyB-B3Tq7N-kuwqz-kuXlr-kuXLw-kv3wR-kuTT1-kut1M-kupbA-kv3wV-kuTSW-kuzwx-kuwqu-CbtV3h-wjDuHF-tTY3CA-uvTnEc-uyq7H5-uyyiEi-uyq3Aq-tTZWGo-uvTrx2-uQwwTo-uReRUr-tTY98J-uQynaw-yFTt6J-uQxjTE-uRgd7Z-yqeVEj-uQZkCg>

Anillo de la vida

Atribución: CC BY Sam Town vía Flickr

Enlace: <https://www.flickr.com/photos/future-rustic/7069318657/in/photolist-bLG79r-5a3rXv-7cuVZ-4A87YB-9R2e6a-nVCEoF-8xs9eb-2JUDFU-iawrm-9g6PYX-9xuwTB-iNgqyb-ieAsV-eVLcVv-qyiy5- dfkriw-fB4H8G-9DShqn-cnd777j-aqEpDb-dpRoHA-pHUgjC-9KP32U-9KRT3k-52hcNV-78aXvA- 6M38iy-cCi2fw-imWSC-nzsSuW-9KP3JC-c6yr9E-pcqsVX-3JzigQ-imWSD-vZyd-7orBcQ-63p6or- fGafDa-cPWDFo-53ztX7-4rkUj-qoGXWz-p4oPMZ-7WzSvB-adftmC-cCDvzG-pJ8ao2-8bJat4- rxWLsd>

Tormenta

Atribución: CC BY Jose Mountinho vía Flickr

Enlace: <https://www.flickr.com/photos/jamoutinho/8409440025/in/photolist-dP7zxcg-jSJsRT-jSND2d-jSYpvL-jSRySL-jSJytz-jSS43J-jSQseX-jSW4zi-jSJC4a-jSLo5n-jSNG1E-8EdAeg-jSLDWn-jTbVaS- iTaknx-jSQncx-jTad7c-gs2V6X-jSN4S7-qtUEMb-ocJosC-m4h4zR-pJFvD2-sh3FqA-iSJQRc- nVi1Jw-iSLs8H-jSM2Nj-jSMNwC-jSPheR-jSNaVD-jSQeST-jSPWzD-DysWWK-CHxKw9-jSJRVP-bvXmD5-e49ee3-pBFyZg-aoFNWu-ed84s8-846jMf-8xJhgP-dPdchC-pW2ChY-q9Tf9n-jrYN1Y-EUt9GH-k7MUKp>

Pantalla 18

Atribución: CC BY Comando Central de las Fuerzas Navales de EE. UU./Quinta Flota de EE.UU. vía Flickr

Enlace: <https://www.flickr.com/photos/navcent/14134394496/in/photolist-nx1t3Q-mGThM8-ai7UQt-mGToQn-czya1A-7z1PJm-6bFMDQ-czy6wj-oZse1n-ai7UQc-cRJ3E3-8ZaaYN-cdVns1-efURxG-cRJ88L-7Lekan-fAny92-dBRrk3-dBL2zn-7Lenzp-cRJ6o1-dBL1ZH-nsK8da-8UQA1t-8ZabCs-dBL2Q8-8ZabhG-66nFWV-cRJcry-qzqosz-cRJa9d-cRHUqh-8Z795a-p83HCR-oQPTW5-cRJdUj- cRJJaLL-9KeKVB-nr1LN3-cRJdAL-afptdv-7BDdxg-cRJ2w7-8Z78bg-dBRqGL-bvaJ8D-noVR4G- 7Liihy-cRJbNL-8ZabvN>

Pantalla 19

Atribución: CC BY Comando Central de las Fuerzas Navales de EE. UU./Quinta Flota de EE.UU. vía Flickr

Enlace: <https://www.flickr.com/photos/navcent/16709980141/in/photolist-rsB1VT-8VgyHH-4otYMP-3ppP3C-5WXXScB-hGQY8F-5bgkTa-uzYxw-2gNGL-8UyDvu-cNhEnf-8hdnRj-atPEV8-6HocdQ-cNhEtq-rba7mu-7npeey-hz3Cmb-9SqrXX-atPG1R-cNhDz3-g37uh3-73PVQX-6p2Z4M-8TGDN1-cNhE67-9StCRD-cNhDY5-nRCzB9-wevJAb-g3az9G-53stV-9Stqif-9SqwRM-7hL9AT-asnfJs- 9SqETr-cNhH1N-8UyS7j-cNhGX7-cZAXAb-pGmCq4-p6K35W-7xGorg-9Sqsxn-qbnZtZ-9LLLxH- qvWckV-9knFhL-7rn3t8>

Pantalla 20

Atribución: CC BY Micah Drushal vía Flickr

Enlace: <https://www.flickr.com/photos/micahd/3024082936/in/photolist-6RqYaH-6maE2n-zB5Kzf-6meNNS-9qASBs-pKs9LE-YzwMe-5oHuh4-5aVxD-a5dhjt-kvg2w6-5q8Zb4-5ZnaEP-5u3Pz6- 5zJk9k-9nRpiy-5DV9GZ-7ip46u-acu76g-8qFLbb-8qCCKX-6Wxq1c-bC3m1B-6fPG2Q-3fUa5G- 4oqdN9-a5gmgo-5ZnavR-a61ji1-a5fiJD-32xbvW-6wyhMW-xTdHW-8vP4w3-5EBDXU-3fUgY5- 3bai1p-opZGr-3fTPRj-a5h4B9-a5fopP-bgn9fM-d3prko-beQUQR-5BeduY-7oJZsU-A3Swr-3fTKJL- bgn9VB-a5k1NE>

Pantalla 21

Imagen vía GraphicStock según la licencia de MLA

Pantalla 22

Atribución: CC BY Carl242 vía Flickr

Enlace: <https://www.flickr.com/photos/carl242/5232297832/in/photolist-8YmTRA-p4GNVz-9DJveL-5Bej-bsku2h-pJ7b3C-qT4qx1-p4GNfr-s6gKVp-erPfFN-pQtrxU-Eo33K-a8Fvgs-nNAnRV-erPgB1-9q5WqG-8YiRBV-6JQpFG-ojkEis-pJ7c7b-pvzWx8-p3oX7H-6JLjVT-8YiRtz-spAYoT-j6iQxi-4yiiN2- eqSZ8i-bnSwzG-cnFZ29-9sZodf-dhKfS-gaaMem-oYpJ7p-dwq8pn-oPtiiu-pJ7a4d-qM38sb-qJtfB9- bDK7Ja-Fp6F1-jgA5z2-3pK3Q-sPuz9-dMkT7p-p4Ex6n-e7tzgm-6Vve9K-Ej82ZA-hrGzc6>