
SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

01-28-92 DECRETO por el que se aprueba el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, adoptado en la ciudad de Londres, Gran Bretaña, el dos de noviembre de mil novecientos setenta y tres, y el Protocolo de 1978 relativo al convenio internacional para prevenir la contaminación de los buques, 1973, adoptado en la ciudad de Londres, Gran Bretaña, el diecisiete de febrero de mil novecientos setenta y ocho.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos. Presidencia de la República.

CARLOS SALINAS DE GORTARI, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"LA CAMARA DE SENADORES DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNION, EN EJERCICIO DE LA FACULTAD QUE LE CONCEDE EL ARTICULO 76, FRACCION I, DE LA CONSTITUCION, POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, DECRETA:

ARTICULO UNICO. Se aprueba el CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973, adoptado en la ciudad de Londres, Gran Bretaña el dos de noviembre de mil novecientos setenta y tres, y el PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973, adoptado en la ciudad de Londres, Gran Bretaña, el diecisiete de febrero de mil novecientos setenta y ocho.

México, D. F., 20 de diciembre de 1991. Sen. Artemio Iglesias Miramontes, Presidente.- Sen. Salvador Sánchez Vázquez., Secretario.- Rúbrica."

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto, en la residencia el Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal a los veinte días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y uno.- Carlos Salinas de Gortari.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, Fernando Gutiérrez Barrios.- Rúbrica.

PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

07-08-92 DECRETO promulgador del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques, 1973.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

CARLOS SALINAS DE GORTARI, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, a sus habitantes, sabed:

El día dos del mes de noviembre del año de mil novecientos setenta y tres, se adoptó en la ciudad de Londres, Gran Bretaña, el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Bosques, 1973, cuyo texto y forma en español constan en la copia certificada adjunta.

El citado Convenio fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el día veinte del mes de diciembre del año de mil novecientos noventa y uno, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día veintiocho del mes de enero del año de mil novecientos noventa y dos.

El instrumento de adhesión, firmado por mí, el día veinte del mes de marzo del año de mil novecientos noventa y dos, fue depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, el día veintitrés del mes de abril del propio año, acompañándome de una notificación en la que se señala que el Gobierno de México no se considera obligado por las disposiciones de los Anexo Facultativos II, IV y V del propio convenio.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la Fracción Primera del Artículo Ochenta y Nueve de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, a los veintinueve días del mes de junio de 1992.- Carlos Salinas de Gortari.- Rúbrica.- El Secretario de Relaciones Exteriores, Fernando Solana.- Rúbrica.

El C. embajador Andrés Rozental, Subsecretario de Relaciones Exteriores, CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, adoptado en la ciudad de Londres, Gran Bretaña, el día dos de noviembre del año de mil novecientos setenta y tres, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS

BUQUES, 1973

LAS PARTES EN EL CONVENIO,

CONSCIENTES de la necesidad de proteger el medio humano en general y el marino en particular,

RECONOCIENDO que el derrame accidental, negligente o deliberado de hidrocarburos y de otras sustancias perjudiciales por los buques constituye una grave fuente de contaminación,

RECONOCIENDO TAMBIEN la importancia del Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, por haber sido el primer instrumento multilateral concertado con la primordial finalidad de preservar el medio, y apreciando que dicho Convenio ha contribuido decisivamente a proteger los mares y el medio costero contra la contaminación,

DESEOSAS de lograr la eliminación total de la contaminación intencional del medio marino por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, y reducir a un mínimo la descarga accidental de tales sustancias,

CONSIDERANDO que el mejor modo de lograr este objetivo es preceptuar reglas de alcance universal que no se limiten a la contaminación por los hidrocarburos,

HAN CONVENIDO lo siguiente.

ARTICULO 1

Obligaciones generales en virtud del Convenio

1) Las Partes se comprometen a cumplir las disposiciones del presente Convenio y de aquellos Anexos por los que estén obligados, a fin de prevenir la contaminación del medio marino provocada por la descarga de sustancias perjudiciales, o de efluentes que convengan tales sustancias, en transgresión del Convenio.

2) Salvo indicación expresa en otro sentido toda referencia al presente Convenio constituye al mismo tiempo referencia a los Protocolos y a los Anexos.

ARTICULO 2

Definiciones

A los efectos del presente Convenio, salvo indicación expresa en otro sentido:

1) Por "Reglas" se tiende las contenidas en los Anexos al presente Convenio.

2) Por "Sustancia perjudicial" se entiende cualquier sustancia cuya introducción en el mar pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, la fauna y los recursos vivos del medio marino, menoscabar sus alicientes recreativos o entorpecer los usos legítimos de las aguas del mar y, en particular, toda sustancia sometida a control de conformidad con el presente Convenio.

3) a) Por "descarga", en relación con las sustancias perjudiciales o con efluentes que contengan tales sustancias, se entiende cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa y comprender todo tipo de escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento.

b) El término "descarga" no incluye"

i) ni las operaciones de vertimiento en el sentido que se da a este término en el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias adoptado en Londres el 13 de noviembre de 1972;

ii) ni el derrame de sustancias perjudiciales directamente resultantes de la exploración, explotación y el consiguiente tratamiento, en instalaciones mar adentro, de los recursos minerales de los fondos marinos;

iii) ni el derrame de sustancias perjudiciales con objeto de efectuar trabajos lícitos de investigación científica acerca de la reducción o control de la contaminación.

4) Por "buque" se entiende todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes.

5) Por "Administración" se entiende el Gobierno del Estado bajo cuya autoridad esté operaria el buque. Respecto a un buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, la Administración es el Gobierno de ese Estado. Respecto a las plataformas, fijas o flotantes, dedicadas a la exploración y explotación de los fondos marinos y de su subsuelo, en los cuales el Estado ribereño ejerza derechos soberanos a los efectos de exploración y explotación de sus recursos naturales, la Administración es el Gobierno del Estado ribereño interesado.

6) Por "suceso" se entiende todo hecho que ocasione o pueda ocasionar la descarga en el mar de una sustancia perjudicial o de afluentes que contengan tal sustancia.

7) Por "Organización" se entiende la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

ARTICULO 3

Ambito de aplicación

1) El presente Convenio se aplicará a:

a) los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una Parte en el Convenio; y

b) los buques que sin tener derecho a enarbolar el pabellón de una Parte operen bajo la autoridad de un Estado Parte.

2) Nada de lo dispuesto en el presente Artículo se interpretará en el sentido de que deroga o amplía los derechos soberanos de las Partes, en virtud del derecho internacional, sobre los fondos marinos y su subsuelo adyacentes a sus costas, a los efectos de exploración y explotación de sus recursos naturales.

3) El presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra ni a las unidades navales auxiliares, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio sólo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte se cuidará de adoptar las medidas oportunas para garantizar que dentro de lo razonable y practicable, tales buques de propiedad o servicio estatal actúen en constancia con el propósito y la fidelidad del presente Convenio, sin que ello perjudique las operaciones o la capacidad operativa de dichos buques.

ARTICULO 4

Transgresiones

1) Toda transgresión de las disposiciones del presente Convenio, donde quiera que ocurra, estará prohibida y será sancionada por la legislación de la Administración del buque interesado. Si la Administración, después de ser informada de una transgresión, estima que hay pruebas suficientes como para incoar un procedimiento respecto a la presunta transgresión, hará que se inicie tal procedimiento lo antes posible de conformidad con su legislación.

2) Toda transgresión de las disposiciones del presente Convenio dentro de la jurisdicción de cualquier Parte en el Convenio estará prohibida y será sancionada por la legislación de dicha Parte. Siempre que ocurra tal transgresión, esa Parte tomará una de las dos medidas siguientes:

a) hacer que, de conformidad con su legislación, se incoe procedimiento, o

b) facilitar a la Administración del buque toda información y pruebas que lleguen a su poder de que se ha producido una transgresión.

3) Cuando se facilite a la Administración de un buque información o pruebas relativas a cualquier transgresión del presente Convenio cometida por ese buque, la Administración informará inmediatamente a la Parte que le haya facilitado la información o las pruebas, así como a la Organización, de las medidas que tome.

4) Las sanciones que se establezcan en la legislación de una Parte en cumplimiento del presente Artículo serán suficientemente severas para disuadir de toda transgresión del presente Convenio. La severidad de la sanción será la misma donde quiera que se produzca la transgresión.

ARTICULO 5

Certificados y Reglas especiales sobre inspección de los buques

1) A reserva de lo preceptuado en el párrafo 2) del presente Artículo, todo certificado expedido bajo la autoridad de una Parte en el Convenio de conformidad con lo dispuesto en las Reglas será aceptado por las demás Partes considerado tan válido, a todos los efectos previstos en el presente Convenio, como los certificados expedidos por ellas mismas.

2) Todo buque obligado a poseer un certificado de conformidad con lo dispuesto en las Reglas estará sujeto, mientras se halle en puertos o terminales mar adentro bajo jurisdicción de una Parte, a la inspección de funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte. Tal inspección se limitará a

comprobar que hay a bordo un certificado válido, a no ser que existan motivos claros para pensar que la condición del buque o de sus equipos no corresponde sustancialmente a los pormenores del certificado. En tal caso, o si resulta que el buque no lleva certificado válido, la Parte que efectúe la inspección tomará las medidas necesarias para que el buque no se haga a la mar hasta que pueda hacerlo sin amenaza razonable de dañar el medio marino. No obstante, dicha Parte podrá dar permiso al buque para que salga del puerto o de la terminal mar adentro con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones adecuado que se halle más próximo.

3) Cuando una Parte deniegue a un buque extranjero la entrada en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción, o de algún modo actué contra dicho buque por considerar que no cumple con las disposiciones del presente Convenio, dicha Parte informará inmediatamente al Cónsul o representante diplomático de la Parte cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar o, de no ser ello posible, a la Administración del buque afectado. Antes de denegar la entrada o de intervenir de algún modo, la Parte podrá solicitar consulta con la Administración del buque afectado. También se informará a la Administración cuando resulte que un buque no lleva certificado válido de conformidad con lo dispuesto en las Reglas.

4) Respecto a los buques de Estados no Partes en el Convenio, las Partes aplicarán en la medida de lo necesario las disposiciones, del presente Convenio para garantizar que no se da un trato más favorable a tales buques.

ARTICULO 6

Detención de transgresiones del Convenio y cumplimiento del mismo

1) Las Partes en el Convenio cooperarán en toda gestión que conduzca a la detección de las transgresiones y al cumplimiento de las discusiones del presente Convenio haciendo uso de cualquier medida apropiada y practicable de detección y de vigilancia y control ambientales, así como de métodos adecuados de transgresión de información y acumulación de pruebas.

2) Todo buque al que se aplique el presente Convenio puede ser objeto de inspección, en cualquier puerto o terminal mar adentro de una Parte, por los funcionarios que nombre o autorice dicha Parte a fin de verificar si el buque efectuó alguna descarga de sustancias perjudiciales transgrediendo lo dispuesto por la Reglas. Si la inspección indica que hubo transgresión del presente Convenio se enviará informe a la Administración para que tome las medidas oportunas.

3) Cualquier Parte facilitará a la Administración pruebas, si las hubiere, de que un buque ha efectuado una descarga de sustancias perjudiciales, o de efluentes que contengan tales sustancias, transgrediendo lo dispuesto en las Reglas. Cuando sea posible, la autoridad competente de dicha Parte notificarla al Capitán del buque la transgresión que se le imputa.

4) Al recibir las pruebas a que se refiere este Artículo, la Administración investigará el asunto y podrá solicitar de la otra parte que le facilite más o mejores pruebas de la presunta transgresión. Si la Administración estima que hay pruebas suficientes para incoar un procedimiento respecto a la presunta transgresión, hará que se inicie tal procedimiento lo antes posible de conformidad con su legislación. Esa Administración transmitirá inmediatamente a la Parte que haya informado de la presenta transgresión, y a la Organización, noticia de la actuación emprendida.

5) Toda Parte podrá asimismo proceder a la inspección de un buque al que sea de aplicación en presente Convenio cuando el buque entre en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción, si ha recibido de cualquier otra Parte una solicitud de investigación junto con pruebas suficientes de que ese

buque ha efectuado en cualquier lugar descarga de sustancias perjudiciales, o de efluentes que contengan tales sustancias. El informe de la investigación será transmitido tanto a la Parte que la solicitó como a la administración, a fin de que puedan tomarse las medidas oportunas con arreglo al presente Convenio.

ARTICULO 7

Demoras innecesarias a los buques

1) Se hará todo lo posible para evitar que el buque sufra una inmovilización o demora innecesaria a causa de las medidas que se tomen de conformidad con los Artículos 4, 5 y 6 del presente Convenio.

2) Cuando un buque haya sufrido una inmovilización o demora innecesarias a causa de las medidas que se tomen de conformidad con los artículos 4, 5 y 6 del presente Convenio, tendrá derecho a ser indemnizado por todo daño o perjuicio que haya sufrido.

ARTICULO 8

Informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales

1) Se hará informe del suceso y sin demora aplicando en todo lo posible las disposiciones del Protocolo I del presente Convenio.

2) Toda Parte en el Convenio deberá:

a) tomar las providencias necesarias para que un funcionario u órgano competente reciba y tramite todos los informes relativos a los sucesos;

b) notificar a la Organización, dándole detalles completos de tales providencias, para que las ponga en conocimiento de las demás Partes y Estados Miembros de la Organización.

3) Siempre que una Parte reciba un informe en virtud de lo dispuesto en el presente Artículo, lo retransmitirá sin demora a:

a) la Administración del buque interesado;

b) todo otro Estado que pueda resultar afectado.

4) Toda Parte en el Convenio se compromete a cursar instrucciones a sus naves y aeronaves de inspección marítima y demás servicios competentes para que comuniquen a sus autoridades cualquiera de los sucesos que se mencionan en el Protocolo I del presente Convenio. Dicha Parte, si lo considera apropiado, transmitirá un informe a la Organización y a toda otra Parte interesada.

ARTICULO 9

Otros tratados y su interpretación

1) A partir de su entrada en vigor el presente Convenio sustituirá al Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, reformando, entre las Partes en ese Convenio.

2) Nada de lo dispuesto en el presente convenio prejuzgará la codificación y el desarrollo del derecho marítimo en la Conferencia de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, convocada en virtud de la Resolución 2750 C(XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, ni las reivindicaciones y tesis jurídicas presentes o futuras de cualquier Estado en lo concerniente al derecho marítimo y a la naturaleza y amplitud de su jurisdicción sobre su zona costera o sobre buques de su pabellón.

3) En el presente Convenio se interpretará el término "jurisdicción" a la luz del derecho internacional vigente cuando haya de aplicarse o interpretarse el presente Convenio.

ARTICULO 10

Solución de controversias

Toda controversia entre dos o más Partes el Convenio relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio, que no haya podido resolverse mediante negociación entre las Partes interesadas, será sometida, a petición de cualquiera de ellas, al procedimiento de arbitraje establecido en el Protocolo II del presente Convenio, salvo que esas Partes acuerden otro procedimiento.

ARTICULO 11

COMUNICACION DE INFORMACION

1) Las Partes en el Convenio se comprometen a comunicar a la Organización:

a) el texto de las leyes, ordenanzas, decretos, reglamentos y otros instrumentos que se promulguen acerca de las diversas materias incluidas en el ámbito de aplicación del presente Convenio;

b) una lista de los órganos no gubernamentales que estén autorizados a actuar en su nombre en lo relativo a proyecto, construcción y equipo de buques destinados a transportar sustancias perjudiciales, de conformidad con lo dispuesto en las Reglas;

c) muestras, en número suficiente, de los certificados expedidos en virtud de lo dispuesto en las Reglas;

d) una lista de las instalaciones de recepción puntualizando emplazamiento, capacidad, equipo disponible y demás características;

e) informes oficiales o resúmenes de informes oficiales en cuanto revelen los resultados de la aplicación del presente Convenio, y

f) un informe estadístico anual, en la forma normalizada por la Organización, acerca de las sanciones que hayan sido impuestas por transgresiones del presente Convenio.

2) La Organización notificará a las Partes toda comunicación que reciba en virtud del presente Artículo y hará circular entre las Partes toda información que le sea comunicada de conformidad con los apartados b) a f) del párrafo 1) del presente Artículo.

ARTICULO 12

Siniestros sufridos por los buques

1) Las Administraciones se comprometen a investigar todo siniestro sobrevenido a cualquiera de sus buques que esté sujeto a lo dispuesto en las Reglas si tal siniestro ha causado efectos deletéreos importantes en el medio marino.

2) Las Partes en el Convenio se comprometen a informar a la Organización acerca de los resultados de tales investigaciones siempre que consideran que con esta información contribuirán a determinar qué modificaciones convendría realizar en el presente Convenio.

ARTICULO 13

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1) El presente Convenio quedará abierto a la firma en la Sede de la Organización desde el 15 de enero de 1974 hasta el 31 de diciembre de 1974 y, después de ese plazo, seguirá hacerse partícipes del presente Convenio mediante:

a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o

b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o

c) adhesión.

2) La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará mediante depósito de un instrumento a tal efecto en poder del Secretario General de la Organización.

3) El Secretario General de la Organización informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o que se haya adherido al mismo, de toda firma o del depósito de todo nuevo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y de la fecha de tal depósito.

ARTICULO 14

Anexos facultativos

1) Todo Estado, al tiempo de firmar, ratificar aceptar, aprobar el presente Convenio o adherirse al mismo, podrá declarar que no acepta alguno o ninguno de los Anexos III, IV y V (a los que se designará en adelante "Anexos facultativos") del presente Convenio. A reserva de lo anterior las Partes en el Convenio quedarán obligadas por cualquiera de los Anexos en su totalidad.

2) Todo Estado que haya declarado no considerarse obligado por algún Anexo facultativo podrá aceptar en cualquier momento dicho Anexo mediante depósito en poder de la Organización de un instrumento del tipo prescrito en el párrafo 2) del Artículo 13.

3) El Estado que formule una declaración con arreglo a lo previsto en el párrafo 1) del presente Artículo en relación con algún Anexo facultativo y que no haya aceptado posteriormente dicho anexo de conformidad con el párrafo 2) del presente Artículo no asumirá ninguna obligación, ni tendrá derecho a reclamar ningún privilegio en virtud del presente Convenio, en lo referente a asuntos relacionados con el Anexo en cuestión, y las referencias a las Partes en el presente Convenio no incluirán a dicho Estado en lo concerniente a los asuntos relacionados con el citado Anexo.

4) La Organización informará a todos los estados que hayan formado el presente Convenio o se hayan adherido al mismo de toda declaración formulada en virtud del presente Artículo, así como de todo instrumento recibido y depositado de conformidad con el párrafo 2) del presente Artículo.

ARTICULO 15

Entrada en vigor

1) El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas constituyan no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial se hayan hecho Partes del mismo conforme a lo prescrito en el Artículo 13.

2) Todo anexo facultativo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan cumplido las condiciones estipuladas en el párrafo 1) del presente Artículo en relación con dicho Anexo.

3) La Organización informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio, o se hayan adherido al mismo, de la fecha en que entre en vigor y también de la fecha en que adhiera vigencia cualquier Anexo facultativo de conformidad con el párrafo 2) del presente Artículo.

4) Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto al presente Convenio, o a cualquier Anexo facultativo, después de que se hubieren cumplido los requisitos de entrada en vigor, pero con anterioridad a la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión empezarán a regir al entrar en vigor el Convenio, o el Anexo facultativo, o a los tres meses de haberse depositado el instrumento correspondiente, si este plazo vence posteriormente.

5) Para los estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión con posterioridad a la fecha de entrada en vigor al Convenio de un Anexo facultativo, el Convenio o el Anexo facultativo empezará a regir a los tres meses de haberse depositado el instrumento.

6) Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que se deposite con posterioridad a la fecha en que se hayan cumplido todas las condiciones prescritas por el Artículo 16 para

poner en vigor cualquier enmienda del presente Convenio, o Anexo facultativo, se considerará referido al Convenio a Anexo en su forma enmendada.

ARTICULO 16

Enmiendas

1) El presente Convenio podrá ser enmendado por cualquier de los procedimientos especificados a continuación.

2) Enmienda previo examen por la Organización:

a) Toda enmienda propuesta por una Parte en el Convenio será sometida a la Organización y distribuida por el Secretario General de la misma a todos los Miembros de la Organización y a todas las Partes por lo menos seis meses antes de su examen;

b) toda enmienda propuesta y distribuida con arreglo a lo dispuesto en el apartado a) de este párrafo será sometida por la Organización a un órgano competente para que éste la examine;

c) las partes en el Convenio, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del órgano competente;

d) las enmiendas serán adoptadas por una mayoría de dos tercios de los presentes y votantes interviniendo solamente en la votación las Partes del Convenio;

e) si fuere adoptada de conformidad con el apartado d) de este párrafo, la enmienda será comunicada por el Secretario General de la Organización a todas las Partes en el Convenio para su aceptación;

f) se considerará aceptada una enmienda en las circunstancias siguientes:

i) una enmienda a un Artículo del Convenio se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hubieren aceptado los dos tercios de las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial;

ii) una enmienda a un Anexo del Convenio se considerará aceptada, de conformidad con el procedimiento especificado en el inciso iii) de este párrafo salvo que el órgano competente, en el momento de su adopción, que la enmienda se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hubieren aceptado los dos tercios de las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial. No obstante, en cualquier momento antes de la entrada en vigor de una enmienda a un Anexo del Convenio, una Parte podrá notificar al Secretario General de la Organización que para que la enmienda entre en vigor con respecto a dicha Parte ésta habrá de dar su aprobación expresa. El Secretario General pondrá dicha notificación y la fecha de su recepción en conocimiento de las Partes;

iii) una enmienda a un Apéndice de un Anexo del Convenio se considerará aceptada al término de un plazo, no menor de diez meses, que determinará el órgano competente en el momento de su adopción, salvo que, dentro de ese plazo, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas

mercantes combinadas representes como mínimo el cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, según cual de esas dos condiciones se cumpla antes, notifiquen a la Organización que rechazan la enmienda;

iv) toda enmienda al Protocolo I del Convenio quedará sujeta a los mismos procedimientos que se estipulan en los incisos ii) y iii) del apartado f) de este párrafo para enmendar los Anexos del Convenio;

v) toda enmienda al Protocolo II del Convenio quedará sujeta a los mismos procedimientos que se estipulen en el inciso i) del apartado f) de este párrafo para enmendar los Artículos del Convenio,

G) la enmienda entrará en vigor en las siguientes condiciones:

i) en el caso de una enmienda a un Artículo o al Protocolo II del Convenio, o al Protocolo I o aun Anexo del Convenio que no se efectuó con un arreglo al procedimiento especificado en el inciso iii) del apartado f) de este párrafo, la enmienda aceptada de conformidad con las disposiciones precedentes entrará en vigor seis meses después de la fecha de su aceptación con respecto a la Partes que hayan declarado que la aceptan;

ii) el caso de una enmienda al Protocolo I, a un Apéndice de un Anexo o a un Anexo del Convenio que se efectuó con arreglo al procedimiento especificado en el inciso iii) del apartado f) de este párrafo, la enmienda que se considere aceptada de conformidad con las condiciones precedentes entrará en vigor seis meses después de su aceptación con respecto a todas la Partes, exceptuadas aquéllas que, antes de esa fecha, hayan declarado que no la aceptan o notificado, en virtud del inciso ii) del apartado f) de este párrafo, que su aprobación expresa es necesaria.

3) Enmienda mediante Conferencia:

a) a solicitud de cualquier Parte, siempre que concuerden un sello un tercio cuando menos de las Partes, la Organización convocará una conferencia de Partes en el Convenio para estudiar enmiendas al presente Convenio;

b) toda enmienda adoptada en tal conferencia por una mayoría de los dos tercios de las Partes presentes y votantes será comunicada por el Secretario General de la Organización a todas las partes para su aceptación;

c) salvo que la Conferencia decida otra cosa, se considerará que la enmienda ha sido aceptada y ha entrado en vigor de conformidad con los procedimientos especificados al efecto en los apartados f) y g) del párrafo 2)

4) a) En el caso de una enmienda a un Anexo facultativo se entenderá que toda referencia hecha en el presente Artículo a una " Parte en el Convenio" constituye también referencia a una Parte obligada por ese Anexo;

b) toda Parte que haya rehusado aceptar una enmienda a un Anexo será considerada como no Parte por lo que se refiere exclusivamente a la aplicación de esa enmienda.

5) La adopción y la entrada en vigor de un nuevo Anexo quedarán sujetas a los mismos procedimientos que la adopción y la entrada en vigor de una enmienda a un Artículo del Convenio.

6) Salvo indicación expresa en otro sentido toda enmienda al presente Convenio, efectuada de conformidad con lo dispuesto en este Artículo, que se refiera a la estructura de un de un buque, se aplicará solamente a los buques cuyo contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada en la fecha, o después de la fecha, de entrada en vigor de la enmienda.

7) Toda las enmienda a un Protocolo o a un Anexo habrá de referirse al fondo de ese Protocolo o Anexo y ser compatible con lo dispuesto en los Artículos del presente Convenio.

8) El Secretario General de la Organización informará a todas la Partes de cualquier enmienda que entre en vigor conforme a lo dispuesto en el presente Artículo, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una de ellas.

9) Toda declaración de que se acepta o se rechaza una enmienda en virtud del presente Artículo habrá de notificarse por escrito al Secretario General de la Organización, el cual comunicará a la Partes en el Convenio haber recibido la notificación y la fecha en que la recibió.

ARTICULO 17

Fomento de la cooperación técnica

Las Partes en el Convenio, en consulta con la Organización y otros órganos internacionales y con asistencia y coordinación del Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, fomentarán la presentación de ayuda a aquellas partes que soliciten asistencia técnica para:

- a) formar personal científico y técnico;
- b) suministrar el equipo e instalaciones de recepciones y de vigilancia y control que se necesiten;
- c) facilitar la adopción de otras medidas y disposiciones encaminadas a prevenir o mitigar la contaminación del medio marino por los buques; y
- d) fomentar la investigación, preferiblemente en los países interesados, promoviendo así el logro de los fines y propósitos del presente Convenio.

ARTICULO 18

Denuncia

1) El presente Convenio, o cualquiera de sus Anexo facultativos, podrá ser denunciado por una parte en el Convenio en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a partir de la fecha en que el Convenio o el Anexo haya entrado en vigor para dicha Parte.

2) La denuncia se efectuará mediante notificación por escrito al Secretario General de la Organización, el cual informará a las demás Partes de haber recibido tal notificación, de la fecha en que la recibió y de la fecha en que surta efecto tal denuncia.

3) La denuncia surtirá efecto doce meses después de haber sido recibida por el Secretario General de la Organización la notificación de denuncia o al expirar cualquier otro plazo más largo que pueda estipularse en dicha notificación.

ARTICULO 19

Depósito y registro

1) El presente Convenio será depositado en poder del Secretario General de la Organización, el cual transmitirá copias auténticas del mismo, debidamente certificadas, a todos los Estados que firmen el presente Convenio o se adhiera al mismo.

2) Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, el Secretario General de la Organización remitirá su texto al Secretario General de la Naciones Unidas para que sea registrado y publicado de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTICULO 20

Idiomas

El presente convenio está redactado en ejemplar único en los idiomas español, francés, inglés y ruso, siendo cada texto igualmente auténtico. Se harán traducciones oficiales en los idiomas alemán, árabe, italiano y japonés que serán depositadas junto al original firmado.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los infrascripto, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

HECHO EN LONDRES el día dos de noviembre de mil novecientos setenta y tres.

PROTOCOLO I

DISPOSICIONES PARA FORMULAR LOS INFORMES SOBRE SUCESOS RELACIONADOS CON SUSTANCIAS PERJUDICIALES

(de conformidad con el Artículo 8 del Convenio)

ARTICULO I

Obligación de informar

1) El Capitán de un buque que se encuentra en uno de los casos previstos en el Artículo III de este Protocolo, o toda persona que esté a cargo del buque, comunicará los pormenores del suceso sin demora y, en todo lo posible, con arreglo a las disposiciones de este Protocolo.

2) Si el buque mencionado en el párrafo 1) de este Artículo fuera abandonado, o si el informe procedente de tal buque fuera incompleto o no se hubiera podido recibir, el propietario, fletador, naviero o armador de tal buque, o sus agentes, asumirán, en todo lo posible, las que imponen al Capitán las disposiciones de este Protocolo.

ARTICULO II

Método para Informar

1) El informe se transmitirá por radio siempre que sea posible, pero desde luego por la vía más rápida disponible al tiempo de informar. Tendrán la máxima prioridad posible los informes transmitidos por radio.

2) Los informes irán dirigidos al funcionario y órgano competente que se especifica en el párrafo 2) a) del Artículo 8 del Convenio.

ARTICULO III

Casos en que se informará

Se hará informe cada vez que un suceso entrañe:

a) una descarga distancia de las permitidas por el presente Convenio; o

b) una descarga permitida por el presente Convenio en virtud de que:

i) se realiza para proteger la seguridad de un buque o salvar vidas en el mar, o

ii) es resultado de averías sufridas por el buque o por sus equipos, o

c) una descarga de una sustancia perjudicial con objeto de combatir un accidente concreto de contaminación o de efectuar trabajos lícitos de investigación científica acerca de la reducción o control de la contaminación;

d) la probabilidad de una cualquiera de las descargas mencionadas en los apartados a), b) o c) de este Artículo.

ARTICULO IV

Contenido del informe

1) El informe contendrá, en términos generales:

a) la identificación del buque;

- b) la hora y fecha del suceso;
- c) la situación del buque cuando ocurrió el suceso;
- d) las condiciones de mar y viento reinantes a la hora del suceso; y
- e) todo detalle pertinente sobre la condición del buque.

2) El informe contendrá, en particular:

a) una clara indicación o descripción de las sustancias perjudiciales de que se trate, incluidos, a ser posible, los nombres técnicos correctos de tales sustancias (no deben utilizarse las denominaciones comerciales en lugar de los nombres técnicos correctos);

b) la indicación precisa o estimada de las cantidades, concentraciones y estado probable de las sustancias perjudiciales que se hayan descargado o que posiblemente vayan a descargarse en el mar y, cuando sea pertinente,

c) una descripción de los embalajes y marcas de identificación; y a ser posible,

d) el nombre del consignador, consignatario o fabricante.

3) El informe se indicará con claridad si la sustancia perjudicial que se haya descargado o que posiblemente vaya a descargarse en su hidrocarburo, una sustancia nociva líquida, una sustancia sólida o una sustancia nociva gaseosa y si tal sustancia era o es transportada a granel o en paquetes, contenedores, tanques portátiles, camiones, cisterna o vagones-tanque.

4) El informe se complementará, cuando sea oportuno, con cualquiera otros datos permanentes que solicite el destinatario o que estime apropiados la persona que lo transmita.

ARTICULO V

Informe suplementario

Toda persona obligada a informar en virtud de las disposiciones de este Protocolo hará lo posible para:

a) Suplementar en primer informe, cuando sea oportuno, con datos relativos a la evolución de la situación; y

b) Satisfacer, en todo lo posible, las solicitudes de información adicional que se hagan los Estados afectados acerca del suceso.

PROTOCOLO II

ARBITRAJE

(de conformidad con el Artículo 10 del Convenio)

ARTICULO I

Salvo que las Partes en la controversia decidan otra cosa, el procedimiento de arbitraje se regirá con las normas estipuladas en este Protocolo.

ARTICULO II

1) Se constituirá un Tribunal de arbitraje a solicitud de una Parte del Convenio dirigida a otra de conformidad con el Artículo 10 del presente Convenio. La solicitud de arbitraje consistirá en una exposición del caso acompañada de documentos de justificación.

2) La Parte solicitante informará al Secretario General de la Organización del hecho de haber pedido la constitución de Tribunal, de los nombres y las Partes de la controversia, y de los Artículos del Convenio o las Reglas sobre cuya interpretación o apelación exista, en su opinión, un desacuerdo. El Secretario General transmitirá esta información a todas las Partes.

ARTICULO III

El Tribunal estará constituido por tres miembros: dos árbitros nombrados respectivamente por cada una de las Partes en la controversia y un tercer árbitro que será nombrado de común acuerdo por dos primeros y asumirá la presidencia del Tribunal.

ARTICULO IV

1) Si al vencer el plazo de sesenta días contados desde el nombramiento del segundo árbitro no ha sido nombrado todavía el Presidente del Tribunal, al Secretario General de la Organización, a petición de cualquiera de las dos Partes, hará ese nombramiento dentro de un nuevo plazo de sesenta días, seleccionándolo en una lista de personas calificadas previamente compilada por el Consejo de la Organización.

2) Si dentro del plazo de sesenta días contados desde la fecha de recepción de la solicitud una de las Partes no a nombrado al miembro del Tribunal cuya designación le incumbe, la otra Parte puede informar directamente al Secretario General de la Organización, quien nombrará a Presidente del Tribunal dentro de un plazo de sesenta días, seleccionándolo en la lista prescrita en el párrafo 1) del presente Artículo.

3) Tan pronto como haya sido nombrado, el Presidente del Tribunal requerirá a la Parte que no haya designado árbitro para que lo haga del mismo modo y con arreglo a las mismas condiciones. Si la Parte no efectúa el nombramiento requerido, el Presidente del Tribunal pedirá al Secretario General de la Organización que haga él mismo para el nombramiento con arreglo a la forma y condiciones prescritas en el párrafo anterior.

4) Cuando sea nombrado en virtud de lo dispuesto en el presente Artículo, el Presidente del Tribunal no podrá ser ni haber sido de la misma nacionalidad que una de las Partes interesadas, salvo que consienta en ello la otra Parte.

5) En caso de fallecimiento o ausencia de un árbitro cuyo nombramiento incumba a una de las Partes, dicha Parte nombrará a un sustituto dentro del plazo de sesenta días contados desde la fecha de fallecimiento o ausencia. Si dicha Parte no hiciese nombramiento, continuará el procedimiento del arbitraje con los árbitros restantes. En caso de fallecimiento o ausencia del Presidente del Tribunal, procederá a nombrar a un sustituto con arreglo a lo dispuesto en el Artículo III de este Protocolo o, si no hubiera acuerdo entre los miembros del Tribunal dentro del plazo de sesenta días contados desde la fecha de fallecimiento o ausencia, según lo dispuesto en el presente Artículo.

ARTICULO V

El Tribunal puede oír y dirimir reconvenções promovidas directamente por cuestiones que toquen al fondo de la controversia.

ARTICULO VI

Cada una de las Partes remunerará a su árbitro y sufragará los gastos conexos, así como los de preparación de su causa. La remuneración del Presente Tribunal y todos los gastos generales del arbitraje correrá por mitades a cargo de las Partes. El Tribunal anotará todos sus gastos y presentará un estado de cuentas definitivo.

ARTICULO VII

Toda Parte en el Convenio que tenga interés de índole jurídica que pudiera ser afectado por el dictamen del Tribunal, podrá, con el consentimiento del Tribunal, sumarse al procedimiento de arbitraje mediante notificación escrita dirigida a las Partes que haya iniciado el procedimiento.

ARTICULO VIII

Todo Tribunal de arbitraje constituido en virtud de lo dispuesto en el presente Protocolo establecerá su propio reglamento.

ARTICULO IX

1) Las decisiones del Tribunal, tanto en materia de procedimiento y de ubicación de las sesiones como respecto a cualquier asunto que le sea sometido, se tomarán por voto mayoritario de sus miembros; la ausencia o abstención de uno de los miembros del Tribunal cuyo nombramiento incumbió a las Partes no constituirá impedimento para que el Tribunal dicte. El caso de empate, el Presidente tendrá voto de calidad.

2) Las Partes facilitarán las tareas del Tribunal. En particular, de conformidad con su legislación y usando todos los medios de que dispongan, las Partes deberán:

a) proporcionar al Tribunal los documentos e informaciones necesarios;

b) dar al Tribunal entrada en su territorio para oír a testigos o expertos y para visitar los lugares que se trate.

3) La ausencia o no comparecencia de una Parte no constituirá impedimentos para que se siga el procedimiento.

ARTICULO X

1) El Tribunal dictará su laudo dentro de un plazo de cinco meses contados a partir de la fecha de su constitución a menos que, en caso de necesidad, decida ampliar ese plazo. La ampliación no excederá de tres meses. El laudo del Tribunal, que irá acompañado de una exposición de motivos, será definitivo e inapelable y se comunicará al Secretario General de Organización. Las Partes cumplirán inmediatamente lo dispuesto en el laudo.

2) Toda controversia que se suscitase entre las Partes en cuando a la interpretación o ejecución del laudo podrá ser sometida por una de las Partes al Tribunal que lo dictó para que decida y, de haberse dispersado éste, a otro Tribunal constituido a dicho efecto del mismo modo que el primero.

ANEXO I

Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos

CAPITULO I

Generalidades

REGLA 1

Definiciones

A los efectos del presente Anexo:

1) Por "hidrocarburos" se entiende el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fuel-oil, los tangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación (distintos de los de tipo petroquímico que están sujetos a las disposiciones del Anexo II del presente Convenio) y, sin que ello limite la generalidad de la enumeración precedente, las sustancias que figuran en la lista del Apéndice I de este Anexo.

2) Por "mezcla oleosa" se entiende cualquier mezcla que contenga hidrocarburos.

3) Por "combustible líquido" se entiende todo hidrocarburo utilizado como combustible para la maquinaria propulsora y auxiliar del buque en que se transporta dicho combustible.

4) Por "petrolero" se entiende todo buque construido o adaptado para transportar principalmente hidrocarburos a granel en sus espacios de carga; este término comprende los buques de carga combinados y "buques-tanque químicos" tal como se definen estos últimos en el Anexo II del presente Convenio, cuando estén transportando cargamento total o parcial de hidrocarburos a granel.

5) Por "buque de carga combinado" se entiende todo petroleo proyectado para transportar indistintamente hidrocarburos o cargamentos sólidos a granel.

6) Por "buque nuevo" se entiende:

a) un buque cuyo contrato de construcción se formalizará después del 31 de diciembre de 1975; o

b) de no haberse formalizado un contrato de construcción, un buque cuya quilla sea colocada o que se halle en fase análoga de construcción después de 30 de junio de 1976; o

c) un buque que haya entrega tenga lugar después del 31 de diciembre de 1979; o

d) un buque que haya sido objeto de una reforma importante:

i) para la cual se formaliza el contrato después del 31 de diciembre de 1975; o

ii) cuyas obras, de no haberse formalizado un contrato, se inicien después del 30 de junio de 1976; o

iii) terminada después del 31 de diciembre de 1979.

7) Por "buque existente" se entiende un buque que no es buque nuevo.

8) Por "reforma importante" se entiende toda reforma de un buque existente:

a) que altere considerablemente las dimensiones o la capacidad de transporte buque; o

b) que altere el tipo del buque; o

c) que se efectúe, en opinión de la Administración, con la intención de prolongar considerablemente su vida; o

d) que de algún modo modifique el buque que hasta tal punto que si fuera un buque nuevo quedaría sujeto a las disposiciones pertinentes del presente Convenio que no le son aplicables como buque existente.

9) "Tierra más próxima". La expresión "de la tierra más próxima" significa desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate, de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente Convenio, "de la tierra más próxima" significará, a lo largo de la costa nordeste de Australia, desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en latitud 11° Sur, longitud 142°08' Este hasta un punto de latitud

10°35' Sur, longitud 141°55' Este, desde allí a un punto en latitud 10°00' Sur, longitud 142°00' Este; y luego sucesivamente, a

latitud 9°10' Sur, longitud 143°52' Este

latitud 9°00' Sur, longitud 144°30' Este

latitud 13°00' Sur, longitud 144°00' Este

latitud 15°00' Sur, longitud 146°00' Este

latitud 18°00' Sur, longitud 147°00' Este

latitud 21°00' Sur, longitud 153°00' Este

y, finalmente, desde esta posición hasta un punto de la costa de Australia en latitud 24°42' Sur, longitud 153°15' Este.

10) Por "zona especial" se entiende cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por hidrocarburos. Zonas especiales son las enumeradas en la regla 10 del presente anexo.

11) "Régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos" es el resultante de dividir el caudal de descarga de hidrocarburos en litros por hora, en cualquier instante, por la velocidad del buque en nudos y en el mismo instante.

12) Por "tanque" se entiende todo espacio cerrado que esté formado por la estructura permanente de un buque y esté proyectado para el transporte de líquidos a granel.

13) Por "tanque lateral" se entiende cualquier tanque adyacente al forro exterior en los costados del buque.

14) Por "tanque central" se entiende cualquier tanque situado del lado interior de un mamparo longitudinal.

15) Por "tanque de decantación" se entiende todo tanque que esté específicamente destinado a recoger residuos y aguas de lavado de tanques, y otras mezclas oleosas.

16) Por "lastre limpio" se entiende el lastre llevado en un tanque que, desde que se transportaron hidrocarburos en él por última vez, ha sido limpiado de tal manera que todo afluyente del mismo, si fuera descargado por un buque estacionario en aguas calmas y limpias en un día claro, no producirá rastros visibles de hidrocarburos en la superficie del agua ni a orillas de las costas próximas, ni ocasionaría depósitos de fangos o emulsiones bajo la superficie del agua o sobre dichas orillas. Cuando el lastre sea descargado a través de un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos aprobado por

la Administración, se entenderá que el lastre estaba limpio, aun cuando pudieran observarse rastros visibles, si los datos obtenidos con el mencionado dispositivo muestran que el contenido de hidrocarburos en el afluente no excedía de 15 partes por millón.

17) Por "lastre separado" se entiende el agua de lastre que se introduce en un tanque que está completamente separado de los servicios de carga de hidrocarburos y de combustible líquido para consumo y que está permanentemente destinado al transporte de lastre o al transporte de lastre o cargamentos que no sean ni hidrocarburos ni sustancias nocivas tal como se definen éstas en los diversos Anexos del presente Convenio.

18) "Eslora" (L): se toma como eslora el 96% de la eslora total en una flotación situada al 85% del puntal mínimo de trazado medido desde el canto exterior de la roda hasta el eje de la mecha del timón en dicha flotación si ésta fuera mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se medirá la eslora será paralela a la flotación de proyecto. La eslora (L) se medirá en metros.

19) "Perpendiculares de proa y de popa": se tomarán en los extremos de proa y de popa de la eslora (L). La perpendicular de proa pasará por la intersección del canto exterior de la roda con la flotación en que se mide la eslora.

20) "Centro del buque": Se sitúa en el punto medio de la eslora (L).

21) "Manga" (B) es la anchura máxima del buque medida en el centro del mismo hasta la línea de trazado de la cuaderna en los buques con forro metálico, o hasta la superficie exterior del casco, en los buques con forro de otros materiales. La manga (B) se medirá en metros.

22) "Peso muerto" (DW) es la diferencia, expresada en toneladas métricas, entre el desplazamiento de un buque en agua de densidad igual a 1,025, según la flotación en carga correspondiente al franco bordo asignado de verano, y el peso del buque vacío.

23) "Peso del buque vacío" es el desplazamiento de un buque (en toneladas métricas) sin carga, combustible, aceite lubricante, agua de lastre, agua dulce y agua de alimentación de calderas en los tanques, y sin consumos, pasajeros y sus efectos.

24) "Permeabilidad" de un espacio es la relación entre el volumen de ese espacio que se supone ocupado por agua y su volumen total.

25) Los "Volúmenes" y "Áreas" del buque se calcularán en todos los casos tomando las líneas de trazado.

REGLA 2

Ambito de aplicación

1) A menos que se prescriba expresamente otra cosa, las disposiciones del presente Anexo se aplicarán a todos los buques.

2) En los buques que, sin ser petroleros, estén equipados con espacios de carga que hayan sido construidos y se utilicen para transportar hidrocarburos a granel y que tengan una capacidad total igual o superior a 200 metros cúbicos, se aplicarán también a la construcción y utilización de tales espacios las prescripciones de las Reglas 9, 10, 14, 15, 1), 2) y 3), 18, 20 y 24 4) estipuladas en este Anexo para los petroleros, salvo cuando dicha capacidad total sea inferior a 1.000 metros cúbicos, en cuyo caso las prescripciones de la Regla 15 4) de este Anexo podrán aplicarse en lugar de lo previsto en la Regla 15 1), 2) y 3).

3) Cuando en un espacio de carga de un petrolero se transporte un cargamento que este sujeto a lo dispuesto en el Anexo II del presente Convenio se aplicarán también las prescripciones pertinentes de dicho Anexo II.

4) a) Los aliscafos, aerodeslizadores y demás embarcaciones de tipo nuevo (naves de semisuperficie, naves sumergibles, etc.) cuyas características de construcción no permitan aplicar, por irrazonable o impracticable, alguna cualquiera de las normas de construcción y equipo previstas en los Capítulos II y III de este Anexo, podrán ser eximidos por la Administración de cumplir tales normas siempre que la construcción y el equipo del buque ofrezca protección equivalente contra la contaminación por hidrocarburos, habida cuenta del servicio a que esté destinado el buque.

b) Los pormenores referentes a toda exención de esta índole que pueda conceder la Administración constarán en el Certificado prescrito por la Regla 5 del presente Anexo.

c) La Administración que autorice tal excepción comunicará a la Organización, lo antes posible, pero desde luego dentro de un plazo que no pase de noventa días, los pormenores y razones de esa exención y la Organización los transmitirá a las Partes en el Convenio para información y para que se tomen las medidas que puedan resultar oportunas.

REGLA 3

Equivalentes

1) La Administración puede autorizar a bordo de un buque instalaciones, materiales, equipos o aparatos en sustitución de los prescritos por el presente Anexo, si tales instalaciones, materiales, equipos o aparatos son por lo menos tan eficaces como los prescritos por el presente Anexo. Esta facultad de la Administración no le permitirá autorizar que se sustituyan, como equivalentes, las normas de proyecto y construcción prescritas en las Reglas de este Anexo por métodos operativos cuyo fin sea controlar las descargas de hidrocarburos.

2) La Administración que autorice instalaciones, materiales, equipos o aparatos en sustitución de los prescritos por el presente Anexo comunicará a la Organización los pormenores de tal sustitución a fin de que sean transmitidos a las Partes en el Convenio para información y para que se tomen las medidas que puedan resultar oportunas

REGLA 4

Visitas

1) Todo petrolero cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 150 toneladas y todo otro buque de arqueado bruto igual o superior a 400 toneladas será objeto de las visitas que se especifican a continuación:

a) Una visita inicial, antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el Certificado prescrito en la Regla 5 del presente Anexo, la cual incluirá una inspección de su estructura, equipos, instalaciones y su distribución, así como de los materiales del buque en cuanto hayan de cumplir con este Anexo. Esta visita permitirá asegurarse de que la estructura, equipos, instalaciones y su disposición así como los materiales empleados cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo.

b) Visitas periódicas, a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, encaminadas a garantizar que la estructura, equipos, instalaciones y su distribución así como los materiales empleados cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo. Sin embargo, en caso de que se prorrogue la validez del Certificado internacional de prevención por hidrocarburos (1973) de conformidad con lo preceptuado por la Regla 8 3) ó 4) de este Anexo, el intervalo de las visitas periódica podrá ser ampliado en consecuencia.

c) Visitas intermedias a intervalos especificados por la Administración pero que no excedan de treinta meses, encaminadas a garantizar que los equipos y las bombas y tuberías correspondientes, incluidos los dispositivos de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, los separadores de agua e hidrocarburos y los sistemas de filtración de hidrocarburos, cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo y están en buenas condiciones de funcionamiento. Estas visitas intermedias serán anotadas en el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) expedido en virtud de la Regla 5 de este Anexo.

2) Respecto a los buques que no estén sujetos a las disposiciones del párrafo 1) de esta Regla, la Administración dictará medidas apropiadas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones pertinentes del presente Anexo.

3) Las visitas a los buques relativas a la aplicación de las disposiciones del presente Anexo serán llevadas a cabo por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración puede confiar dichas visitas bien a inspectores nombrados a este fin o a organizaciones reconocidas por ella. En cualquier caso, la Administración interesada garantiza plenamente la escrupulosidad y eficiencia de las visitas.

4) Una vez efectuada cualquiera de las visitas al buque que se exigen en esta Regla, no se podrá realizar ningún cambio de importancia en la estructura, equipos, instalaciones y su distribución o materiales inspeccionados, salvo las reposiciones normales de tales equipos o instalaciones, sin la aprobación de la Administración.

REGLA 5

Expedición de Certificados

1) A Todo petrolero cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 150 toneladas y demás buques de arqueado igual o superior a 400 toneladas que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio se les expedirá, una vez visitados de acuerdo con las disposiciones de la Regla 4 del presente Anexo, un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973). En el caso de buques existentes esta prescripción será de aplicación doce meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.

2) Tal Certificado será expedido por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella. En cualquier caso, la administración asume la total responsabilidad del Certificado.

REGLA 6

Expedición del Certificado por otro Gobierno

1) El Gobierno de una Parte en el Convenio puede, a requerimiento de la Administración, hacer visitar un buque y, si estima que cumple las disposiciones del presente Anexo, expedir o autorizar la expedición a ese buque de un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) de conformidad con el presente Anexo.

2) Se remitirán, lo antes posible, a la Administración que haya pedido la visita una copia del Certificado y otra del informe de inspección.

3) Se hará constar en el Certificado que ha sido expedido a petición de la Administración y se le dará la misma fuerza e igual validez que al expedido de acuerdo con la Regla 5 del presente Anexo.

4) No se expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) a ningún buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte.

REGLA 7

Modelo del Certificado

El Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) se redactará en un idioma oficial del país que lo expida conforme al modelo que figura en el Apéndice II del presente Anexo. Si el idioma utilizado no es el francés o el inglés, el texto incluirá una traducción en uno de estos idiomas.

REGLA 8

Validez del Certificado

1) El Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) se expedirá para un periodo de validez estipulado por la Administración; este periodo no excederá de cinco años desde la fecha de expedición, salvo en los casos previstos en los párrafos 2), 3) y 4) de esta Regla.

2) Si un buque, en la fecha de expiración de su Certificado, no se encuentra en un puerto o terminal mar adentro sometidos a la jurisdicción de la Parte en el Convenio cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar, la Administración podrá prorrogar la validez del Certificado. Esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda seguir viaje y llegar al Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar, o en el que vaya a ser inspeccionado, y aún así sólo en caso de que se estime oportuno y razonable hacerlo.

3) Ningún Certificado podrá ser prorrogado con el citado fin por un periodo superior a cinco meses y el buque al que se haya concedido tal prórroga no estará autorizado, cuando llegue la Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar o al puerto en el que vaya a ser inspeccionado, a salir de ese puerto o Estado sin obtener antes un Certificado nuevo.

4) Todo Certificado que no haya sido prorrogado de acuerdo con las disposiciones del párrafo 2) de esta Regla podrá ser prorrogado por la Administración para un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de expiración indicada en el mismo.

5) El Certificado dejará de tener validez si se hacen alteraciones importantes en la construcción, equipos, instalaciones y su distribución o en los materiales prescritos, salvo las reposiciones normales de tales equipos o instalaciones, sin la aprobación de la Administración, o si no se han efectuado las visitas intermedias especificadas por la Administración en cumplimiento de la Regla 4 1) c) del presente Anexo.

6) Todo Certificado expedido a un buque perderá su validez desde el momento en que se abandere dicho buque en otro Estado, salvo en los casos previstos en el párrafo 7) de esta Regla.

7) Al abanderarse un buque en otra Parte, el Certificado sólo tendrá validez hasta vencer un plazo máximo de cinco meses, si no caduca antes dicho Certificado, o hasta que la Administración expida otro Certificado si esta condición se cumple antes. Tan pronto como sea posible después del nuevo abanderamiento, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón había tenido el buque derecho a enarbolar hasta entonces remitirá a la Administración una copia del Certificado que llevaba el buque antes de cambiar de pabellón y, a ser posible, una copia del informe de inspección correspondiente.

CAPITULO II - NORMAS PARA CONTROLAR LA CONTAMINACION EN CONDICIONES DE SERVICIO

REGLA 9

Control de las descargas de hidrocarburos

1) A reserva de lo dispuesto en las Reglas 10 y 11 del presente Anexo y en el párrafo 2) de esta Regla, estará prohibida toda descarga de hidrocarburo o de mezclas oleosas en el mar desde buques a los que sea aplicable este Anexo salvo cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) tratándose de petroleros, excepto en los casos previstos en el apartado b) de este párrafo.

i) que el petrolero no se encuentre dentro de una zona especial;

ii) el petrolero se encuentre a más de 50 millas marinas de la tierra más próxima.

iii) el petrolero esté en ruta;

iv) que el régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos no exceda de 60 litros por milla marina;

v) que la cantidad de hidrocarburos descargada en el mar no exceda, en el caso de petroleros existentes, de 1/15.000 del cargamento total de que formaban parte los residuos y, en el caso de petroleros nuevos, 1/30.000 del cargamento total de que formaban parte los residuos; y

vi) que el petrolero tenga en funcionamiento, a reserva de lo dispuesto en la Regla 15 3) de este Anexo, un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos y disponga de un tanque de decantación tal como se prescribe en la Regla 15 de este Anexo.

b) tratándose de buques no petroleros cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas y de buques petroleros por lo que se refiere a las aguas de las sentinas de los espacios de máquinas, exceptuados los de la cámara de bombas de carga a menos que dichas aguas estén mezcladas con residuos de carga de hidrocarburos:

i) que el buque no se encuentre en una zona especial;

ii) que el buque se encuentre a más de 12 millas marinas de la tierra más próxima;

iii) que el buque esté en ruta;

iv) que el contenido de hidrocarburos del afluyente sea inferior a 100 partes por millón, y

v) que el buque tenga en funcionamiento un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, equipos de separación de agua e hidrocarburos, un sistema de filtración de hidrocarburos o alguna otra instalación tal como se prescribe en la Regla 16 de este Anexo.

2) En el caso de buques de menos de 400 toneladas de arqueo bruto que no sean petroleros, mientras se encuentren fuera de la zona especial, la Administración cuidará de que estén equipados dentro de lo practicable y razonable, con instalaciones que garanticen la retención a bordo de los residuos de hidrocarburos y su descarga en instalaciones de recepción o en el mar de acuerdo con las prescripciones del párrafo 1) b) de esta Regla.

3) Siempre que se observen rastros visibles de hidrocarburos sobre la superficie del agua o por debajo de ella en las proximidades de un buque o de su estela, los Gobiernos de las Partes en el Convenio investigarán inmediatamente, en la medida en que puedan hacerlo razonablemente, los hechos que permitan aclarar si hubo o no transgresión de las disposiciones de esta Regla o de la Regla 10 de este Anexo. En la investigación se comprobarán, en particular, las condiciones de viento y de mar, la derrota y velocidad del buque, otras posibles fuentes de los rastros visibles en esos parajes y de todos los registros pertinentes de descarga de hidrocarburos.

4) Las disposiciones del párrafo 1) de esta Regla no se aplicarán a las descargas de lastres limpios o separados. Las disposiciones del párrafo 1) b) de esta Regla no se aplicarán a las descargas de mezclas oleosas que, sin dilución, tengan un contenido de hidrocarburos que no pase de 15 partes por millón.

5) Las descargas no contendrán productos químicos ni ninguna otra sustancia en cantidades o concentraciones susceptibles de crear peligros para el medio marino, ni adición alguna de productos químicos u otras sustancias cuyo fin sea eludir el cumplimiento de las condiciones de descarga especificadas en esta Regla.

6) Los residuos de hidrocarburos cuya descarga en el mar no pueda efectuarse de conformidad con lo prescrito en los párrafos 1), 2) y 4) de esta Regla serán retenidos a bordo o descargados en instalaciones de recepción.

REGLA 10

Métodos para prevenir la contaminación por hidrocarburos desde buques que operen en zonas especiales

1) A los efectos del presente Anexo las zonas especiales son el Mar Mediterráneo, el Mar Báltico, el Mar Negro, el Mar Rojo y la "zona de los Golfos", según se definen a continuación:

a) Por zona del Mar Mediterráneo se entiende este mar propiamente dicho, con sus golfos y mares interiores, situándose la divisoria con el Mar Negro en el paralelo 41° N y el límite occidental en el meridiano 5°36' W que pasa por el Estrecho de Gibraltar.

b) Por zona del Mar Báltico se entiende este mar propiamente dicho, con los Golfos de Botnia y de Finlandia y la entrada al Báltico hasta el paralelo que pasa por Skagen, en el Skagerrak, a 57°44'8N.

c) Por zona del Mar Negro se entiende este mar propiamente dicho, separado del Mediterráneo por la divisoria establecida el paralelo 41°N.

d) Por Zona del Mar Rojo se entiende este mar propiamente dicho, con los Golfos de Suez y Aqaba, limitado al Sur por la línea, loxodrómica entre Ras si Ane (12°8'5N, 43°19'6E,) y Husn Murad (12°40'4N, 25°30'2E).

e) Por "zona de los Golfos" se entiende la extensión de mar situada al noroeste de la línea loxodrómica entre Res al Hadd (22°30'N, 59°48'E) y Ras al Fasteh (25°04'N, 61°25'E).

2) a) A reserva de las disposiciones de la Regla 11 del presente Anexo estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde petroleros y desde buques no petroleros cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial.

b) Mientras se encuentren en una zona especial los mencionados buques retendrán a bordo todos los residuos y fangos de hidrocarburos, lastres contaminados y aguas de lavado de tanques para descargarlos únicamente en instalaciones de recepción.

3) a) A reserva de las disposiciones de la Regla 11 del presente Anexo estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde petroleros y desde buques no petroleros de arqueo bruto no menor de 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial, salvo cuando el contenido de hidrocarburos del afluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón o, de otro modo, cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

i) que el buque esté en ruta;

ii) que el contenido de hidrocarburos del afluente sea inferior a 100 partes por millón; y

iii) que la descarga se efectuó lo más lejos posible de tierra, y en ningún caso a menos de 12 millas marinas de la tierra más próxima.

b) Las descargas no contendrán productos químicos ni ninguna otra sustancia en cantidades o concentraciones susceptibles de crear peligros para el medio marino, ni adición alguna de productos químicos u otras sustancias cuyo fin sea eludir el cumplimiento de las condiciones de descarga especificadas en esta Regla.

c) Los residuos de hidrocarburos cuya descarga en el mar no pueda efectuarse de conformidad con lo prescrito en el apartado a) de ese párrafo serán retenidos a bordo o descargados en instalaciones de recepción.

4) Las disposiciones de esta Regla no se aplicarán a las descargas de lastres limpios o separados.

5) Ninguna de las disposiciones de la presente Regla prohíbe que un buque cuya derrota sólo atravesase en parte una zona especial efectuó descargas fuera de esa zona especial de conformidad con lo dispuesto en la Regla 9 del presente Anexo.

6) Siempre que se observen rastros visibles de hidrocarburos sobre la superficie del agua o por debajo de ella en las proximidades de un buque o de su estela, los Gobiernos de las Partes en el Convenio investigarán inmediatamente, en la medida en que puedan hacerlo razonablemente, los hechos que permitan aclarar si hubo o no transgresión de las disposiciones de esta Regla o de la Regla 9 de este Anexo. En la investigación se comprobarán, en particular, las condiciones de viento y de mar, la derrota y velocidad del buque, otras posibles fuentes de rastros visibles en esos parajes y todos los registros pertinentes de descarga de hidrocarburos.

7) Instalaciones de recepción en las zonas especiales:

Zonas del Mar Mediterráneo, del Mar Negro y del Mar Báltico.

i) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio que sean ribereñas de una zona especial determinada a comprometer a garantizar que para el 1o. de enero de 1977 a más tardar todos los terminales de carga de hidrocarburos y puertos de reparación de la zona especial cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la recepción y tratamiento de todos los lastres contaminados y aguas de lavado de tanques de los petroleros. Además, se dotarán a todos los puertos de la zona especial de instalaciones y servicios adecuados de recepción de otros residuos y mezclas oleosas procedentes de todos los buques. Estas instalaciones tendrán capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.

ii) Gobiernos de las Partes cuya jurisdicción se extienda a embocaduras de canales marítimos de poca sonda que obliguen a los buques a reducir su calado deslastrando se comprometen a garantizar la instalación de los servicios mencionados en el apartado a) i) de este párrafo, admitiéndose, no obstante, que los buques que hayan de descargar barras o lastres contaminados podrán sufrir alguna demora.

iii) Durante el periodo que transcurra entre la entrada en vigor del presente Convenio (si fuera antes del 1o. de enero de 1977) y el 1o. de enero de 1977 los buques que naveguen por las zonas especiales cumplirán con las prescripciones de la Regla 9 de este Anexo. Sin embargo, los Gobiernos de las Partes que sean ribereñas de una cualquiera de las zonas especiales a que se hace referencia en este apartado podrán fijar una fecha anterior al 1o. de enero de 1977 pero posterior a la fecha de entrada en vigor del

presente Convenio, a partir la cual surtirán las prescripciones de la presente Regla relativas a las zonas especiales, a condición de que:

1) todas las instalaciones de recepción necesarias hayan sido montadas en la fecha que se fije; y

2) que las Partes interesadas notifiquen a la Organización la fecha que se fije en estas condiciones con una antelación de seis meses por lo menos, para que se comunique a las demás Partes.

iv) después del 1o. de enero de 1977, o de la fecha fijada de conformidad con el apartado a) iii) del presente párrafo si fuera anterior, las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones y servicios parezcan inadecuados.

b) zona del Mar Rojo y "Zona de los Golfos":

i) los Gobiernos de las Partes que sean ribereñas de zonas especiales se comprometen a garantizar que en todos los terminales de carga de hidrocarburos y puertos de reparaciones de esas zonas especiales se establecerán lo antes posible instalaciones y servicios adecuados para la recepción y tratamiento de todos los lastres contaminados y aguas de lavado de tanques de los petroleros. Además, se dotarán a todos los puertos de la zona especial de instalaciones adecuadas de recepción de otros residuos y mezclas oleosas procedentes de todos los tanques. Estas instalaciones tendrán capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.

ii) Los Gobiernos de las Partes cuya jurisdicción se extienda a embocaduras de canales marítimos de poca sonda que obliguen a los buques a reducir su calado deslastrando se comprometen a garantizar la instalación de los servicios mencionados en el apartado b) i) de este párrafo, admitiéndose, no obstante, que los buques que hayan de descargar borras o lastres contaminados podrán sufrir alguna demora.

iii) Las Partes interesadas notificarán a la Organización las medidas que adopten, en cumplimiento de lo dispuesto en el apartado b) i) y ii) de este párrafo. Una vez recibidas suficientes notificaciones, la Organización fijará la fecha en que empezarán a regir las prescripciones de esta Regla para la zona en cuestión. La Organización notificará a todas las Partes la fecha fijada con no menos de doce meses de antelación.

iv) Durante el periodo que transcurra entre la entrada en vigor del presente Convenio y la fecha que se establezca de este modo, los buques que naveguen por la zona especial cumplirán con las prescripciones de la Regla 9 de este Anexo.

v) A partir de esa fecha, los petroleros que tomen carga en los puertos de las referidas zonas especiales en los cuales no se disponga todavía de las citadas instalaciones cumplirán también plenamente con las prescripciones de esta Regla. No obstante, los petroleros que entren en tales zonas especiales para tomar carga harán todo lo posible para llevar únicamente lastre limpio.

vi) Después de la fecha de entrada en vigor de las prescripciones relativas a la zona especial afectada, las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones y servicios les parezcan inadecuados.

vii) Como mínimo habrán de montarse los servicios e instalaciones de recepción prescritos en la Regla 12 del presente Anexo para el 1o. de enero de 1977 o dentro del plazo de un año desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, si esta fecha es posterior.

REGLA 11

Excepciones

Las Reglas 9 y 10 del presente Anexo no se aplicarán:

a) a la descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas cuando sea necesaria para proteger la seguridad del buque o para salvar vidas en el mar;

b) a la descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas resultante de averías sufridas por un buque o por sus equipos:

i) siempre que después de producirse la avería o de descubrirse la descarga se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo tal descarga; y

ii) salvo que el propietario o el Capitán hayan actuado ya sea con la intención de causar la avería, o con imprudencia temeraria y a sabiendas de que con toda probabilidad iba a producirse una avería; o

c) a la descarga en el mar de sustancias que contengan hidrocarburos, previamente aprobadas por la Administración, cuando sean empleadas para combatir casos concretos de contaminación a fin de reducir los daños resultantes de tal contaminación. Toda descarga de esta índole quedará sujeta a la aprobación de cualquier Gobierno con jurisdicción en la zona donde se tenga intención de efectuar la descarga.

REGLA 12

Instalaciones y servicios de recepción

1) A reserva de lo dispuesto en la Regla 10 del presente Anexo, los Gobiernos de las Partes se comprometen a garantizar que en los terminales de carga de hidrocarburos, puertos de reparación y demás puertos en los cuales los buques tengan que descargar residuos de hidrocarburos se monten servicios e instalaciones para la recepción de los residuos y mezclas oleosas que queden a bordo de los petroleros y de otros buques, con capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.

2) Las instalaciones y servicios de recepción que se prescriben en el párrafo 1) de esta Regla habrán de proveerse en:

a) todos los puertos y terminales en los que se efectúe la carga de crudos de petróleo a bordo de los petroleros cuando estos últimos acaben de realizar, inmediatamente antes de rendir viaje, una travesía en lastre que no pase de 72 horas o de 1,200 millas marinas;

b) todos los puertos y terminales en los que se efectúe la carga de hidrocarburos distintos de los crudos de petróleo a granel en cantidades promedias superiores a 1,000 toneladas métricas diarias;

c) todos los puertos que tengan astilleros de reparación o servicios de limpieza de tanques;

d) todos los puertos y terminales que den abrigo a buques dotados de tanque(s) de residuos tal como se prescribe en la Regla 17 de este Anexo;

e) todos los puertos en lo que concierne a las aguas de sentina contaminadas y otros residuos que no sea posible descargar de conformidad con la Regla 9 de este Anexo; y

f) todos los puertos utilizados para tomar cargamentos a granel en lo que concierne a aquellos residuos de hidrocarburos de los buques de carga combinados que no sea posible descargar de conformidad con la Regla 9 de este Anexo.

3) La capacidad de las instalaciones y servicios de recepción será la siguiente:

a) Los terminales de carga de crudos de petróleo tendrán instalaciones y servicios de recepción suficientes para recibir los hidrocarburos y mezclas oleosas que no puedan descargarse de conformidad con lo dispuesto en la Regla 9 1) a) del presente Anexo desde todo petrolero que efectúe viajes de los descritos en el párrafo 2) a) de esta Regla.

b) Los puertos de carga y terminales mencionados en el párrafo 2) b) de esta Regla tendrán instalaciones y servicios de recepción suficientes para recibir los hidrocarburos y mezclas oleosas que no puedan descargarse de conformidad con lo dispuesto en la Regla 9 1) Del presente Anexo desde petroleros que tomen carga de hidrocarburos a granel que no sean crudos de petróleo.

c) Todos los puertos que tengan astilleros de reparación o servicios de limpieza de tanques dispondrán de instalaciones y servicios de recepción suficientes para recibir todos los residuos y mezclas oleosas que queden a bordo para ser eliminados antes de que los buques entren en dichos astilleros o instalaciones.

d) Todas las instalaciones y servicios que se monten en puertos y terminales en virtud del párrafo 2) d) de esta Regla tendrán capacidad suficiente para recibir todos los residuos retenidos a bordo de conformidad con la Regla 17 del presente Anexo por los buques que razonablemente quepa esperar que hagan escala en tales puertos y terminales.

e) Todas las instalaciones y servicios que se monten en puertos y terminales en virtud de esta Regla tendrán capacidad suficiente para recibir aguas de sentina contaminadas y otros residuos que no puedan descargarse de conformidad con la Regla 9 de este Anexo.

f) Las instalaciones y servicios que se monten en puertos de carga para cargamentos a granel tendrán en cuenta los problemas especiales relativos a los buques de carga combinados.

4) Las instalaciones y servicios de recepción prescritos en los párrafos 2) y 3) de esta Regla habrán de estar montados a lo más tardar un año después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o para el 1o. de enero de 1977 si esta fecha es posterior.

5) Las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones y servicios establecidos en cumplimiento de esta Regla les parezcan inadecuados.

Petroleros provistos de tanques de lastre separado

1) Todo petrolero nuevo cuyo peso muerto sea igual o superior a 70,000 toneladas llevará tanques de lastre separado y cumplirá con las prescripciones de esta Regla.

2) La capacidad de los tanques de lastre separado se determinará de modo que el buque pueda navegar con seguridad en lastres sin tener que recurrir a la utilización de los tanques de hidrocarburos para lastrear con agua, excepto en las condiciones prevista en el párrafo 3) de esta Regla. No obstante, la capacidad mínima de los tanques de lastres separado permitirá en cualquier caso que, en todas las condiciones de lastre que puedan darse durante el viaje, inclusive la condición de buque vacío con lastre separado únicamente, puedan ser satisfechas cada una de las siguientes prescripciones relativas a los calados y asiento del buque:

a) el calado de trazado medio (dm) en metros (sin tener en cuenta deformaciones del buque) no será menor de:

$$dm = 2,0 + 0,02L;$$

b) los calados en las perpendiculares de proa y popa corresponderán a los determinados por el calado medio (dm), tal como se especifica en el apartado a) de este párrafo, con un asiento apopante que no sea mayor de 0,015L; y

c) en cualquier caso, el calado en la perpendicular de popa no será nunca inferior al que sea necesario para garantizar la inmersión total de la(s) hélice(s).

3) No transportará nunca agua de lastre en los buques de hidrocarburos excepto cuando las condiciones meteorológicas sean tan adversas que, en opinión del Capitán, sea necesario cargar agua de lastre adicional en los tanques de hidrocarburos para mantener la seguridad del buque. Este agua de lastre adicional será tratada y descargada de acuerdo con la Regla 9 y de conformidad con las prescripciones de la Regla 15 de este Anexo, efectuándose en el Libro Registro de Hidrocarburos el asiento mencionado en la Regla 20 de este Anexo.

4) No obstante, todo petrolero que no tenga obligación de estar provisto de tanques de lastres separado en virtud del párrafo 1) de esta Regla, podrá ser considerado como petrolero con tanques de lastre separado a condición de que si su eslora es igual o mayor a 150 metros cumpla plenamente con las prescripciones de los párrafos 2) y 3) de esta Regla y si su eslora es menor de 150 metros las condiciones de lastre separado sean satisfactorias a juicio de la Administración.

REGLA 14

Separación de los hidrocarburos y del agua de lastre

1) A reserva del caso previsto en el párrafo 2) de la presente Regla, los buques nuevos que no sean petroleros, cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 4.000 toneladas, y los petroleros nuevos, cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 500 toneladas; no llevarán agua de lastre en ningún tanque de combustible líquido.

2) Cuando, por concurrir condiciones anormales o por ser necesario llevar grandes cantidades de combustible líquido, haya que meter agua de lastre que no sea lastre limpio en tanques de combustible líquido, tal agua de lastre será descargada en tierra en instalaciones de recepción o en el mar de acuerdo con las normas preceptuadas en la Regla 9 y utilizando el equipo especificado en la Regla 16 2) del presente Anexo, y se hará la correspondiente anotación en el Libro Registro de Hidrocarburos.

3) Todos los demás buques cumplirán con las prescripciones del párrafo 1) de esta Regla en cuanto sea razonable y practicable.

REGLA 15

Retención de los hidrocarburos a bordo

1) A reserva de lo dispuesto en los párrafos 5) y 6) de esta Regla, los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas llevarán dispositivos de conformidad con lo prescrito en los párrafos 2) y 3) de esta Regla, excepto que, en el caso de petroleros existentes, las prescripciones relativas a los dispositivos de vigilancia y control de descargar de hidrocarburos y a los dispositivos de los tanques de decantación serán de aplicación tres años después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.

2) a) Se montarán medios adecuados para la limpieza de los tanques de carga y trasvase de lastres contaminados y de aguas de lavado de los tanques de carga a un tanque de decantación aprobado por la Administración. En los petroleros existentes, podrá designarse como tanque de decantación cualquiera de los tanques de carga.

b) En este sistema se montarán medios para trasvasar los residuos oleosos a un tanque de decantación o combinación de tanques de decantación de tal modo que todo efluente que se descargue en el mar cumpla con las disposiciones de la Regla 9 de este Anexo.

c) Los dispositivos del tanque o combinación de tanques de decantación tendrán capacidad suficiente para retener los residuos generados por lavado de tanques, los residuos de hidrocarburos y los lastres contaminados, pero la capacidad total no será menor del 3% de la capacidad de transporte de hidrocarburos del buque; no obstante cuando exista tanques de lastre separado de acuerdo con la Regla 13 de este Anexo, o cuando no haya instalados dispositivos, tales como eductores, que requieran utilización de agua adicional además del agua de lavado, la Administración podrá aceptar el 2%. Los petroleros nuevos de más de 70 000 toneladas de peso muerto llevarán por lo menos dos tanques de decantación.

d) Los tanques de decantación, especialmente en lo que concierne a posición de aspiraciones, descargas, deflectores o filtros, cuando los haya, estarán proyectados de modo que se evite excesiva turbulencia y no se provoque el arrastre de hidrocarburos o emulsiones de hidrocarburos con el agua.

3) a) Se instalará un dispositivo de vigilancia y control de descargar de hidrocarburos homologado por la Administración. Al estudiar el proyecto de oleómetro que se incorpore en el sistema la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización.* El sistema llevará un contador que dé un registro continuo de la descarga en litros por milla marina y la cantidad total descargada, o el contenido de hidrocarburos y régimen de descarga. Este registro indicará la hora y fecha y se conservará su información durante tres años por lo menos. El dispositivo de vigilancia y control de descargar de hidrocarburos se pondrá en funcionamiento tan pronto como se efectuó cualquier descarga de efluente en el mar y estará concebido para garantizar que toda descarga de mezclas oleosas de detenga automáticamente cuando el régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos exceda la proporción autorizada en virtud de la Regla 9 1) a) de este anexo. Cualquier avería de este dispositivo de vigilancia y

control detendrá la descarga y se hará la anotación correspondiente en el Libro Registro de Hidrocarburos. Habrá un método manual de respeto utilizable en caso de producirse tal avería, pero habrá de repararse la instalación defectuosa de modo que esté en condiciones de funcionar antes de que el petrolero inicie su siguiente viaje en lastre, a menos que se dirija a un puerto de reparaciones. Los petroleros existentes cumplirán con todas las disposiciones especificadas más arriba; no obstante, se permitirá en ellos que la descarga sea detenida mediante un procedimiento manual y que el régimen de descarga sea comprobado a base de las características de las bombas.

b) Se instalarán detectores eficaces de la interfaz hidrocarburos/agua, aprobados por la Administración a fin de determinar con rapidez y seguridad la posición de dicha interfaz en los tanque de decantación, estará prevista la utilización de estos detectores en otros tanques en los que se efectúe la separación de los hidrocarburos y del agua y desde los cuales se proyecte descargar efluentes directamente en el mar.

c) Las instrucciones relativas al funcionamiento del sistema habrán de conformarse con las especificadas en un manual de operaciones aprobado por la Administración. Se aplicarán tanto a las operaciones manuales como a las automáticas y tendrán por finalidad garantizar que no se efectúa en ningún momento descarga alguna de hidrocarburos, como no sea de acuerdo con las condiciones especificadas en la regla 9 de este Anexo*.

4) Las prescripciones de los párrafos 1), 2) y 3) de esta Regla; no se aplicarán a los petroleros de menos de 150 toneladas de arqueo bruto, para los cuales el control de descargar de hidrocarburos en virtud de la Regla 9 de este Anexo se efectuará mediante la retención de los hidrocarburos a bordo y descarga posterior en instalaciones de recepción de todas las aguas de lavado contaminadas. Se anotará en el Libro Registro de Hidrocarburos la cantidad total de hidrocarburos y de agua usada para el lavado y devuelta a un tanque de almacenamiento. Esta cantidad total será descargada en instalaciones de recepción a no ser que se arbitren medios adecuados para garantizar que todo efluente que se descargue en el mar sea objeto de vigilancia y control eficaces para cumplir en todo con las disposiciones de la Regla 9 de este Anexo.

5) La Administración puede dispensar de las prescripciones que se estipulan en los párrafos 1), 2) y 3) de esta Regla a todo petrolero que efectúe exclusivamente viajes de 72 horas o menos de duración navegando dentro de las 50 millas de la tierra más próxima, a reserva de que a ese petrolero no se le exija la posesión de un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) y efectivamente no lo posean. Esta excepción quedará sujeta a la condición de que el petrolero retenga a bordo todas las mezclas oleosas para descargarlas posteriormente en instalaciones de recepción y la administración se haya cerciorado de que existen instalaciones adecuadas para recibir tales mezclas oleosas.

6) Cuando, en opinión de la Organización, sea imposible obtener los equipos prescritos por la regla 9 1) a) vi) de este Anexo y especificados en el párrafo 3) a) de esta Regla para la vigilancia y control de las descargas de productos refinados ligeros (hidrocarburos blancos), la Administración podrá dispensar del cumplimiento de tales prescripciones, a condición de que sólo se permita la descarga del acuerdo con procedimientos establecidos de la Regla 9 1) a) de este Anexo menos la obligación de tener en funcionamiento un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos. La Organización reexaminará la cuestión de disponibilidad de los mencionados equipos a intervalos que no excedan de doce meses.

7) Las prescripciones de los párrafos 1), 2) y 3) de esta Regla no se aplicarán a los petroleros que transporten asfalto; para estos buques el control de descargas de asfalto en virtud de la Regla 9 de este Anexo se efectuará por retención de los residuos de asfalto a bordo y descarga de todas las aguas de lavado contaminadas en instalaciones de recepción.

Dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos y equipo separador de agua e hidrocarburos

1) Todo buque cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas llevará equipo separador de agua e hidrocarburos o un sistema de filtración de hidrocarburos que cumpla con las disposiciones del párrafo 6) de esta Regla. Si ese buque transporta grandes cantidades de combustible líquido cumplirá con lo dispuesto en el párrafo 2) de esta Regla o en el párrafo 1) de la Regla 14.

2) Todo buque cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 10,000 toneladas llevará el equipo siguiente:

a) además de lo prescrito en el párrafo 1) de esta Regla, un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos que cumple con el párrafo 5) de esta Regla; o

b) en sustitución de lo prescrito en el párrafo 1) y en el párrafo 2) a) de esta Regla, equipo separador de agua e hidrocarburos que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 6) de esta Regla y un sistema eficaz de filtración que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 7) de esta Regla.

3) La Administración garantizará que los buques de menos de 400 toneladas de arqueo bruto estén equipados, en la medida de lo posible, con instalaciones que permitan retener a bordo los hidrocarburos o mezclas oleosas, o descargarlos de conformidad con las prescripciones de la Regla 9 1) b) de este Anexo.

4) Los buques existentes cumplirán las prescripciones de los párrafos 1), 2) y 3) de esta Regla tres años después de la entrada en vigor del presente Convenio.

5) El dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos se ajustará a características de proyecto homologadas por la Administración. Al estudiar el proyecto del oleómetro que se incorpore en el sistema la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización. El sistema llevará un contador que dé un registro continuo del contenido de hidrocarburos en partes por millón. Este registro indicará la hora y la fecha y se conservará su información durante tres años por lo menos. El dispositivo de vigilancia y control se pondrá en funcionamiento tan pronto como se efectúe cualquier descarga de efluente en el mar y estará concebido para garantizar que toda descarga de mezclas oleosas se detenga automáticamente cuando el contenido de hidrocarburos del efluente exceda la proporción autorizada en virtud de la Regla 9 1) b) de este anexo. Cualquier avería de este dispositivo de vigilancia y control detendrá la descarga y se hará la anotación correspondiente en el Libro Registro de Hidrocarburos. La instalación defectuosa habrá de estar en condiciones de funcionar antes de que el buque inicie su siguiente viaje a menos que se dirija a un puerto de reparaciones. Los buques existentes cumplirán con todas las disposiciones especificadas más arriba; no obstante, se permitirá en ellos que la descarga sea detenida mediante un procedimiento manual.

6) El equipo reparador de aguas e hidrocarburos o el sistema de filtración de hidrocarburos se ajustará a características de proyecto homologadas por la Administración y permitirá garantizar que el contenido de cualquier mezcla oleosa que se descarguen en el mar después de pasar por el separador o sistema de filtración sea inferior a 100 partes por millón.

Al estudiar el proyecto de este equipo, la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización*.

7) el sistema de filtración de hidrocarburos mencionado en el párrafo 2) b) de esta Regla se ajustará a características de proyecto homologadas por la Administración y estará concebido para recibir las

descargas procedentes del separador y producir un efluente cuyo contenido de hidrocarburos no exceda de 15 partes por millón. Estará dotado de un dispositivo de alarma para indicar el momento en que tal proporción sea rebasada.

REGLA 17

Tanques para residuos de hidrocarburos

(fangos)

1) Todos los buques cuyo arqueado bruto sea igual o mayor de 400 toneladas tendrán un tanque o tanques de capacidad suficiente, teniendo en cuenta el tipo de maquinaria con que esté equipado y la duración de sus viajes, para recibir los residuos (fangos) que no sea posible eliminar de otro modo cumpliendo las prescripciones del presente Anexo, tales como los resultantes de la purificación de los combustibles y aceites lubricantes y de las fugas de hidrocarburos que se producen en los espacios de máquinas.

2) En los buques nuevos dichos tanques estarán proyectados y construidos de manera que se facilite su limpieza y la descarga de los residuos en las instalaciones de recepción. Los buques existentes cumplirán con esta prescripción en la medida que sea razonable y practicable.

REGLA 18

Instalaciones de bombas, tuberías y dispositivos de descarga a bordo de los petroleros

1) En todo petrolero habrá un colector de descarga que pueda conectarse a las instalaciones de recepción para la descarga de agua de lastre contaminada o de agua que contenga hidrocarburos, el cual estará situado en la cubierta alta con conductos que corran a ambas bandas del buque.

2) En todo petrolero los conductos para la descarga en el mar de efluentes permitidos según la Regla 9 del presente Anexo correrán hacia la cubierta alta o hacia el costado del buque por encima de la flotación en las condiciones de máximo lastre. Puede aceptarse una disposición diferente de las tuberías para permitir su funcionamiento en las condiciones autorizadas por el párrafo 4) a) y b) de esta Regla.

3) En los petroleros nuevos se dispondrá un mando que permita detener la descarga de efluente en el mar desde una posición situada en la cubierta superior o por encima de ella de tal modo que pueda observarse visualmente el colector mencionado en el párrafo 1) de esta Regla, cuando esté en servicio, y el efluente que se descargue por los conductos mencionados en el párrafo 2) de esta Regla. No es necesario que haya un mando que permita detener la descarga desde el puesto de observación a condición de que exista un sistema eficaz y fiable de comunicaciones, tal como el teléfono o la radio, entre el puesto de observación y aquel donde se encuentre el mando de control de las descargas.

4) Todas las descargas se efectuarán por encima de la flotación, reserva de las siguientes excepciones:

a) las descargas de lastres limpio y de lastre separado pueden efectuarse por debajo de la flotación en los puertos o terminales mar adentro;

b) los buques existentes que, sin sufrir alguna modificación, no puedan descargar lastre por encima de la flotación podrán hacerlo por debajo de la flotación a condición de que un examen del tanque, realizado inmediatamente antes de la descarga, haya demostrado que el lastre no ha sido contaminado por hidrocarburos.

REGLA 19

Conexión universal a tierra

Para que sea posible acoplar el conducto de las instalaciones de recepción con el conducto de descarga de residuos procedentes de las sentinas de las máquinas del buque, ambos estarán provistos de una conexión universal cuyas dimensiones se ajustarán a las indicadas en la siguiente tabla:

Descripción	Dimensión
Diámetro exterior	215 milímetros
Diámetro interior	De acuerdo con el diámetro exterior del conducto
Diámetro de círculo de pernos	183 milímetros
Ranuras en la brida colocados en	6 agujeros de 22 mm. de diámetro equidistantemente
	el círculo de pernos del diámetro citado y prolongados hasta la

| | periferia de la brida por una ranura de 22 mm. de ancho
|

+-----+-----
---+

| Espesor de la brida | 20 milímetros |

+-----+-----
---+

| Pernos y tuercas: | 6 de 20 mm. de diámetro y de longitud adecuada
|

| Cantidad y diámetro | |

+-----+-----
---+

| La brida estará proyectada para acoplar conductores de un diámetro interior máximo de 125 mm. y
será de acero u otro material |

| equivalente con una cara plana. La brida y su empaquetadura, que será de material inatacable por
los hidrocarburos, se calcularán |

| para una presión de servicio de 6 kg/m³. |

+-----+-----
--+

REGLA 20

Libro Registro de Hidrocarburos

1) A todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas y a cualquier otro buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, que no sea un petrolero, se les entregará para llevarlo a bordo un Libro Registro de Hidrocarburos ya sea formando parte del Diario Oficial de Navegación o separado del mismo, en la forma que especifica el Apéndice III de este Anexo.

2) En el Libro Registro de Hidrocarburos se harán los asientos oportunos, tanque por tanque, cada vez que se realicen a bordo las siguientes operaciones:

a) En los petroleros

i) embarque de cargamento de hidrocarburos;

ii) trasvase a bordo de un cargamento de hidrocarburos durante el viaje;

iii) apertura o cierre, antes y después de las operaciones de embarque y desembarque de cargamento, de válvulas o de cualquier dispositivo análogo que sirva para conectar entre sí los tanques de carga;

iv) apertura o cierre de los medios de comunicación entre las tuberías de carga y las tuberías de agua de mar para lastre;

v) apertura o cierre de las válvulas situadas en los costados del buque, durante y después de las operaciones de embarque y desembarque de cargamento;

vi) desembarque de cargamento de hidrocarburos;

vii) lastrado de los tanques de carga;

viii) limpieza de los tanques de carga;

ix) descarga de lastre, a excepción del procedente de los tanques de lastre separado;

x) descarga de agua de los tanques de decantación;

xi) eliminación de residuos;

xii) descarga en el mar del agua de sentina que se haya acumulado en los espacios de máquinas durante las permanencias en puerto y la descarga rutinaria en el mar de agua de sentina acumulada en los espacios de máquinas.

b) En los buques que no sean petroleros

i) lastrado o limpieza de tanques de combustible o espacios de carga de hidrocarburos;

ii) descarga de lastre o del agua de limpieza de los tanques mencionados en el inciso i) de esta apartado;

iii) eliminación de residuos;

iv) descarga en el mar del agua de sentina que se haya acumulado en los espacios de máquinas durante las permanencias en puerto y la descarga rutinaria en el mar del agua de sentina acumulada en los espacios de máquinas.

3) En el caso de efectuarse alguna descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas según previsto en la Regla 11 de este Anexo o en caso de producirse una descarga accidental o alguna otra descarga excepcional de hidrocarburos que no figuren antes las excepciones previstas en esa Regla, se anotará el hecho en el Libro Registro de Hidrocarburos explicando las circunstancias de la descarga y las razones de que ocurriera.

4) Cada una de las operaciones descritas en el párrafo 2) de esta Regla será inmediatamente anotada con sus pormenores en el Libro Registro de Hidrocarburos de modo que consten en el Libro todos los asientos correspondiente a dicha operación. Cada sección del Libro será firmada por el oficial u oficiales a cargo de las operaciones en cuestión y visadas por el Capitán del buque. Los asientos del Libro Registro de Hidrocarburos se anotarán en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar y, en el caso de buques que lleven un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) en francés o en inglés. En caso de controversia o de discrepancia hará fe el texto de los asientos redactados en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar.

5) El Libro Registro de Hidrocarburos se guardará en lugar adecuado para facilitar su inspección en cualquier momento razonable y, salvo en el caso de buques sin tripulación que estén siendo remolcados, permanecerá siempre a bordo. Se conservará durante un periodo de tres años después de efectuado el último asiento.

6) La autoridad competente del Gobierno de una Parte en el Convenio podrá inspeccionar el Libro Registro de Hidrocarburos a bordo de cualquier buque al que se aplique este Anexo mientras el buque esté en uno de sus puertos o terminales mar adentro y podrá sacar copia de cualquier asiento que figure en dicho Libro y solicitar del Capitán del buque que certifique que tal copia es reproducción fehaciente del asiento en cuestión. Toda copia que haya sido certificada por el Capitán del buque como copia fiel de algún asiento efectuado en su Libro Registro de Hidrocarburos será admisible en cualesquier procedimientos judiciales como prueba de los hechos declarados en el mismo. La inspección de un Libro Registro de Hidrocarburos y extracción de copias certificadas por la autoridad competente en virtud de lo dispuesto en este párrafo se harán con toda la diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.

REGLA 21

Prescripciones especiales para plataformas de perforación y otras plataformas

Las plataformas de perforación, fijas o flotantes, dedicadas a la exploración, explotación y consiguiente tratamiento mar adentro de los recursos minerales de los fondos marinos y otras plataformas cumplirán con las prescripciones del presente Anexo aplicables a los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, que no sean petroleros a reserva de que:

a) estén dotadas, dentro de lo que sea practicable, de las instalaciones exigidas en las Reglas 16 y 17 de este Anexo.

b) mantengan un registro, en forma que cuanta con la aprobación de la Administración, de todas las operaciones en que se produzcan descargas de hidrocarburos o de mezclas oleosas; y

c) en cualquier zona especial y habida cuenta de lo dispuesto en la Regla 11 de este Anexo, la descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas estará prohibida excepto cuando el contenido de hidrocarburos de la descarga sin dilución no exceda de 15 partes por millón.

CAPITULO III- NORMAS PARA REDUCIR LA CONTAMINACION A CAUSADA POR PETROLEROS QUE SUFRAN DAÑOS EN LOS COSTADOS O EN EL FONDO

REGLA 22

Averías supuestas

1) Para calcular el derrame hipotético de hidrocarburos desde un petrolero, se suponen las siguientes tres dimensiones de la extensión de una avería sufrida por un paralelepípedo situado en el costado o en el fondo del buque. En caso de daños en el fondo se especifican dos condiciones de avería que se aplican separadamente según cual sea la parte afectada del petrolero.

a) Daños en el costado

I) Extensión longitudinal (lc) 1/3L²/3 ó 14.5 metros

de ambas la que sea menor

II) Extensión transversal (tc): B/5 ó 11.5 metros

(desde el costado hacia el interior del buque, perpendicularmente a su eje longitudinal, al nivel correspondiente al franco bordo de verano asignado) B/5 ó 11.5 metros

de ambas la que sea menor

III) Extensión vertical (vc): desde la línea de base hacia arriba

sin limitación

b) Daños en el fondo

En $0,3L$ desde

la perpendicu

lar de proa

I) Extensión longitudinal (l_s): $L/10$ $L/10$ ó 5 metros de ambas la que sea

menor

II) Extensión transversal (t_s): $B/6$ ó 10 metros 5 metros

de ambas la

que sea menor,

pero nunca in

ferior a 5 me

tros

III) Extensión vertical desde la $B/15$ ó 6 metros

línea de base (v_s): de ambas la

que sea menor

2) Siempre que se encuentren en el resto del presente Capítulo los símbolos utilizados en esta Regla habrán de entenderse tal como se definen en la presente Regla.

REGLA 23

Derrame Hipotético de hidrocarburos

1) Para calcular el derrame hipotético de hidrocarburos en caso de daños en el costado (Oc) o en el fondo (Os) con relación a los compartimientos cuya avería por desgarradura, en cualquier punto concebible de la eslora del buque, tenga la extensión definida en la Regla 22 de este Anexo, se aplicarán las fórmulas siguientes:

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

siendo:

Wi= volumen (en metros cúbicos) de un tanque lateral que se supone averiado por desgarradura en la forma indicada en la Regla 22 de este Anexo; para un tanque de lastres separado, Wi puede tomarse igual a cero.

Ci= volumen (en metros cúbicos) de un tanque central que se supone averiado por desgarradura en la forma indicada en la Regla 22 de este Anexo; para un tanque de lastre separado, Ci puede tomarse igual a cero.

$K(i) = 1 - b(i)/t(c)$; cuando $b(i)$ es igual o mayor que

t_c , se tomará $K(i)$ igual a cero,

$Z(i) = 1 - h(i)/V(s)$; cuando $h(i)$ es igual o ma

yor que $V(s)$, se tomará $Z(i)$ igual a cero,

b_i = anchura (en metros) del tanque lateral considerado medida desde el costado hacia el interior del buque perpendicularmente a su eje longitudinal, al nivel correspondiente al franco bordo de verano asignado.

h_i = profundidad mínima (en metros) del doble fondo considerado; cuando no exista doble fondo se tomará h_i igual a cero.

Siempre que se encuentren en el resto del presente Capítulo los símbolos utilizados es este párrafo habrán de entenderse tal como se definen en la presente Regla.

2) Si hay un espacio vacío o tanque de lastre separado de longitud menor que según la definición de la Regla 22 de este Anexo, situado entre tanques laterales de hidrocarburos, Oc o en la fórmula (1) se puede calcular a partir del volumen W_i siendo éste el volumen de este tanque (si son de igual capacidad) o del más pequeño de los dos (si difieren en capacidad) adyacentes a tal espacio, multiplicado por S_i , definido

a continuación; y tomando para el resto de los tanques laterales afectados por la avería supuesta del valor del volumen total real.

$$S_i = 1 - 1(i)/l(c)$$

siendo l_i = longitud (en metros) del compartimiento vacío o tanque de lastre separado considerado.

3) a) Si por encima de los tanques del doble fondo hay tanques que llevan carga sólo ofrecerán garantía aquellos tanques del doble fondo que estén vacíos o que contengan agua limpia.

b) Cuando el doble fondo no se extienda sobre toda la longitud y anchura del tanque afectado, se considerará inexistente dicho doble fondo y habrá de incluirse en la fórmula (II) el volumen de los tanques situados encima de la avería en el fondo incluso si el tanque no se considera dañado porque existe tal doble fondo parcial.

c) Los pozos de aspiración pueden ser despreciados en la determinación del valor h_i si no tienen un área excesiva y sólo se extienden bajo el tanque una distancia mínima que no será en ningún caso superior a la mitad de la altura del doble fondo. Si la profundidad del pozo de aspiración es superior a la mitad de la altura del doble fondo, se tomará h_i igual a la altura del pozo.

Cuando las tuberías para el servicio de los pozos de aspiración corran por dentro del doble fondo llevarán válvulas u otros dispositivos de cierre situados en el punto de conexión al tanque que sirvan, para prevenir el derrame de hidrocarburos si se produjera alguna avería en las tuberías. Estas tuberías se instalarán lo más apartadas posible del forro del fondo. Las mencionadas válvulas se mantendrán permanentemente cerradas, estando el buque en el mar, si el tanque lleva cargamento de hidrocarburos, con la excepción de que podrán abrirse exclusivamente cuando sea necesario trasvasar carga para restablecer el asiento del buque.

4) cuando los daños en el fondo afecten simultáneamente cuatro tanques centrales, el valor se puede calcular por medio de la fórmula:

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

5) La Administración puede aceptar como medio para reducir el derrame de hidrocarburos en caso de daños en el fondo un sistema de trasvase de cargamento provisto en una aspiración de emergencia de gran potencia en cada tanque de carga capaz de trasvasar hidrocarburos de uno o varios tanques dañados a tanques de carga del buque que estén disponibles, siempre que pueda asegurarse que estos últimos tienen suficiente capacidad disponible. Este sistema sólo será aceptable si ofrece capacidad para trasvasar, en dos horas, una cantidad de hidrocarburos igual a la mitad del mayor de los tanques averiados, dejando disponible una capacidad equivalente de recepción en los tanques de lastre separado o en los de carga. La garantía concedida al sistema se limitará a permitir el cálculo de Os por medio de la fórmula (III). Las tuberías para aspiraciones de este tipo se instalarán a una altura al menos igual a la extensión vertical del daño al fondo Vs. La administración suministrará a la Organización la información correspondiente a los sistemas y dispositivos que haya aceptado para que sea puesta en conocimiento de las demás Partes en el Convenio.

REGLA 24

Disposición de los tanques de carga y limitación de su capacidad

1) Todo petrolero nuevo cumplirá con lo prescrito en esta Regla. Todo petrolero existente habrá de cumplir también con esta Regla dentro de un plazo de dos años a partir de la entrada en vigor del presente Convenio, siempre que se encuentre incluido dentro de una de las siguientes categorías:

a) petrolero cuya entrega sea posterior al 1° de enero de 1977; o

b) petroleros que reúnan las dos condiciones siguientes:

i) que su entrega no sea posterior al 1° de enero de 1977 y

ii) que su contrato de construcción sea posterior al 1° de enero de 1974 o, de no haberse formalizado tal contrato, cuya quilla haya sido colocada o que se encuentre en similar estado de construcción, después del 30 de junio de 1974.

2) La capacidad y disposición de los tanques de carga de los petroleros serán tales que el derrame hipotético Oc u Os, calculado de acuerdo con la Regla 23 de este Anexo, en cualquier punto de la eslora del buque, no exceda de 30,000 metros cúbicos o 400 (3) DW, de ambos volúmenes el que sea mayor, pero limitado a un mínimo de 40,000 metros cúbicos.

3) El volumen de cualquier tanque lateral de carga de hidrocarburos de un petrolero no excederá del 75% del límite del derrame hipotético de hidrocarburos señalado en el párrafo 2) de esta Regla. El volumen de cualquier tanque central de carga de hidrocarburos no excederá de 50,000 metros cúbicos. No obstante, en los petroleros provistos de tanques de lastre separado, tal como se definen en la Regla 13 de este Anexo, el volumen permitido de un tanque lateral de carga de hidrocarburos situado entre dos tanques de lastre separado, cada uno de longitud superior a 1c'se podrá aumentar hasta el límite máximo de derrame hipotético de hidrocarburos, a condición de que la anchura del tanque lateral sea superior a tc.

4) La longitud de cada tanque de carga no excederá de 10 metros o de uno de los siguientes valores si fuera mayor:

a) si no hay mamparo longitudinal 0,1L

b) si sólo hay una mamparo longitudinal en el eje del

buque: 0,15L

c) si hay dos o más amparos longitudinales:

i) para los tanques laterales: 0,2

ii) para los tanques centrales:

1) si bi/B es igual o mayor que $1/5$: $0,2L$

2) si bi/B mayor que $1/5$:

- cuando no haya un mamparo longitudinal en el eje:

$(0,5 bi/B+0,1)L$

- cuando haya un mamparo longitudinal en el eje:

$(0,25bi/B+0,15)L$

5) Para no exceder lo límites de volumen estipulados en los párrafos 2), 3) y 4) de esta Regla, cualquiera que sea el tipo de sistema de trasvase de cargamento cuya instalación haya aceptado la Administración, si tal sistema conecta entre sí dos o más tanques de carga, habrá de proveerse la separación de cierre similares. Tales válvulas o dispositivos irán cerrados cuando el petrolero esté en mar abierto.

6) Las tuberías que atraviesen tanques de carga y se encuentren a más de t_c del costado del buque y menos de v_c de su fondo irán provistas de válvulas o dispositivos de cierre similares en el punto en que la tubería alcance cualquiera de los tanques de carga. Las mencionadas válvulas se mantendrán permanentemente cerradas estando, el buque en mar, si los tanques llevan cargamento de hidrocarburos, con la excepción de que podrán abrirse exclusivamente cuando sea necesario trasvasar carga por razones de asiento del buque.

REGLA 25

comportamiento y estabilidad

1) Todo petrolero nuevo cumplirá con los criterios de compartimentado y estabilidad después de avería especificados en el párrafo 3) de esta Regla, después de la avería supuesta en el costado o en el fondo especificada en el párrafo 2) de esta Regla, para cualquier calado de servicio que refleje las condiciones reales de carga parcial o completa compatibles con el asiento y resistencia del buque y los pesos específicos de la carga. Se aplicara dicha avería en cualquier punto concebible de la eslora del buque, del modo siguiente:

a) es petroleros de eslora superior a 225 metros, en cualquier punto de la eslora del buque:

b) en petroleros de eslora superior a 150 metros pero que no exceda de 225 metros, en cualquier punto de la eslora del buque excepto donde la avería afectaría un mamparo popel o proel que limite el espacio de máquinas situado a popa. El espacio de máquinas será tratado como si fuera un solo compartimiento inundable;

c) en petroleros que no excedan de 150 metros de eslora, en cualquier punto de la eslora del buque entre mamparos transversales adyacentes. exceptuándose el espacio de máquinas. En el caso de petroleros de 100 metros de eslora o menos, cuando no puedan cumplirse todas las prescripciones del párrafo 3) de esta Regla sin menoscabar materialmente las características operativas del buque, las Administraciones podrán permitir una aplicación menos rigurosa de dichas prescripciones.

No se tendrá en cuenta la condición de lastre cuando el buque no esté transportando hidrocarburos en los tanques de carga, excluidos los residuos oleosos de cualquier clase.

2) Se aplicarán las siguientes disposiciones respecto a la extensión y carácter de la avería supuesta:

a) La extensión de los daños en el costado o en el fondo será la especificada en la Regla 22 de este Anexo, salvo que la extensión longitudinal de los daños en el fondo dentro de 0,3L desde el perpendicular de proa será la misma que la extensión de los daños en el costado, tal como se especifica en la Regla 22 1) a) i) de este Anexo. Si cualquier avería de menor extensión da como resultado una condición más grave se supondrá tal avería.

b) Cuando se suponga una avería que afecte los mamparos transversales tal como se especifica en el párrafo 1) a) y b) de esta Regla, los mamparos transversales estancos estarán espaciados al menos a una distancia igual a la extensión longitudinal de la avería supuesta especificada en la Regla 22 a) i) de este Anexo, para que puedan ser considerados eficaces. Si los mamparos transversales están espaciados a una distancia menor, se supondrá que uno o más de dichos mamparos, que se encuentren dentro de la extensión de la avería, no existen a los efectos de determinar los compartimientos inundados.

c) Cuando se suponga la avería entre mamparos transversales estancos adyacentes, tal como se especifica en el párrafo 1) c) de esta Regla, no se supondrá dañado ningún mamparo transversal principal, ni mamparo transversal que limite tanques laterales o tanques de doble fondo, a menos que:

i) la separación entre los mamparos adyacentes sea inferior a la extensión longitudinal de la avería supuesta especificada en el apartado a) de este párrafo; o

ii) haya una bayoneta o un nicho en un mamparo transversal de más de 3.05 metros de longitud, localizados dentro de la extensión transversal de la avería supuesta. La bayoneta formada por el mamparo del rasel de popa y el techo del tanque del rasel de popa no se considerará como una bayoneta a los efectos de esta Regla.

d) Cuando dentro de la extensión supuesta de la avería haya tuberías, conductos o túneles, se tomarán disposiciones para que la inundación progresiva no pueda extenderse a través de ellos a los compartimientos que no se hayan supuesto inundables para cada caso de avería.

3) Se considerará que los petroleros cumplen los criterios de estabilidad después de la avería si se satisfacen los siguientes requisitos:

a) La flotación final, teniendo en cuenta la inmersión, la eslora y el asiento queda por debajo del canto inferior de cualquier abertura por la cual pueda producirse una inundación progresiva. Dichas aberturas incluirán los respiros y las que se cierran por medio de puertas o tapas de escotilla estancas a la intemperie y podrán excluir las aberturas cerradas por medio de tapas de registros y tapas a ras de cubierta estancas pequeñas tapas de escotilla estancas de tanque de carga que mantengan la alta integridad de la cubierta, las puertas estancas corredoras maniobrables a distancia y los portillos laterales de cierre permanente.

b) En la etapa final de la inundación, el ángulo de escora producido por la inundación asimétrica no excederá de 25°; pero dicho ángulo podrá aumentarse hasta 30° sino se produce inmersión del canto de la cubierta.

c) Se investigará la estabilidad en la etapa final de inundación, pudiéndose considerar como suficiente si la curva de brazos adrizantes tiene una amplitud mínima de 20° fuera de la posición de equilibrio asociada a un brazo residual máximo de por lo menos 0.1 metro. La Administración tomará en consideración el peligro que puedan presentar las aperturas protegidas o no protegidas que pudieran quedar temporalmente sumergidas dentro del alcance de la estabilidad residual.

d) La Administración quedará satisfecha de que la estabilidad es suficiente durante las etapas intermedias de inundación.

4) La Administración de las prescripciones del párrafo 1) de esta Regla será confirmado por cálculos que tomen en consideración las características de proyecto del buque, la disposición, configuración y contenido de los compartimientos averiados así como la distribución, pesos especificados y el efecto de las carenas líquidas de los líquidos. Los cálculos partirán de las siguientes bases:

a) Se tendrá en cuenta cualquier tanque vacío o parcialmente lleno, el peso específico de las cargas transportadas, así como cualquier salida de líquidos desde compartimientos averiados.

b) Se suponen las siguientes permeabilidades:

Espacios	Permeabilidad
Utilizables para provisiones de a bordo	0.60
Ocupados por alojamiento	0.95
Ocupados por maquinaria	0.85
Espacios perdidos	0,95
Destinados a consumos líquidos	0 00.95*
Destinados a otros líquidos	0 a 0.95*

* Se aplicará el factor que imponga las prescripciones más rigurosas.

** La permeabilidad de los comportamientos parcialmente llenos se relacionará con la cantidad de líquido transportado.

c) Se despreciará la flotabilidad de toda superestructura que se encuentre inmediatamente encima de los daños en el costado. Sin embargo podrán tomarse en consideración las partes no inundadas de las

superestructuras fuera de la extensión de la avería, a condición de que estén separadas por mamparos estancos del espacio averiado y se cumplan los requisitos del párrafo 3) a) de esta Regla respecto a dichos espacios intactos. Pueden aceptarse puertas estancas de bisagra en los mamparos estancos de la superestructura.

d) El efecto de carena líquida se calculará a un ángulo de escora de 5° para cada compartimiento por separado. La Administración puede exigir o permitir que se calculen las correcciones por carena líquida a un ángulo de escora mayor de 5° para los tanques parcialmente llenos.

e) Al calcular el efecto de las carenas líquidas de los consumos líquidos se supondrá que, para cada tipo de líquido, por lo menos un par de tanques transversales o un solo tanque central tiene carena líquida; se tendrá en cuenta el tanque o combinación de tanques en que sea máximo el efecto de las carenas líquidas.

5) A todo Capitán de un petrolero y a toda persona a cargo de un petrolero sin propulsión propia sujetos a la aplicación de este Anexo se les entregará en un formulario aprobado, los datos siguientes:

a) la información relativa a la carga y distribución del cargamento que sea necesaria para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de esta Regla.

b) datos sobre la capacidad del buque para cumplir con los criterios de estabilidad después de avería definidos en esta Regla, inclusive el efecto de las concesiones que hayan podido permitirse en virtud del párrafo 1) c) de esta Regla.

Apéndice I

LISTA DE HIDROCARBUROS*

Soluciones asfálticas	Aceites para automación
Bases para mezclas asfálticas	Aceites penetrantes
Impermeabilizantes bituminosos	Aceites ligeros (spindle)
Residuos de primera destilación	Aceites para turbinas
Hidrocarburos	Destilados
Aceite clarificado	Fracción directa de columna
Crudos de petróleo	Corte de Expansión
Mezclas que contengan crudo	Gas oil
de petroleos	

Diesel-oil	De craqueo (cracking)
Fuel-oil N° 4	Bases para gasolinas
Fuel-oil N° 5	Bases alquílicas
Fuel-oil N° 6	Bases reformadas
Fuel-oil residual	Bases polímeras
Bitumen para riego de afirmados	
Aceite para transformadores	Gasolinas
Aceites aromáticos (excluidos los aceites vegetales)	Natural
Aceites y lubricantes base	De automóvil
Aceites minerales	Directa de columna
Fuel-oil N° 1 (keroseno)	JP-5 (keroseno pesado)
Fuel-oil N° 1-D	ATK (turbo-fuel)
Fuel-oil N° 2	Keroseno
Fuel-oil N° 2-D	Alcohol mineral
Combustibles para reactores	Naftas
JP-1 (keroseno)	Disolventes
JP-3	Petróleo
JP-4	Fracción intermedia
Apéndice II	

MODELO DE CERTIFICADO

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS (1973)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, con la autorización del Gobierno de

.....

(nombre oficial completo del país)

por.....

(título oficial completo de la persona u organización competente autorizada en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973)

Nombre del	Señal distintiva	Puerto de	Arqueo
buque	(Número o letra)	matrícula	bruto

Tipo de buque:

Petrolero/buque de carga combinado*

Carguero de asfalto*

Buque, no siendo petrolero, esté equipado con tanques de carga sujetos a la Regla 2 2) de Anexo I del Convenio*

Buque distinto de los arriba mencionados*

Buque nuevo/existente*

Fecha del contrato de construcción o de reforma importante:

Fecha en que se puso la quilla, o en que estuvo el buque en fase análoga de construcción, o en que se inició una reforma importante.....

Fecha de entrega o de terminación de una reforma importante:

.....

PARTE A PARA TODOS LOS BUQUES

El buque está provisto,

en el caso de los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, de:

a) equipo separador de agua e hidrocarburos* (capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos no exceda de 100 partes por millón) o

b) un sistema de filtración de hidrocarburos* (capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos no exceda de 100 partes por millón)

en el caso de los buques de arqueo bruto igual o superior a 10.000 toneladas, de

c) un dispositivo de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos* (además de a) o b) supra)
o

d) equipo separador de agua e hidrocarburos* y un sistema de filtración (capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos no exceda de 15 partes por millón) en lugar de a) o b) supra.

Pormenores relativos a las prescripciones cuya exención se concede en virtud de la Regla 2 2) y 2 4) a) del anexo I del Convenio:

.....

.....

Observaciones

PARTE B PARA LOS PETROLEROS 1³

Peso muerto....toneladas métricas. Eslora del buque....metros.

Certifico que este buque:

a) está sujeto a las normas de construcción prescritas por la Regla 24 del Anexo I del Convenio y las cumple(3)

b) no está sujeto a dichas normas(3)

c) no está sujeto a dichas normas, pero las cumple(3)

La capacidad de los tanques de lastre separado es de.....metros cúbicos cumpliéndose las prescripciones de la Regla 13 del Anexo I del Convenio.

La distribución del lastre separado es la siguiente:

Tanque	Cantidad	Tanque	Cantidad
--------	----------	--------	----------

CERTIFICO

Que este buque ha sido inspeccionado de conformidad con las disposiciones de la Regla 4 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, relativas a la prevención de la contaminación por hidrocarburos; y que

la inspección ha permitido comprobar que la estructura, equipos, instalaciones y materiales del buque, y el estado del mismo, son satisfactorios en todos los aspectos y que el buque cumple con las prescripciones aplicables del Anexo I del citado Convenio.

Este Certificado tiene validez hasta.....

a reserva de las visitas intermedias que habrán de realizarse a intervalos de.....

Expedido en.....

(lugar de expedición del Certificado)

.....19

(firma del funcionario

debidamente autorizado

que expida el Certificado)

(Sello o estampilla, según corresponda, de la Autoridad expedidora)

Refrendo para los buques existentes(4)

Certifico que el equipo de este buque cumple las prescripciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, relativas a los buques existentes tres años después de la fecha de entrada en vigor del citado Convenio.

Firmado.....

(Firma del funcionario debidamente

autorizado)

Lugar de refrendo.....

Fecha de refrendo.....

(Sello o estampilla, según corresponda, de la Autoridad)

Visitas intermedias

Certifico que en la visita intermedia prescrita por la Regla 4 1) c) del anexo I del convenio, se ha comprobado que este buque y el estado del mismo cumplen con las disposiciones pertinentes del citado Convenio.

Firmado.....

(firma del funcionario debidamente

autorizado)

Lugar.....

Fecha.....

(Sello o estampilla, según corresponda, de la Autoridad)

Firmado.....

(firma del funcionario debidamente

autorizado)

Lugar.....

Fecha.....

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

De acuerdo con las disposiciones de la Regla 8 2) y 4) del Anexo I del Convenio se prorroga la validez del presente Certificado hasta

.....

Firmado.....

(firma del funcionario debidamente

autorizado)

Lugar.....

Fecha.....

(Sello o estampilla, según corresponda, de la Autoridad)

Apéndice III

MODELO DE LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS

LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS

I- PARA PETROLEROS 1

Nombre del buque.....

Capacidad total de carga en metros cúbicos.....

viaje de (fecha) a (fecha).....

a) Embarque de cargamento

1. Fecha y lugar de carga

2. Tipos de hidrocarburos cargados

3. Identidad del(de los) tanque(s) cargado(s)

4. Cierre de las compuertas de los tanques de carga, de las

válvulas de las tuberías correspondientes y los

dispositivos análogos de cierre al concluir la carga

El infrascrito certifica que, además de las compuertas, válvulas y dispositivos de cierre arriba indicados, todas las válvulas que dan al mar y las de descarga en el mar, así como las conexiones de los tanques de carga y de las tuberías, han quedado cerradas y firmes al concluir la carga de hidrocarburos.

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El capitán.....

b) Trasvase de cargamento a bordo durante el viaje

5. Fecha del trasvase a bordo

6. Identidad del (de los) tanque (s) i) de

ii) a

7. ¿Se vació(vaciaron) el (los) tanque (s) mencionado (s) en
la casilla 6 i)?

El infrascrito certifica que, además de las compuertas, válvulas y dispositivos de cierre arriba indicados, todas las válvulas que dan al mar y las de descarga en el mar, así como las conexiones de los tanques de carga y de las tuberías, han quedado cerradas y firmes al concluir el trasvase de cargamento a bordo.

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El Capitán.....

c) Desembarque de cargamento

8. Fecha y lugar de desembarque de cargamento

9. Identidad del (de los) tanque (s) descargado (s)

10. ¿Se vació (vaciaron) el (los) tanques (s)?

11. Apertura de las compuertas de los tanques de carga, de

las válvulas correspondientes y de los dispositivos

análogos de cierre antes del desembarque de

cargamento³

12. Cierre de las compuertas de los tanques de carga, de las

válvulas de las tuberías correspondientes y de los

dispositivos análogos de cierre al concluir el

desembarque de cargamento³

El infrascrito certifica que, además de las compuertas, válvulas y dispositivos de cierre arriba indicados, todas las válvulas que dan al mar y las de descarga en el mar, así como las conexiones de los tanques de carga y de las tuberías, han quedado cerradas y firmes al concluir el desembarque de cargamento.

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El Capitán.....

d) Lastrado de los tanques de carga

13. Identidad del (de los) tanque (s) lastrado (s)

14. Fecha y situación del buque al comenzar el lastrado

15. Si se utilizaron válvulas de conexión entre las tuberías de

carga y las de lastre separado, indíquese hora, fecha y

situación del buque al a) abrirse y b) cerrarse las válvulas

El infrascrito certifica que, además de las compuertas, válvulas y dispositivos de cierre arriba indicados, todas las válvulas que dan al mar y las de descarga en el mar, así como las conexiones de los tanques de carga y de las tuberías, han quedado cerradas y firmes al concluir el desembarque de cargamento.

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El Capitán.....

e) Limpieza de los tanques de carga

16. Identidad del (de los) tanque (s) limpiado (s)

17. Fecha y duración de la limpieza

18. Métodos de limpieza (3)

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El Capitán.....

f) Descargas de lastre contaminado

19. Identidad del (de los) tanque (s)

20. Fecha y situación del buque al comenzar la descarga en el
mar

21. Fecha y situación del buque al concluir la descarga en el
mar

22. Velocidad (es) del buque durante la descarga

23. Cantidad descargada en el mar

24. Cantidad de agua contaminada trasvasada al(a los)
tanque (s) de decantación (identifíquese el (los)
tanque (s) de decantación)

25. Fecha y puerto descarga en instalaciones de recepción

en tierra (de ser esto aplicable)

26. ¿Se efectuó parte alguna de la descarga durante la

noche? De ser así, ¿durante cuánto tiempo?

27. ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la

superficie del agua en el lugar de la descarga?

28. ¿Se observaron vestigios de hidrocarburos sobre la

superficie del agua en el lugar de la descarga?

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El Capitán.....

Mangueras de mano, lavado mecánico y/o limpieza química. Cuando se limpie químicamente se indicaran los productos químicos empleados y su cantidad.

g) Descarga de agua de los tanques de decantación

29. Identidad del (de los) tanque (s) de decantación

30. Tiempo de sedimentación a partir de la última entrada

de residuos, o

31. Tiempo de sedimentación a partir de la última carga

32. Fecha, hora y situación del buque al comenzar la

descarga

33.- Sonda del contenido total al comienzo de la descarga

34.- Sonda de la interfaz hidrocarburo/agua al comienzo de
la descarga

35. Cantidad a granel descargada y régimen de descarga

36. Cantidad finalmente descargada y régimen de descarga

38. Velocidad (es) del buque durante la descarga

39. Sonda de la interfaz hidrocarburo/agua al concluir la
descarga

40. ¿Se efectuó parte alguna de la descarga durante la
noche? De ser así, ¿durante cuánto tiempo?

41. ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la
superficie del agua en el lugar de la descarga?

42. ¿Se observaron vestigios de hidrocarburos sobre la
superficie del agua en el lugar de la descarga?

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El Capitán.....

h) Eliminación de residuos

43. Identidad del (de los) tanque (s)

44. Cantidad eliminada de cada tanque

45. Métodos de eliminación de residuos:

a) instalaciones de recepción

b) mezclados con la carga

c) trasvase a otro (s) tanque (s) identifíquese estos
tanques)

d) otro método (especíquese

46. Fecha y puerto de eliminación de residuos

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El Capitán.....

i) Descarga de lastre limpio contenido en tanques de carga

47. Fecha y situación del buque al comenzar la descarga del

48. Identidad del (de los) tanque (s) descargado (s)

49. ¿Se vació (vaciaron) el (los) tanque (s)

50. Situación del buque al concluir la descarga si fuera

distinta de la indicada en la casilla 47

51. ¿Se efectuó parte alguna de la descarga durante la noche? De ser así, ¿durante cuánto tiempo?

52. ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie del agua en el lugar de la descarga?

53. ¿Se observaron vestigios de hidrocarburos sobre la superficie del agua en el lugar de la descarga?

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El Capitán.....

j) Descarga en el mar de aguas de sentina que contengan hidrocarburos acumulados en espacios de máquinas durante la permanencia en puerto(4)

54. Puerto

55. Duración de la estadía

56. Cantidad eliminada

57. Fecha y lugar de eliminación

58. Método de eliminación (dígase si se empleó un separador

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El Capitán.....

k) Descargas de hidrocarburos accidentales o excepcionales

59. Fecha y hora del suceso

60. Lugar o situación del buque en el momento del suceso

61. Cantidad aproximada y tipo de hidrocarburos

62. Circunstancias de la descarga o escape, sus motivos y

observaciones generales

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El Capitán.....

l) Durante la descarga en el mar, ¿se averió en algún momento el dispositivo de vigilancia y control de los hidrocarburos? En caso afirmativo, indíquese la fecha y la hora en que se produjo la avería, así como la fecha y la hora en que fue reparada, confirmado que se debió ello a fallo del equipo y explicando los motivos si se conocen.....

.....

.....

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El Capitán.....

m) Otros procedimientos operativos y observaciones generales.....

.....

La Administración cuidará de elaborar un Libro Registro de Hidrocarburos adecuado para los petroleros de arqueo bruto inferior a 150 toneladas que operen de acuerdo con la Regla 15 4) del Anexo I del Convenio.

Basándose en las secciones a), b), c), e), h), j), k) y m) del presente Libro Registro de Hidrocarburos; la Administración puede preparar un Libro Registro de Hidrocarburos distinto para los cargueros de asfalto.

II.- PARA BUQUES NO PETROLEROS

Nombre del buque.....

Operaciones efectuadas desde.....(fecha)..... hasta.....fecha

a) Lastrado o limpieza de los tanques de combustible líquido

1. Identidad del (de los) tanque (s) lastrado (s)

2. Dígase si se limpiaron desde la última vez que

contuvieron hidrocarburos y, no ser así, el tipo de

hidrocarburos que transportaron con anterioridad

3. Fecha y situación del buque al comenzar la limpieza

4. Fecha y situación del buque al comenzar el lastrado

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El Capitán.....

b) Descargas de lastre contaminado o de aguas de limpieza de los tanques mencionados en la sección a)

5. Identidad del (de los) tanque(s)
6. Fecha y situación del buque al comenzar la descarga
7. Fecha y situación del buque al concluir la descarga
8. Velocidad (es) del buque durante la descarga
9. Método de descarga (dígase si fue a una instalación receptora o a través de equipo instalado a bordo)
10. Cantidad descargada

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El Capitán.....

c) Eliminación de residuos

11. Cantidad de residuos que se retuvieron a bordo

12. Métodos de eliminación de residuos:

- a) instalaciones de recepción
- b) mezclados con la siguiente carga de combustible
- c) trasvase a otro (s) tanque (s)
- d) otro método (especifíquese)

13. Fecha y puerto de eliminación de residuos

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El Capitán.....

d) Descargas en el mar de aguas de sentina que contengan hidrocarburos acumulados en los espacios de máquinas durante la presencia en puerto(5)

14. Puerto

15. Duración de la estadía

16. Cantidad descargada

17. Fecha y lugar de la descarga

18. Métodos de descarga:

a) a través de equipo separador de agua e hidrocarburos

b) a través de un sistema de filtración de hidrocarburos

c) a través de equipo separador de agua e hidrocarburos

con sistema de filtración de los mismos

d) en instalaciones de recepción

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El Capitán.....

e) Descargas accidentales o excepcionales de hidrocarburos

19. Fecha y hora del suceso

20. Lugar o situación del buque en el momento del suceso

21. Cantidad aproximada y tipo de hidrocarburos

22. Circunstancias de la descarga o escape, sus motivos y

observaciones generales

5Si la bomba es de funcionamiento automático y descarga en todo momento a través de un separador bastara anotar cada día:" descarga automáticamente de las centinas a través del separador"

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El Capitán.....

f) Durante la descarga en el mar, ¿se averió en algún momento el dispositivo prescrito de vigilancia y control de los hidrocarburos? En caso afirmativo, indíquese la fecha y la hora en que se produjo la avería, así como la fecha y la hora en que fue reparada, confirmando que se debió ello a fallo del equipo y explicando los motivos si se conocen.

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El Capitán.....

g) Buques nuevos de arqueo bruto igual o superior a 4,000 toneladas.

¿Se ha transportado lastre contaminado en los tanques de combustible?

Sí/No.....

En caso afirmativo, indíquese qué tanques fueron lastrados de esa forma y el método empleado para descargar el lastre contaminado.....

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El Capitán.....

h) Otros procedimientos operativos y observaciones generales.....

Fecha del asiento..... Oficial a cargo de la operación.....

El Capitán.....

ANEXO II

Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel

REGLA 1

Definiciones

A los efectos del presente anexo:

1) Por "buque-tanque químico" se entiende un buque construido o adaptado para transportar principalmente sustancias nocivas líquidas a granel, en este término se incluyen los "petroleros" tal como se definen en el Anexo 1 del presente Convenio cuando transporten un cargamento total o parcial de sustancias nocivas líquidas a granel.

2) Por "lastre limpio" se entiende el lastre llevado en un tanque que, desde la última vez que se utilizó para transportar en él carga con contenido de una sustancia de la Categoría A, B, C o D, ha sido meticulosamente limpiado y los residuos resultantes de la limpieza han sido descargados y el tanque vaciado de conformidad con las prescripciones pertinentes de este Anexo.

3) Por "lastre separado" se entiende el agua de lastre que se introduce en un tanque que está completamente separado de los servicios de carga y de combustible líquido para consumo y que está permanentemente destinado al transporte de lastre o al transporte de lastre o cargamentos que no sean ni hidrocarburos ni sustancias nocivas líquidas tal como se definen éstas en los diversos anexos del presente Convenio.

4) La expresión "tierra más próxima" se entiende en el sentido definido en la Regla 1 9) del Anexo I del presente Convenio.

5) "Sustancias líquidas" son aquéllas cuya presión de vapor no excede de 2.8 kg/cm³ a una temperatura de 37,8°C.

6) Por "sustancia nociva líquida" se entiende toda sustancia indicada en el Apéndice II de este Anexo o clasificada provisionalmente, según lo dispuesto en la Regla 3 4), en la Categoría A, B, C o D.

7) Por "zona especial" se entiende cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas.

Son Zonas especiales:

a) la zona del Mar Báltico, y

b) la zona del Mar Negro.

8) Por "zona del Mar Báltico" se entiende la zona definida en la Regla 10 1) b) del Anexo I del presente Convenio.

9) Por "zona del Mar Negro" se entiende la zona definida en la Regla 10 1) c) del anexo I del presente Convenio.

REGLA 2

Ambito de aplicación

1) A menos que se prescriba expresamente otra cosa, las disposiciones del presente Anexo se aplicarán a todos los buques que transporten sustancias nocivas líquidas a granel.

2) Cuando en un espacio de carga de un buque-tanque químico se transporte un cargamento sujeto a las disposiciones del Anexo I del presente Convenio, se aplicarán también las prescripciones pertinentes de dicho Anexo I.

3) La Regla 13 del presente Anexo sólo se aplicará a los buques que transporten sustancias clasificadas, a efectos de control de descargas, en las Categorías A, B o C.

REGLA 3

Clasificación en Categorías y lista de sustancias nocivas líquidas

1) A los efectos de las Reglas del presente Anexo, excepto la regla 13, las sustancias nocivas líquidas se dividirán en las cuatro Categorías siguientes:

a) Categoría A- Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, supondrían un riesgo grave para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio grave de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, lo cual justifica la aplicación de medidas rigurosas contra la contaminación.

b) Categoría B - Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, supondrían un riesgo para la salud humana para los recursos marinos, o irían en perjuicio de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, lo cual justifica la aplicación de medidas especiales contra la contaminación.

c) Categoría C - Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, supondrían un riesgo leve para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio leve de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, lo cual exige condiciones operativas especiales.

d) Categoría D - Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, supondrían un riesgo perceptible para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio mínimo de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, lo cual exige alguna atención a las condiciones operativas.

2) las pautas a seguir para clasificar las sustancias nocivas líquidas en Categorías figuran en el Apéndice I del presente Anexo.

3) La lista de sustancias nocivas líquidas transportadas a granel que ya están clasificadas en Categorías y sujetas a las disposiciones del presente Anexo figura en el Apéndice II de este Anexo.

4) En caso de que se prevea transportar una sustancia líquida a granel que no esté incluida en las Categorías citadas en el párrafo 1) de esta Regla, ni evaluadas de conformidad con la regla 4 1) del presente Anexo, los Gobiernos de las partes en el Convenio interesadas en el transporte propuesto se pondrán de acuerdo para establecer a tal efecto una clasificación de acuerdo para establecer a tal efecto una clasificación provisional de la sustancia en cuestión siguiendo las pautas mencionadas en el párrafo 2) de esta Regla. Hasta que los Gobiernos interesados no se hayan puesto plenamente de acuerdo, la sustancia será transportada en las condiciones más rigurosas que se propongan. La Administración correspondiente informará a la Organización lo antes posible, pero nunca en plazo superior a noventa días desde la primera operación de transporte, y le facilitará detalles relativos a dicha sustancia y a la clasificación provisional convenida para la misma a fin de hacerlos circular prontamente entre todas las Partes para su infirmación y consideración. Los Gobiernos de las Partes dispondrán de un periodo de noventa días en el cursar observaciones a la Organización a efectos de clasificación de la sustancia.

REGLA 4

Otras sustancias líquidas

1) Las sustancias enumeradas en el Apéndice III de este Anexo han sido evaluadas y excluidas de las Categorías A, B, C y D, tal como se definen en el Regla 3 1) del presente Anexo, porque actualmente se estima que su descarga en el mar, procedente de operaciones de limpieza o deslastrado de buques, no supone ningún perjuicio para la salud humana, los recursos marinos y los alicientes recreativos o los usos legítimos del mar.

2) La descarga de aguas de sentina o de lastre, o de otros residuos o mezclas que contengan únicamente sustancias enumeradas en el Apéndice III del presente Anexo, no estará sujeta a lo prescrito en este Anexo.

3) La descarga en el mar de lastre limpio o separado no estará sujeta a lo prescrito en este Anexo.

REGLA 5

Descargas de sustancias nocivas líquidas

Sustancias de las Categorías A, B y C fuera de las zonas especiales y de la Categoría D en todas las zonas

A reserva de lo dispuesto en la Regla 6 del presente Anexo,

1) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría A, tal como se definen en la Regla 3 1) a) de este Anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de aguas de lastre y lavado de tanques u otros residuos de mezclas que contengan tales sustancias. Si los tanques en que se transportan dichas sustancias o mezclas han de ser lavados, los residuos resultantes de esta operación serán descargados en una instalación receptora hasta que la concentración de la sustancia en el efluente recibido por la instalación sea igual o inferior a la concentración residual prescrita para esa sustancia en la Columna III del Apéndice II del presente Anexo y se haya vaciado el tanque. Los residuos que queden entonces en el tanque, siempre que hayan sido diluidos ulteriormente mediante adición de un volumen de agua no inferior al 5% del volumen total del tanque, podrán ser descargados en el mar cuando se cumplan también todas las condiciones siguientes:

a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;

b) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar; y

c) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

2) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría B, tal como se definen en la Regla 3 1) b) de este Anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias, a menos que se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;

b) que los métodos y dispositivos de descarga estén aprobados por la Administración. Esto métodos y dispositivos se basarán en normas elaboradas por la Organización y garantizarán que la concentración y el régimen de descarga del efluente son tales que la concentración de la sustancia descargada no excede de una parte por millón en la porción de la estela del buque inmediata a su popa;

c) que la cantidad máxima de carga echada al mar desde cada tanque y desde sus correspondientes tuberías no excede de la cantidad máxima permitida de acuerdo con los métodos mencionados en el apartado b) de este párrafo, la cual no será en ningún caso mayor de 1 metro cúbico ó 1/3.000 de la capacidad del tanque en metros cúbicos;

d) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar; y

e) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

3) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría C, tal como se definen en la Regla 3 1) de este Anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques y otros residuos o mezclas que contengan dichas sustancias, a menos que se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión.

b) que los métodos y dispositivos de descarga estén aprobados por la administración. Estos métodos y dispositivos se basarán en normas elaboradas por la Organización y garantizarán que la concentración y el régimen de descarga del efluente son tales que la concentración de la sustancia descargada no excede de 10 partes por millón en la porción de la estela del buque inmediata a su popa;

c) que la cantidad máxima de carga echada al mar desde cada tanque y desde sus correspondientes tuberías no excede de la cantidad máxima permitida de acuerdo con los métodos mencionados en el apartado d) de este párrafo, la cual no será en ningún caso mayor de 3 metros cúbicos ó 1/1.000 de la capacidad del tanque en metros cúbicos;

d) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar; y

e) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima u en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

4) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría D, tal como se definen en la Regla 3 1) de este Anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques y otros residuos o mezclas que contengan dichas sustancias a menos que se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;

b) que la concentración de las mezclas no sea superior a una parte de la sustancia por cada 10 partes de agua; y

c) que se efectúe la descarga a una distancia no inferior a 12 millas marinas de la tierra más próxima.

5) Podrán utilizarse métodos de ventilación aprobados por la Administración para retirar residuos de carga de un tanque. Tales métodos se basarán en normas elaboradas por la Organización. Si hubiera que lavar después del tanque, la descarga en el mar de las aguas de lavado resultantes se efectuará de conformidad con lo dispuesto en uno de los párrafos 1), 2), 3) ó 4) de esta Regla, según proceda.

6) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias no incluidas en ninguna Categoría, ni clasificadas siquiera provisionalmente o evaluadas en la forma que prescribe la Regla 4 1) de este Anexo, así como la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias.

Sustancias de la Categoría A, B y C dentro de las zonas especiales

A reserva de lo dispuesto en el Regla 6 del presente Anexo,

7) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría A, tal como se definen en la Regla 3 1) de este Anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias. Si los tanques en que se transportan dichas sustancias o mezclas han de ser lavados los residuos resultantes de esta operación serán descargados en una de las instalaciones receptoras que establecerán los Estados ribereños de las zonas especiales de conformidad con la Regla 7 del presente Anexo, hasta que la concentración de la sustancia en el efluente recibido por la instalación sea igual o inferior a la concentración residual prescrita para esa sustancia en la Columna IV del apéndice II de este Anexo y se haya vaciado el tanque. Los residuos que queden entonces en el tanque, siempre que hayan sido diluidos ulteriormente mediante edición de un volumen de agua no inferior al 5% del volumen total del tanque, podrán ser descargados en el mar cuando se cumplan también todas las condiciones siguientes:

a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;

b) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar; y

c) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

8) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría B, tal como se definen en la Regla 3 1) b) de este Anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias, a menos que se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que el tanque, una vez descargado, haya sido lavado con un volumen de agua no inferior a 0.5% de su capacidad total y se hayan descargado los residuos resultantes en una instalación receptora hasta quedar el tanque vacío;

b) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;

c) que los métodos y dispositivos utilizados para efectuar la descarga y el lavado estén aprobados por la Administración. Estos métodos y dispositivos se basarán en normas elaboradas por la Organización y garantizarán que la concentración y el régimen de descarga del efluente son tales que la concentración de la sustancia descargada no excede de una parte por millón en la porción de la estela del buque a su popa;

d) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar; y

e) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

9) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría C, tal como se definen en la Regla 3 1) c) de este Anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias, a menos que se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;

b) que los métodos y dispositivos de descarga estén aprobados por la Administración. Estos métodos y dispositivos se basarán en normas elaboradas por la Organización y garantizarán que la concentración y el régimen de descarga del efluente son tales que la concentración de la sustancia descargada no excede de una parte por millón en la porción de la estela del buque inmediata a su popa;

c) que la cantidad máxima de carga echada al mar desde cada tanque y desde sus correspondiente tuberías no excede de la cantidad máxima permitida de acuerdo con los métodos mencionados en el párrafo b) de este párrafo, la cual no será

en ningún caso mayor de 1 metro cúbico ó 1/3.000 de la capacidad del tanque en metros cúbicos;

d) que se efectúe la descarga pro debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar, y

e) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

10) Podrán utilizarse métodos de ventilación aprobados por la Administración para retirar residuos de carga de un tanque. Tales métodos se basarán en normas elaboradas por la Organización. Si hubiera que lavar después el tanque, la descarga en el mar de las aguas de lavado resultantes se efectuará de conformidad con lo dispuesto en uno de los párrafos 7), 8) ó 9) de esta Regla, según proceda.

11) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias no incluidas en ninguna Categoría, ni clasificadas siquiera provisionalmente o evaluadas en la forma que prescribe la Regla 4 1) de este Anexo, así como las de agua de lastre lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias.

12) Las prescripciones de esta Regla en ningún caso entrañarán la prohibición de que un buque retenga a bordo los residuos de un cargamento de la Categoría B o C y que los descargue en el mar,

fuera de una zona especial, de conformidad con lo prescrito en los párrafos 2) ó 3), respectivamente, de esta Regla.

13) a) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio ribereños de una zona especial determinada acordarán y fijarán de común acuerdo una fecha límite para dar cumplimiento a lo prescrito en la Regla 7 1) del presente Anexo y a partir de la cual se pondrán en práctica las prescripciones de las párrafos 7), 8), 9) y 10) de esta Regla respecto a la zona en cuestión, y notificarán a la Organización la fecha así fijada con seis meses al menos de antelación. La Organización notificará inmediatamente dicha fecha a todas las Partes.

b) Si la fecha de entrada en vigor del presente Convenio es anterior a la fijada de conformidad con el apartado a) de este párrafo, se aplicarán las prescripciones de los párrafos 1), 2) y 3) de esta Regla durante el periodo que medie entre ambas.

REGLA 6

Excepciones

La Regla 5 del presente Anexo no se aplicara:

a) a la descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas, o de mezclas que contengan tales sustancias, cuando sea necesario para proteger la seguridad del buque o para salvar vidas en el mar;

b) a la descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas, o de mezclas que contengan tales sustancias, resultante de averías sufridas por un buque o por sus equipos:

i) siempre que después de producirse la avería o de descubrirse la descarga se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar la descarga o reducir a un mínimo tal descarga; y

ii) salvo que el propietario o el Capitán hayan actuado ya sea con intención de causar la avería, o con prudencia temeraria y a sabiendas de que con toda probabilidad iba a producirse una avería; o

c) a la descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas, o mezclas que contengan tales sustancias, previamente aprobadas por la Administración, cuando sean empleadas para combatir casos concretos de contaminación a fin de reducir los daños resultantes de tal contaminación. Toda descarga de esta índole quedará sujeta a la aprobación de cualquier Gobierno con jurisdicción en la zona donde se tenga intención de efectuar la descarga.

REGLA 7

Instalaciones y servicios de recepción

1) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que para atender a los buques que utilicen sus puertos, terminales o puertos de reparaciones se establecerán las siguientes instalaciones y servicios de recepción:

a) los puertos y los terminales de carga y descarga tendrá instalaciones y servicios adecuados para recibir de los buques que transporten sustancias nocivas líquidas, sin causarles demoras innecesarias, los residuos y mezclas con contenido de tales sustancias que queden por eliminar a bordo de dichos buques en virtud de la aplicación del presente Anexo;

b) los puertos de reparaciones de buques en los que se reparen buques-tanque químicos tendrán instalaciones adecuadas para recibir residuos y mezclas que contengan sustancias nocivas líquidas.

2) Los Gobiernos de las Partes determinarán que clase de servicios e instalaciones se establecen en cumplimiento del párrafo 1) de esta Regla, en cada puerto de carga y descarga, en cada terminal y en cada puerto de reparaciones situados en sus territorios y lo notificarán a la Organización.

3) Las partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones y servicios prescritos por el párrafo 1) de esta Regla les parezcan inadecuados.

REGLA 8

Medidas de Control

1) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio designarán a sus propios inspectores o delegarán en otros autoridad para garantizar el cumplimiento de la presente Regla.

Sustancias de la Categoría A en todas las zonas

2) a) Cuando se desembarque parte del cargamento de un tanque, o la totalidad de su cargamento sin limpiarlo, se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;

b) hasta que ese tanque haya sido limpiado irán anotándose también en el Libro Registro de Carga todas las operaciones de bombeo o trasvase relativas a dicho tanque.

3) Cuando el tanque sea lavado:

a) el efluente de la operación de lavado será descargado desde el buque en una instalación receptora hasta que la concentración de la sustancia en las aguas de descarga, comprobada mediante análisis de las muestras del efluente tomadas por el inspector, se haya reducido, por lo menos, la concentración residual especificada para esa sustancia en el Apéndice II de este Anexo. Una vez alcanzada dicha concentración residual se seguirán descargando en la instalación receptora las aguas de lavado del tanque hasta que esté vacío. Estas operaciones sean objeto de los asientos pertinentes en el Libro Registro de Carga, los cuales serán debidamente certificados por el inspector;

b) una vez que los residuos que queden en el tanque hayan sido diluidos en un volumen de agua equivalente, por lo menos, a un 5% de la capacidad del tanque, podrá efectuarse la descarga en el mar de la mezcla resultante de conformidad con las disposiciones del párrafo 1) a), b) y c) o del párrafo 7) a), b) y c), según proceda de la Regla 5 del presente Anexo. Estas operaciones serán objeto de los asientos pertinentes en el Libro Registro de Carga.

4) Cuando el Gobierno de la Parte receptora considere que es imposible medir la concentración de la sustancia contenida en el efluente sin causar una demora innecesaria al buque, dicha parte podrá aceptar otro método equivalente al del párrafo 3) a), siempre que:

a) la Administración haya aprobado un método de limpieza previa aplicable al tanque y a la sustancia en cuestión, basado en normas elaboradas por la Organización, y que esa Parte considere que tal método permitirá cumplir las prescripciones de los párrafos 1) ó 7) según proceda, de la Regla 5 del presente Anexo, en cuanto a conseguir las concentraciones residuales prescritas; y

b) un inspector debidamente autorizado por esa Parte certifique en el Libro Registro de Carga:

i) que se han vaciado el tanque y sus bombas y tuberías correspondientes, y que la cantidad de cargamento que queda en el tanque es igual o inferior a la cantidad en que se basa el método aprobado de limpieza previa que se menciona en el inciso ii) de este apartado:

ii) que se han realizado operaciones de limpieza previa de conformidad con el método aprobado por la Administración aplicable al tanque y a la sustancia en cuestión; y

iii) que se ha descargado en una instalación receptora las aguas de lavado resultantes de tales operaciones de limpieza previa del tanque y se ha vaciado dicho tanque;

c) la descarga en el mar de los residuos que puedan quedar se efectúe de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3) b) de la presente Regla y se haga el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga.

Sustancias de la Categoría B fuera de las zonas especiales sustancias de la Categoría C en todas las zonas

5) A reserva de aquellas medidas de vigilancia y refrendo por parte del inspector designado o autorizado que el Gobierno de la Parte estime necesarias, el Capitán de un buque hará cumplir las siguientes disposiciones en el concerniente a sustancias de la Categoría B fuera de las zonas especiales o de la Categoría C en todas las zonas:

a) cuando se desembarque parte del cargamento de un tanque, o la totalidad de su cargamento sin limpiarlo, se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;

b) cuando el tanque sea limpiado en alta mar:

i) se agotarán las tuberías de conducción de la carga que sirvan a ese tanque y se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;

ii) la cantidad de sustancia que quede en el tanque no excederá de la cantidad máxima de esa sustancia que esté permitido descargar en el mar en virtud de la Regla 5 2) c) del presente Anexo, fuera de las zonas especiales si se trata de sustancias de la Categoría B, o en virtud de los párrafos 3) c) y 9) de esa misma Regla, respectivamente, fuera y dentro de las zonas especiales, si se trata de sustancias de la Categoría C. Se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;

iii) si está previsto descargar en el mar la cantidad de sustancia que quede en el tanque, se efectuará la descarga de conformidad con los métodos aprobados y se aplicarán las normas de dilución de la sustancia prescritas para que tal descarga esté permitida. Se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga; o

iv) si no se descargan en el mar las aguas de lavado del tanque y se lleva a cabo algún trasvase de dichas aguas a bordo, se hará el asiento pertinente en el Libro de Registro de Carga; y

v) toda descarga ulterior en el mar de las aguas de lavado del tanque se efectuará de conformidad con lo prescrito en la Regla 5 del presente Anexo para la zona de que se trate y para la Categoría correspondiente a la sustancia en cuestión;

c) cuando el tanque sea limpiado en puerto:

i) se descargarán las aguas de lavado del tanque en una instalación receptora y se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga; o

ii) se retendrán a bordo las aguas de lavado del tanque y se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga indicando el emplazamiento y reparto a bordo de dichas aguas;

d) si, después de desembarcar una sustancia de la Categoría C estando el buque dentro de una zona especial, hay que retener a bordo residuos o aguas de lavado de los tanques hasta que el buque esté fuera de esa zona especial, el Capitán lo hará constar mediante el asiento correspondiente en el Libro Registro de Carga; en tal caso, será de aplicación lo prescrito en la Regla 5) 3) del presente Anexo.

Sustancias de la Categoría B dentro de las zonas especiales

6) A reserva de aquellas medidas de vigilancia y refrendo por parte del inspector designado o autorizado que el Gobierno de la Parte estime necesarias, el Capitán de un buque hará cumplir las siguientes disposiciones en lo concerniente a sustancias de la Categoría B dentro de una zona especial:

a) cuando se desembarque parte del cargamento de un tanque, o la totalidad de su cargamento sin limpiarlo, se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;

b) hasta que ese tanque haya sido limpiado irán anotándose también en el Libro Registro de Carga todas las operaciones de bombeo o trasvase relativas a dicho tanque;

c) cuando el tanque sea lavado, el efluente resultante de la operación de lavado, que contendrá un volumen de agua no inferior a 0.5% de volumen total del tanque, será descargado desde el buque en una instalación receptora hasta que se hayan vaciado el tanque y sus bombas y tuberías correspondientes. Se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;

d) cuando el tanque sea limpiado y vaciado nuevamente en alta mar, el Capitán cuidará de comprobar:

i) que se aplican métodos aprobados enunciados en la Regla 5 8) c) del presente Anexo y que se hacen los asientos pertinentes en el Libro Registro de Carga; y

ii) que toda descarga en el mar se efectúa de conformidad con lo prescrito en la Regla 5 8) del presente anexo y que se hace el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;

e) si, después de desembarcar una sustancia de la Categoría B estando el buque dentro de una zona especial, hay que retener a bordo residuos o aguas de lavado de los taques hasta que el buque esté fuera de esa zona especial, el Capitán lo hará constar mediante el asiento correspondiente en el Libro Registro de Carga; en tal caso, será de aplicación lo prescrito en la Regla 5 2) del presente Anexo.

Sustancias de la Categoría D en todas las zonas

7) El Capitán de un buque hará cumplir las siguientes disposiciones en lo concerniente a sustancias de la Categoría D:

a) cuando se desembarque parte del cargamento de un tanque, o la totalidad de su cargamento sin limpiarlo, se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;

b) cuando el tanque sea limpiado en alta mar:

i) se agotarán las tuberías de conducción de la carga que sirvan a ese tanque y se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;

ii) si está previsto descargar en el mar la cantidad de sustancias que quede en el tanque, se aplicarán las normas de dilución de la sustancia prescrita para que tal descarga esté permitida. Se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;

iii) si no se descargan en el mar las aguas de lavado del tanque y se lleva a cabo algún trasvase de dichas aguas a bordo, se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;

iv) toda descarga ulterior en el mar de las aguas de lavado del tanque se efectuará de conformidad con lo prescrito en la Regla 5 4) del presente Anexo;

c) cuando el tanque sea limpiado en puerto:

i) se descargarán las aguas de lavado del tanque en una instalación receptora y se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga; o

ii) se retendrán a bordo las aguas de lavado del tanque y se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga indicando el emplazamiento y reparto a bordo de dichas aguas.

Descargas procedentes de tanques de decantación

8) Todos los residuos, incluidos los de las sentinas de las salas de bombas, que sean retenidos a bordo en un tanque de decantación y que contengan alguna sustancia de la Categoría A o, si el buque se encuentra dentro de una zona especial, cualquier sustancia de las Categorías A o B, serán descargados en una instalación receptora de conformidad con lo prescrito en la Regla 5 1), 7) u 8) del presente Anexo, según proceda. Se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga.

9) Todos los residuos, incluidos los de las sentinas de las cámaras de bombas, que sean retenidos a bordo en un tanque de decantación y que contengan algunas sustancias de la Categoría B, si el buque se encuentra fuera de una zona especial, o de la Categoría C en todas las zonas en proporción superior a las cantidades máximas estipuladas en la Regla 5 2) c), 3) c) o 9 C) del presente Anexo, según proceda, serán descargadas en una instalación receptora. Se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga.

REGLA 9

Libro Registro de Carga

1) Todo buque al que sea aplicable el presente Anexo estará provisto de un Libro Registro de Carga, ya sea formado parte del Diario Oficial de Navegación o separado del mismo, en la forma que especifica el Apéndice IV de este Anexo.

2) En el Libro Registro de Carga se harán los asientos pertinentes, tanque por tanque, cada vez que se realicen a bordo las siguientes operaciones en lo concerniente a sustancias nocivas líquidas:

i) embarque de cargamento;

ii) desembarque de cargamento;

iii) trasvase de carga;

iv) trasvase de carga, de residuos de carga o de mezclas que contengan carga a un tanque de decantación;

v) limpieza de los tanques de carga;

vi) trasvase desde los tanques de decantación

vii) lastrado de los tanques de carga

viii) trasvase de agua de lastre contaminada;

ix) descarga en el mar de conformidad con lo prescrito en la Regla 5 del presente Anexo.

3) Cuando se produzca una descarga cualquiera, intencional o accidental, de alguna sustancia nociva líquida o de una mezcla que contenga tal sustancia, en las condiciones previstas en el Artículo 7 del presente Convenio y en la Regla 6 de este Anexo, se anotará el hecho en el Libro Registro de Carga explicando las circunstancias de la descarga y las razones de que ocurriera.

4) Cuando un inspector o autorizado por el Gobierno de la Parte en el Convenio para vigilar las operaciones reglamentadas por en presente Anexo haya inspeccionado un buque, dicho inspector hará el asiento pertinente en el libro Registro de Carga.

5) Cada una de las operaciones descritas en los párrafos 2) y 3) de esta Regla será inmediatamente anotada con sus pormenores en el Libro Registro de Carga de modo que consten en el Libro todos los asientos correspondientes a dicha operación. Cada asiento será firmado por el oficial u oficiales a cargo de la operación en cuestión, y cuando el buque esté tripulado, cada página será firmado por el Capitán. Los asientos del Libro Registro de Carga se anotarán en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar y, en el caso de buques que lleven un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (1973), en francés o inglés. En caso de controversia o de discrepancia hará fe el texto redactado en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar.

6) El Libro Registro de Carga se guardará en lugar adecuado para facilitar sus inspección y, salvo en el caso de buques sin tripulación que estén siendo remolcados, permanecerá siempre a bordo. Se conservará durante dos años después de efectuado el último asiento.

7) La autoridad competente del Gobierno de una Parte podrá inspeccionar el Libro Registro de Carga a bordo de cualquier buque al que se aplique el presente anexo mientras el buque esté en uno de los puertos y podrá sacar copia de cualquier asiento que figure en dicho Libro y solicitar del Capitán del buque que certifique que tal copia es reproducción fehaciente del asiento en cuestión. Toda copia que haya sido certificada por el Capitán del buque como copia fiel de algún asiento efectuado en su Libro Registro de Carga será admisible en cualesquiera procedimientos judiciales como prueba de los hechos declarados en el mismo. La inspección del Libro Registro de Carga y extracción de copias certificadas por la autoridad competente en virtud de lo dispuesto en este párrafo se harán con toda diligencia posible y sin causas demoras innecesarias al buque.

REGLA 10

Visitas

1) Los buques que estén sujetos a las disposiciones del presente Anexo y que transporten sustancias nocivas líquidas a granes serán objeto de las visitas que se especifican a continuación:

a) Una visita inicial, antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el Certificado prescrito en la Regla 11 del presente Anexo, la cual incluirá una inspección de la estructura, equipos, instalaciones y su distribución, así como de los materiales del buque en cuanto hayan de cumplir con este Anexo. Esta visita permitirá asegurarse de que el buque cumple plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo.

b) Visitas periódicas, a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, encaminadas a garantizar que la estructura, equipos, instalaciones y su distribución así como los materiales empleados cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo. Sin embargo, en caso de que se prorrogue la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (1973) de conformidad con lo preceptuado en la Regla 12 2) o 4) de este Anexo, el intervalo de las visitas periódicas podrá ser ampliado en consecuencia.

c) Visitas intermedias a intervalos especificados por la Administración que no exceden de treinta meses y que permitan garantizar que los equipos y las bombas y tuberías correspondientes cumplen

plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo y están en buenas condiciones de funcionamiento. Estas visitas serán anotadas en el Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (1973) expedido en virtud de la Regla 11 de este Anexo.

2) Las visitas a los buques relativas a la aplicación de las disposiciones del presente Anexo serán llevadas a cabo por funciones de la Administración. No obstante, la Administración puede confiar dichas visitas bien a inspectores nombrados a este fin o a organizaciones reconocidas por ella. En cualquier caso, la Administración interesada garantiza plenamente la escrupulosidad y eficiencia de las visitas.

3) Una vez efectuada cualquiera de las visitas al buque que se exigen en esta Regla, no se podrán realizar ningún cambio de importancia en la estructura, equipos, instalaciones y su distribución o materiales inspeccionados sin la aprobación de la Administración, salvo las reposiciones normales de tales equipos o instalaciones para fines de reparación o mantenimiento.

REGLA 11

Expedición de Certificados

1) A todo buque que transporte sustancias nocivas líquidas y que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio se le expedirá, una vez visitado de acuerdo con las disposiciones de la Regla 10 del presente Anexo, un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (1973).

2) Tal Certificado será expedido por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella. En cualquier caso, la Administración asumirá la total responsabilidad del Certificado.

3) a) El Gobierno de una Parte puede, a requerimiento de la Administración hacer visitar un buque y, si estima que cumple las disposiciones del presente Anexo, expedir o autorizar un Certificado de conformidad con el presente Anexo.

b) Se remitirán, lo antes posible, a la Administración que haya pedido la visita una copia del Certificado y otra del informe de inspección.

c) Se hará constar en el Certificado que ha sido expedido a petición de la Administración y se le dará la misma fuerza e igual validez que al expedido en virtud del párrafo 1) de la presente Regla.

d) No se expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas a granel (1973) a ningún buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte.

4) El Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas a granel (1973) se redactará en un idioma oficial del país que lo expida conforme al modelo que figura en el Apéndice V del presente Anexo. Si el idioma utilizado no es el francés o inglés, el texto incluirá una traducción en uno de estos dos idiomas.

REGLA 12

Duración del Certificado

1) El Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (1973) se expedirá para un periodo de validez estipulado por la Administración; este periodo no excederá de cinco años desde la fecha de expedición, salvo en los casos previstos en los párrafos 2) y 4) de esta Regla.

2) Si un buque, en la fecha de expedición de su Certificado, no se encuentra en un puerto o terminal mar adentro sometidas a la jurisdicción de la Parte en el Convenio cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar, la Administración podrá prorrogar la validez del Certificado. Esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda seguir de viaje y llegar al Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar, o en el que vaya a ser inspeccionado, y aún así sólo en caso de que se estime oportuno y razonable hacerlo.

3) Ningún Certificado podrá ser prorrogado con el citado fin por un periodo superior a cinco meses y el buque al que se haya concedido tal prórroga no estará autorizado, cuando llegue al Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar o al puerto en que vaya a ser inspeccionado, a salir de ese puerto o Estado sin obtener antes un Certificado nuevo.

4) Todo Certificado que no haya sido prorrogado de acuerdo con las disposiciones del párrafo 2) de esta Regla podrá ser prorrogado por la Administración para un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de expiración indicada en el mismo.

5) El Certificado dejará de tener validez si se hacen alteraciones importantes en la estructura, equipos, instalaciones y su distribución o en los materiales prescritos por este Anexo, sin la aprobación de la Administración, salvo las reposiciones normales de tales equipos o instalaciones para fines de reparación o mantenimiento, o si no se han efectuado las visitas intermedias especificadas por la Administración en cumplimiento de la Regla 10 1) c) del presente Anexo.

6) Todo Certificado expedido a un buque perderá su validez desde el momento en que se abandere dicho buque en otro Estado, salvo en los casos previstos en el párrafo 7) de esta Regla.

7) Al abanderarse un buque en otra Parte, el Certificado sólo tendrá validez hasta vencer un plazo máximo de cinco meses, si no caduca antes dicho Certificado o, hasta que la Administración expida otro Certificado si esta condición se cumple antes. Tan pronto como sea posible después del nuevo abanderamiento, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón había tenido el buque derecho a enarbolar hasta entonces remitirá a la Administración una copia del Certificado que llevaba el buque antes de cambiar de pabellón y, a ser posible, una copia del informe de inspección correspondiente.

REGLA 13

Prescripciones para reducir a un mínimo la contaminación accidental

1) Los buques que transporten sustancias nocivas líquidas a granel sujetas a las prescripciones del presente Anexo estarán proyectados, construidos, equipados y explotados con miras a reducir a un mínimo las descargas involuntarias de tales sustancias en el mar.

2) A fin de cumplir las disposiciones del párrafo 1) de esta Regla, los Gobiernos de las Partes publicarán o harán publicar prescripciones detalladas relativas al proyecto, construcción, equipo y explotación de tales buques.

3) Respecto a los buques-tanque químicos, las prescripciones mencionadas en el párrafo 2) de esta Regla contendrán por lo menos todas las disposiciones previstas en el Código para la construcción y equipo de los buques que transporten productos químicos peligrosos a granel aprobado por la Asamblea de la Organización mediante Resolución A.212(VII), con las enmiendas que pueda determinar la Organización siempre que estas enmiendas del Código sean adoptadas y puestas en vigor de acuerdo con las disposiciones del Artículo 16 del presente Convenio en lo referente a procedimientos de enmienda a un Apéndice de un Anexo.

APENDICE I

PAUTAS PARA DETERMINAR LAS CATEGORIAS DE LAS SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS

Categoría A. Sustancias bioacumulables y que pueden crear riesgos para la vida acuática o la salud humana; o que son muy tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un apéndice de peligrosidad 4, definido por TLM menor de 1 ppm); también se incluyen en esta Categoría algunas otras sustancias que son moderadamente tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un apéndice de peligrosidad 3, definido por TLM igual o mayor de 1, pero menor de 10 ppm) cuando se da particular importancia a otros factores del perfil de peligrosidad o a las características especiales de la sustancia.

Categoría B. Sustancias bioacumulables con una retención corta, del orden de una semana a lo sumo; o que pueden alterar el sabor o el olor de los alimentos de origen marino; o que son moderadamente tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 3, definido por TLM igual o mayor de 1ppm, pero menor de 10 ppm); también se incluyen en esta Categoría algunas otras sustancias que son ligeramente tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 2, definido por TLM igual o mayor de 10 ppm, pero menor de 100 ppm) cuando se da particular importancia a otros factores de perfil de peligrosidad o a las características especiales de la sustancia.

Categoría C. Sustancia ligeramente tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 2, definido por TLM igual o mayor de 10, pero menor de 100 ppm), así como algunas otras sustancias que son prácticamente no tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 1, definido por TLM igual o mayor de 100 ppm, pero menor de 1.000 ppm) cuando se da particular importancia a otros factores del perfil de peligrosidad o a las características especiales de la sustancia.

Categoría D. Sustancias que son prácticamente no tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 1, definido por TLM igual o mayor de 100 pero menor de 1.000 ppm); o que forman depósitos en el fondo del mar con una demanda biológica de oxígeno (DEBO) elevada; o que son altamente peligrosas para la salud humana, con un LD50 menor de 5 mg/kg; o que causa un menoscabo moderado en los alicientes recreativos del medio marino debido a su persistencia, su olor o sus características tóxicas o irritantes pudiendo impedir el uso normal de las playas; o que son moderadamente peligrosas para la salud humana, con un LD50 igual o mayor de 5 mg/kg y menor de 50 mg/kg con ligero menoscabo de los alicientes recreativos del medio marino.

Otras sustancias líquidas

(a los efectos de la Regla 4 del presente Anexo)

Sustancias distintas de las clasificadas en las anteriores Categorías A, B, C y D.

APENDICE II

LISTA DE SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS TRANSPORTADAS A GRANEL

Sustancia	Número ONU	Categoría de contaminación que regirá para las descargas en régimen operativo		Concentración residual (porcentaje de peso)	
		(Regla 3 del Anexo II)	(Regla 51 del Anexo II)	(Regla 57 del Anexo II)	(Regla 57 del Anexo II)
	I	II	III	IV	
			Fuera de las zonas especiales	Dentro de las zonas especiales	
Aceite de alcanfor	1130	B			
Acetaldehido	1189	C			
Acetato de etil	1173	D			
Acetato de 2-etoxietilo*	117	D			
Acetato de iso-amilo	.1104	C			

Acetato de

iso-butilo	1124	D
------------	------	---

Acetato de metilo	1231	D
-------------------	------	---

Acetato de n-amilo	1104	C
--------------------	------	---

Acetato de n-butilo	1123	D
---------------------	------	---

Acetato de

n-propilo*	1276	C
------------	------	---

Acetato de vinilo	1301	C
-------------------	------	---

Acetona	1090	D
---------	------	---

Acetonincianhidrina	1541	A	0,1	0.05
---------------------	------	---	-----	------

Acido acético	1842	C
---------------	------	---

Acido acrílico*	-	C
-----------------	---	---

Acido butírico	-	B
----------------	---	---

Acido cítrico (10-25%)	-	D
------------------------	---	---

Acido clorhídrico	1789	D
-------------------	------	---

Acido cloroacético	1750	C
--------------------	------	---

*El asterisco indica que la sustancia ha sido provisionalmente incluida en esta lista y que se necesita más información para completar al evaluación de la peligrosidad ambiental sobre todo por lo que se refiere a los recursos vivos.

Sustancia	I	II	III	IV
Acido clorosulfónico	1754		C	
Acido cresílico	2022	A	0,1	0.05
Acido Fluorhídrico	1790	A		
(40% en solución acuosa)				
Acido fórmico	1779	D		
Acido fosfórico	1805	D		
Acido nítrico al 90%	2031	C		
	2032			
Acido heptanoico*	-	D		
Acido láctico	-	D		
Acido oxálico (10-25%)	-	D		
Acido propiónico	1848	D		
Acido sulfúrico	1830	C		
	1831		0,1	0.05
	1832			
Acidos nafténicos*	-	A		
Acrilato de 2-etilhexilo*	-	D		
Acrilato de etilo	1917	D		
Acrilato de iso-butilo	-	D		

Acrilato de metilo	1919	C	0,1	0,05
Acrilato de n-butilo	-	D		
Acilonitrilo	1093	B		
Acroleína	1092	A		
Adiponitrilo	-	D		
Alcohol alílico	1098	B		
Alcohol bencílico	-	D		
Alcohol 2-etilhexílico	-	C		
Alcohol furfurílico	-	C		
Alcohol iso-butílico	1212	D		
Alcohol metilamílico	-	D		
Alcohol n-amílico	-	D		
Alcohol nonílico*	-	C		
Alcohol n-propílico	1274	D		
Aldehído iso-butírico	2045	C		
Aldehído n-butírico	1129	B		
Alumbre (solución al15%)	-	D		
Aminoetiletanolamina				
(Hidroxietil-etilen-	-			
diamina)*	-	D		

*El asterisco indica que la sustancia ha sido provisionalmente incluida en esta lista y que se necesita más información para completar al evaluación de la peligrosidad ambiental sobre todo por lo que se refiere a los recursos vivos.

Sustancia	I	II	III	IV
Amoníaco (al 20% en solución acuosa)	1005	B		
Anhídrido acético	1715	C		
Anhídrido ftálico (licuado)	-	C		
Anhídrido propiónico	1848	D		
Anilina	1547	C		
Benceno	114	C		
Bicromato sódico (solución)	-	C		
Butilenglicoles	-	D		
Butirato de butilo*	-	B		
Ciclohexano	1145	C		
Ciclohexano iso-propilico	-	D		
Ciclohexanol	-	D		
Ciclohexanona	1915	D		
Ciclohexilamina*	-	D		

p-cimeno

(iso-propilstolueno)*	2046	D		
Clorhidrinas (brutas)*	-	D		
Cloroformo	1888	B		
Cloropreno*	1991	C		
p-clorotolueno	-	B		
Cloruro de acetilo	1717	C		
Cloruro de alilo	1100	C		
Cloruro de bencilo	1738	B		
Cloruro de metileno	1593	B		
Cloruro de vinilideno*	1303	B		
Creosota	1334	A	0,1	0,05
Cresoles	2076	A	0,1	0,05
Crotonaldehido	1143	B		
Cumeno	1918	C		
Decahidronaftaleno	1147	D		
(Decalina)				
Decano*	-	D		
Diacetonalcohol*	1148	D		
Dibromuro de etileno	1605	B		

Diclorobencenos	1591	A	0,1	0,05
Dicloroetano	1184	B		

*El asterisco indica que la sustancia ha sido provisionalmente incluida en esta lista y que se necesita más información para completar al evaluación de la peligrosidad ambiental sobre todo por lo que se refiere a los recursos vivos.

Sustancia	I	II	III	IV
Dicloropropano	2047		B	
Dicloropropano mezcla (fumigación para el suelo DD)				
Dietilamina	1154		C	
Dietilbenceno (mezcla de isómeros)	2049		C	
Dietilcetona (3 Pentanona)	1156		D	
Dietilentriamina*	2079		C	
Difenilo-óxido de difenilo, mezclas*	-		D	
Di-iso-butil-cetona	1157		D	
Di-iso-butileno*	2050		D	

Di-iso-propanol-amina	-	C
Di-iso-propilamina	1158	C
Dimetilamina	1160	C
(al 40% en solución acuosa	2051	C
Dimetiletanolamina		
(2-Dimetilaminoetanol)*	-	D
Dimetilformamida	1165	C
1,4 Dioxano*	-	C
Dodecilbenceno	2023	B
Epiclorhidrina	2025	C
Estireno monómero	-	C
Eter dibencílico*	1916	B
Eter dicloroetílico	1155	D
Eter dielítico	1159	D
Eter di-iso-propílico	-	C
Eter monoetílico del dietilenglicol	-	C
Eter monoetílico del etilenglicol		

(Métil "cellosolve")	-	C
Etilamlicetona	1175	C
Etilbenceno	-	D
Etilcicloexano	-	D
Etilencianhidrina*		
(2 cloroetanol)*		

*El asterisco indica que la sustancia ha sido provisionalmente incluida en esta lista y que se necesita más información para completar al evaluación de la peligrosidad ambiental sobre todo por lo que se refiere a los recursos vivos.

Sustancia	I	II	III	IV
Pentaclorofenato sódico		-	C	
(solución)				
n-Pentano				
Percloroetileno	1265		C	
Percloroetileno	1897		B	
(Tetracloroetileno)				
Peróxido de hidrógeno	2015		C	
(más del 60%)				
Piridina	1282		B	

Potasa cáustica	1814	C		
(Hidróxido potásico)				
-Propiolactona*	-	B		
n-Propilamina	1277	C		
Propionaldehido	1275	D		
Sebo	-	D		
Sulfonato de alquilbenceno	-	C		
(cadena recta)				
(cadena ramificada)				
Sulfuro de Carbono	1131	A	0,01	0,005
Tetracloruro de carbano	1846	B		
Tetracloruro de silicio	1818	D		
Tetracloruro de titanio	-	D		
Tetraetilplomo	1649	A	0,1	0,05
Tetrahidrofurano	-	D		
Tetrahidronaftaleno	1540	C		
Tetrametilbenceno	-	D		
Tetrametilplomo	1649	A	0,1	0,05
Tolueno	1294	C		
Tolueno diisocianato*	2078	B		

Trementina (madera)	1299	B
Tricloroetano	-	C
Tricloroetileno	1710	B
Trietanolamina	-	D
Trietilamina	1296	C
Trimetilbenceno*	" -	C
Xileno (mezclade isómeros)	1307	C

*El asterisco indica que la sustancia ha sido provisionalmente incluida en esta lista y que se necesita más información para completar al evaluación de la peligrosidad ambiental sobre todo por lo que se refiere a los recursos vivos.

Sustancia	I	II	III	IV
Etilendiamina	1604	C		
2-etil-3-propilacroleina*	-	B		
Fenol	1671	B		
Formaldehido	1198	C		
(solución 37-50%)				
Fosfato de tritolilo	-	B		
(fosfato de triclesilo)*				
Fósforo (elemental)	1338	A	0,01	0,005

Hexametilendiamina*	1783	C
Hdróxido cálcico (solución)	-	D
Hidróxido sódico	1824	C
Isoforona	-	D
Iso-octano*	-	D
Iso-pentano	-	D
Isopreno	1218	D
Iso-propilamina	1221	C
Lactato de etilo*	1192	D
Metacrilato de butilo	-	D
Metacrilato de iso-butilo	-	D
Metacrilato de metilo	1247	D
2-Metil-5-etilpiridina*	-	B
-Metilestireno*	-	D
2-Metilpenteno*	-	D
Monoclorobenceno	1134	B
Monoetanolamina	-	D
Monoisopropanolamina	-	C
Monoisopropilamina	-	C
Monometiletanolamina	-	C

Mononitrobenceno	-	C		
Morfolina*	2054	C		
Naftaleno (licuado)	1334	A	0,01	0,05
2-Nitropropano	-	D		
o-Nitrotolueno	1664	C		
Nonilfenol	-	C		
n-Octanol	-	C		
Oleum	1831	C		
Oxido de mesitilo*	1229	C		
Pentacloroetano	1669	B		

*El asterisco indica que la sustancia ha sido provisionalmente incluida en esta lista y que se necesita más información para completar al evaluación de la peligrosidad ambiental sobre todo por lo que se refiere a los recursos vivos.

APENDICE III

Lista de otras sustancias líquidas transportadas a granel

Aceite de coco	Dipropilenglicol
Aceite de hígado de bacalao	Eter dibutílico
Aceite de oliva	Etilenglicol
Aceite de ricino	Glicerina
Acetato de iso-propilo	n-Heptano

Acetato de metilamilo	Hepteno (mezcla de isómeros)
Acetonitrilo (Cianuro de metilo)	n- Hexano
Agua	Leche
Alcohol n-butílico	Ligroína
Alcohol n-decílico	Melaza
Alcohol etílico	Metiletilcetona (2-butanona)
Alcohol iso-decílico	Oxido de propileno
Alcohol iso-propílico	Polipropilenglicol
Alcohol metílico	Propileno tetrámero
Alcohol octidecílico	Propileno tetrámero
Alcohol ter-amílico	Propileno trímero
Alcoholes grasos (C12-C20)	Sorbitol
Azufre líquido	Tridecanol
Butirolactona	Trietilenglicol
Cloruro cálcico (solución)	Trietilentetramina
Dietanolamina	Tripropilenglicol
Dietilenglicol	Vino
Dipenteno	Zumos cítricos

APENDICE IV

Libro registro de carga para buques que transporten sustancias nocivas líquidas a granel

Nombre del buque.....

Capacidad de carga de cada

tanque en metros cúbicos.....

Viaje de.....

a) Embarque de cargamento

1. Fecha y lugar de carga

2. Nombre y categoría del (de los) cargamento (s)

3. Identidad del (de los) tanque (s) cargado (s)

b) Tránsito de cargamento

4. Fecha del tránsito

5. Identidad del (de los) tanque (s) i) De

ii) A

6. ¿ Se vació (vaciaron) el (los) tanque (s)

mencionado (s) en 5 i) ?

7. Si no, indíquese qué cantidad queda

c) Desembarque de cargamento

8. Fecha y lugar de desembarque de cargamento

9. Identidad del (de los) tanque (s) descargado (s)

10. ¿ Se vació (vaciaron) el (los) tanque (s)?

11. Si no, indíquese qué cantidad queda en el (los)

12. ¿Ha (n) de limpiarse el (los) tanque (s)?

13. Cantidad trasvasada al tanque de decantación

14. Identidad del tanque de decantación

Firma del Capitán

d) Lastrado de los tanques de carga

15. Identidad del (de los) tanque (s) lastrado (s)

16. Fecha y situación del buque al comenzar el lastrado

e) Limpieza de los tanques de carga

Sustancias de la Categoría A

17. Identidad del (de los) tanque (s) limpiado (s)

18. Fecha y lugar de limpieza

19. Método (s) de limpieza

20. Emplazamiento de la instalación receptora utilizada

21. Concentración del efluente al cesar la descarga en la

instalación receptora

22. Cantidad que queda en el tanque

23. Procedimiento de limpieza final y cantidad de agua

introducido en el tanque

24. Fecha y lugar de descarga en el mar

25. Procedimiento y equipo utilizados para la descarga en el

mar

Sustancias de las Categorías B, C y D

26. Procedimiento de lavado utilizado

27. Cantidad de agua utilizada

28. Fecha y lugar de descarga en el mar

29. Procedimiento y equipo utilizado para la descarga en el

mar

f) Traslase de agua de lastre contaminada

30. Identidad del (de los) tanque (s)

31. Fecha y situación del buque al comenzar la descarga en el

mar

32. Fecha y situación del buque al concluir la descarga en el

mar

33. Velocidad(es) del buque durante la descarga

..... Firma del Capitán

34. Cantidad descargada en el mar

35. Cantidad de agua contaminada trasvasada al (a los) tanque

(s) de decantación (identificar el (los) tanque(s) de

decantación)

36. Fecha y puerto de descarga en instalaciones receptoras

en tierra (de ser esto aplicable)

g) Trasvase desde tanques de decantación/eliminación de
residuos

37. Identidad del (de los) tanque (s) de decantación

38. Cantidad eliminada de cada tanque

39. Método de eliminación de residuos:

a) en instalaciones receptoras

b) mezclados con la carga

c) trasvasados a otro (s) tanque (s) identificar el (los)
tanque (s)

d) otros métodos

40. Fecha y puerto de eliminación de residuos

h) Descargas accidentales o excepcionales

41. Fecha y hora del suceso

42. Lugar o situación del buque en el momento del suceso

43. Cantidad aproximada, nombre y categoría de sustancia

44. Circunstancias de la descarga o escape y observaciones

generales

..... Firma del Capitán

Apéndice V

MODELO DE CERTIFICADO

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN PARA EL TRANSPORTE DE SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS A GRANEL (1973)

(Nota: El caso de un buque-tanque químico este Certificado irá acompañado por el Certificado exigido en cumplimiento de las disposiciones de la Regla 13 3) del Anexo II del Convenio).

(Sello oficial)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, con la autorización del Gobierno de

.....

(nombre oficial completo del país)

Por.....

(título oficial completo de la persona u organización competente autorizada en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973)

Nombre del	Señal distintiva	Puerto de	Arqueo
buque	(número o letra)	matrícula	bruto

CERTIFICO:

1. Que este buque ha sido inspeccionado de conformidad con disposiciones de la Regla 10 del anexo II del Convenio.
2. Que la inspección ha permitido comprobar que el proyecto, la construcción y el equipo del buque son suficientes para

reducir a un mínimo las descargas involuntarias de
sustancias nocivas líquidas en el mar.

3. Que, a efectos de aplicación de la Regla 5 del Anexo II

del Convenio, la Administración ha aprobado las siguientes
disposiciones y procedimientos:

.....

(sigue en la(s) hoja(s) firmada(s) y fechada(s) que se
adjunta(n))

.....

Este Certificado tiene validez hasta

a reserva de las visitas intermedias que habrán de realizarse a intervalos
de.....

Expedido en

(lugar de expedición del Certificado)

19.....

(firma del funcionario debidamente autorizado que expida el Certificado)

(Sello o estampilla, según corresponda, de la Autoridad expedidora)

Visitas intermedias

Certifico que en la visita intermedia prescrita en la Regla 10 1) c) del Anexo II del Convenio se ha comprobado que este buque y el estado del mismo cumplen con las disposiciones pertinentes del citado Convenio.

Firmado.....

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar.....

Fecha.....

(Sello o estampilla, según corresponda, de la Autoridad)

Firmado.....

(firma del funcionario debidamente autorizado).....

Lugar.....

Fecha.....

(Sello o estampilla, según corresponda, de la Autoridad)

De acuerdo con las disposiciones de la Regla 12 2) y 4) del Anexo II del Convenio se prorroga la validez del presente Certificado hasta

.....

Firmado.....

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar.....

Fecha.....

(Sello o estampilla, según corresponda, de la Autoridad)

La presente es copia fiel y completa en español del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, adoptado en la ciudad de Londres, Gran Bretaña, el día dos del mes de noviembre del año de mil novecientos setenta y tres.

Extiendo la presente, en noventa y ocho páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los cuatro días del mes de mayo del año de mil novecientos noventa y dos, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- Rúbrica.

PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

07-07-92 DECRETO promulgatorio del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

CARLOS SALINAS DE GORTARI, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, a sus habitantes, sabed:

El día primero del mes de junio del año de mil novecientos setenta y ocho, el Plenipotenciario de los Estados Unidos Mexicanos, debidamente autorizado al efecto firmó, ad referendum, el Protocolo de 1978 relativo al convenio Internacional para Prevenir la contaminación por los Buques, 1973, adoptado en la ciudad de Londres, Gran Bretaña, el día diecisiete del mes de febrero del mismo año, cuyo texto y forma en español constan en la copia certificada adjunta.

El citado Protocolo fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el día veinte del mes de diciembre del año de mil novecientos noventa y uno, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día veintiocho del mes de enero del año de mil novecientos noventa y dos.

El instrumento de ratificación, firmado por mí el día veinte del mes de marzo del año de mil novecientos noventa y dos, fue depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, el día veintitrés del mes de abril del propio año.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la Fracción Primera del Artículo Ochenta y Nueve de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, a los veintinueve días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos.- Carlos Salinas de Gortari.- Rúbrica.- El Secretario de Relaciones Exteriores, Fernando Solana.- Rúbrica.

EL C. EMBAJADOR ANDRES ROZENTAL, SUBSECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES, CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, adoptado en la ciudad de Londres, Gran Bretaña, el día diecisiete del mes de febrero del año de mil novecientos setenta y ocho, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

LAS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,

CONSIDERANDO que el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, puede contribuir decisivamente a proteger el medio marino contra la contaminación ocasionada por los buques,

CONSIDERANDO que es preciso dar aún mayor incremento a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, especialmente por los buques tanque,

CONSIDERANDO que es preciso aplicar tan pronto y tan ampliamente como sea posible las Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos que figuran en el Anexo I del mencionado Convenio,

CONSIDERANDO que es preciso aplazar la aplicación del Anexo II de ese Convenio hasta que se hayan resuelto satisfactoriamente ciertos problemas técnicos,

CONSIDERANDO que el modo más eficaz de lograr esos objetivos es la conclusión de un Protocolo relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973,

CONVIENEN:

ARTICULO I

Obligaciones generales

1. Las Partes en el presente Protocolo se obligan a hacer efectivas las disposiciones de:

- a) el presente Protocolo y de su Anexo, el cual será parte integrante de aquél; y
- b) el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "el Convenio"), a reserva de las modificaciones y adiciones que se enuncian en el presente Protocolo.

2. Las disposiciones del Convenio y del presente Protocolo se leerán e interpretarán conjuntamente como un instrumento único.

3. Toda referencia al presente Protocolo supondrá también una referencia al Anexo.

ARTICULO II

Aplicación del Anexo II del Convenio

1. No obstante lo dispuesto en el Artículo 14 1) del Convenio, las Partes en el presente Protocolo convienen en que no estarán obligadas por las disposiciones del Anexo II del Convenio durante un periodo de tres años contado desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, o durante el periodo, más largo que ése, que fije una mayoría de dos tercios de las Partes en el presente Protocolo que integren el Comité de Protección del Medio Marino (en adelante llamado "el Comité") de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante llamada "la Organización").

2. Durante el periodo estipulado en el párrafo 1 del presente Artículo, las Partes en el presente Protocolo no asumirán ninguna obligación ni tendrán derecho a reclamar ningún privilegio en virtud del Convenio, en lo referente a asuntos relacionados con el Anexo II del Convenio, y las referencias a las Partes en el Convenio no incluirán a las Partes en el presente Protocolo en lo concerniente a los asuntos relacionados con el citado Anexo.

ARTICULO III

Comunicación de información

Se sustituye el texto del Artículo 11 1) b) del Convenio por el siguiente:

"una lista de los inspectores nombrados o de las organizaciones reconocidas que estén autorizados a actuar en su nombre en cuanto a la gestión de las cuestiones relacionadas con el proyecto, la construcción, el equipo y la explotación de buques destinados a transportar sustancias perjudiciales, de conformidad con lo dispuesto en las Reglas a fines de distribución de dicha lista entre las Partes para conocimiento de sus funcionarios. La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad.

ARTICULO IV

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de junio de 1978 hasta el 31 de mayo de 1979 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. Los Estados podrán constituirse en Partes en el presente Protocolo mediante:

- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) adhesión.

2. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General de la Organización el instrumento que proceda.

ARTICULO V

Entrada en vigor

1. El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos quince Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del cincuenta por ciento por tonelaje

bruto de la marina mercante mundial se hayan constituido en Partes de conformidad con lo prescrito en el Artículo IV del presente Protocolo.

2. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo adquirirá efectividad tres meses después de la fecha en que fue depositado.

3. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Protocolo de conformidad con el Artículo 16 del Convenio, se considerará referido al presente Protocolo en su forma enmendada.

ARTICULO VI

Enmiendas

Los procedimientos enunciados en el Artículo 16 del Convenio respecto de enmiendas a los Artículos, a un Anexo y a un Apéndice de un Anexo del Convenio se aplicarán respectivamente a las enmiendas a los Artículos, al Anexo y a un Apéndice del Anexo del presente Protocolo.

ARTICULO VII

Denuncia

1. El presente Protocolo podrá ser denunciado por una Parte en el presente Protocolo en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el Protocolo haya entrado en vigor para dicha Parte.

2. La denuncia se efectuará depositando un instrumento de denuncia ante el Secretario General de la Organización.

3. La denuncia surtirá efecto transcurrido doce meses a partir de la recepción, por parte del Secretario General de la Organización, de la notificación, o después de la expiración de cualquier otro plazo más largo que se fije en la notificación.

ARTICULO VIII

Depositario

1. El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado "el depositario").

2. El depositario:

a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo, de:

i) cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, que se vayan produciendo y de la fecha en que se produzcan;

ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;

iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo y de la fecha en que fue recibido dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;

iv) toda decisión que se haya tomado de conformidad con el Artículo II 1) del presente Protocolo;

b) remitirá ejemplares auténticos certificados del presente Protocolo a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.

3. Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el depositario remitirá un ejemplar auténtico certificado del mismo a la Secretaría de las Naciones Unidas a fines de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTICULO IX

Idiomas

El presente Protocolo está redactado en un solo ejemplar en los idiomas español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos tendrá la misma autenticidad. Se harán traducciones oficiales a los idiomas alemán, árabe, italiano y japonés, las cuales serán depositadas junto con el original firmado.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.

HECHO EN LONDRES el día diecisiete de febrero de mil novecientos setenta y ocho.

ANEXO

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

ANEXO I

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS

REGLA 1

Definiciones

Párrafos 1) a 7) - Sin modificaciones

Se sustituye el texto actual del párrafo 8) por el siguiente:

8) a) Por "transformación importante" se entenderá toda transformación de un buque existente:

i) que altere considerablemente las dimensiones o la capacidad de transporte del buque; o

ii) que haga que cambie el tipo del buque; o

iii) que se efectúe, en opinión de la Administración, con la intención de prolongar considerablemente la vida del buque; o

iv) que de algún otro modo altere el buque hasta tal punto que si fuera un buque nuevo quedaría sujeto a las disposiciones pertinentes del presente Convenio que no le son aplicables como buque existente.

b) No obstante lo dispuesto en el apartado a) del presente párrafo, no se considerará que la transformación de un petrolero existente de peso muerto igual o superior a 20,000 toneladas, efectuada para satisfacer lo prescrito en la Regla 13 del presente Anexo, constituye una transformación importante a los efectos de dicho Anexo.

Párrafos 9) a 22) - Sin modificaciones

Se sustituye el texto actual del párrafo 23) por el siguiente:

23) Por "peso del buque vacío", valor que se expresa en toneladas métricas, se entiende el desplazamiento de un buque sin carga, combustible, aceite lubricante, agua de lastre, agua dulce, agua de alimentación de calderas en los tanques ni provisiones de consumo, y sin pasajeros, tripulantes ni efectos de unos y otros.

Párrafos 24) y 25) - Sin modificaciones

Se añaden los párrafos siguientes al texto actual:

26) No obstante lo dispuesto en el párrafo 6) de la presente Regla, a los efectos de las Reglas 13, 13B, 13E y 18 5) del presente Anexo, por "petrolero nuevo" se entenderá:

a) un petrolero respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción después del 1 de junio de 1979; o

b) en ausencia de un contrato de construcción, un petrolero cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente después del 1 de enero de 1980; o

c) un petrolero cuya entrega se produzca después del 1 de junio de 1982; o

d) un petrolero que haya sido objeto de una transformación importante:

i) para la cual se adjudique el oportuno contrato después del 1 de junio de 1979; o

ii) respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 1 de enero de 1980; o

iii) que quede terminada después del 1 de junio de 1982,

si bien cuando se trate de petroleros de peso muerto igual o superior a 70,000 toneladas se aplicará la definición del párrafo 6) de la presente Regla a los efectos de la Regla 13 1) del presente Anexo.

27) No obstante lo dispuesto en el párrafo 7) de la presente Regla, a los efectos de las Reglas 13, 13A, 13B, 13C, 13D y 18 6) del presente Anexo, por "petrolero existente" se entenderá un petrolero que no sea un petrolero nuevo, según se define éste en el párrafo 26) de la presente Regla.

28) Por "crudo" se entiende toda mezcla de hidrocarburos líquidos que se encuentra en forma natural en la tierra, haya sido o no tratada para hacer posible su transporte; el término incluyen:

a) crudos de los que se hayan extraído algunas fracciones de destilados.

b) crudos a los que se hayan agregado algunas fracciones de destilados.

29) Por "petrolero para crudos" se entiende un petrolero destinado a operar en el transporte de crudos.

30) Por "petrolero para productos petrolíferos" se entiende un petrolero destinado a operar en el transporte de hidrocarburos que no sean crudos.

Reglas 2 y 3 - Sin modificaciones

REGLA 4

Se sustituye el texto actual de la Regla 4 por el siguiente:

Reconocimiento e inspecciones

1) Todo petrolero cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 150 toneladas y todo otro buque de arqueado bruto igual o superior a 400 toneladas será objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación:

a) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que el certificado exigido en virtud de la Regla 5 del presente Anexo haya sido expedido por primera vez. El reconocimiento comportará una inspección completa de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la

disposición estructural y los materiales del buque, en la medida en que éste esté sujeto a lo dispuesto en el presente Anexo. Este reconocimiento será tal que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural y los materiales cumplen con las prescripciones aplicables del presente Anexo;

b) reconocimientos periódicos, a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, tales que garanticen que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural y los materiales cumplen con todas las prescripciones del presente Anexo;

c) un reconocimiento intermedio, como mínimo, durante el periodo de validez del certificado, realizado de tal modo que garantice que el equipo y las bombas y tuberías correspondientes, incluidos los dispositivos de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, los sistemas de lavado con crudos, los separadores de agua e hidrocarburos y los sistemas de filtración de hidrocarburos cumplen con todas las prescripciones aplicables del presente Anexo y están en buen estado de funcionamiento. Cuando se efectúe solamente un reconocimiento intermedio durante uno cualquiera de los periodos de validez del certificado, se efectuará no más de seis meses antes ni más de seis meses después de transcurrida la mitad del periodo de validez del certificado. Esos reconocimientos intermedios se consignarán en el certificado que se haya expedido en virtud de la Regla 5 del presente Anexo.

2) Respecto a los buques que no estén sujetos a lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente Regla, la Administración dictará medidas apropiadas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones aplicables del presente Anexo.

3) a) Los reconocimientos de los buques, por cuanto se refiere a la aplicación de lo dispuesto en el presente Anexo, serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.

b) La Administración tomará disposiciones para que, durante el periodo de validez del certificado, se realicen inspecciones fuera de programa. Tales inspecciones garantizarán que el buque y su equipo continúan siendo en todos los sentidos satisfactorios para el servicio a que está destinado el buque. Podrán ser realizadas por los servicios de inspección propios, por inspectores nombrados u organizaciones reconocidas o por otras Partes, a petición de la Administración. Cuando la Administración, en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente Regla, preceptúe la realización de reconocimientos anuales obligatorios, no serán obligatorias las mencionadas inspecciones fuera de programa.

c) Toda Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar los reconocimientos e inspecciones prescritos en los apartados a) y b) del presente párrafo facultará cuando menos a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan:

i) exigir la realización de reparaciones en el buque; y

ii) realizar reconocimientos e inspecciones cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad, para que, puesto esto en conocimiento de las Partes en el presente Protocolo, se informe a sus funcionarios.

d) Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado, o es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y a su debido tiempo notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, será retirado el certificado y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en un puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del Puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado con la oportuna notificación a las autoridades competentes del Estado rector del puerto de que se trate tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones apropiado que estando disponible se encuentre más próximo, sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle.

e) En todo caso, la Administración interesada garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia del reconocimiento o de la inspección, y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.

4) a) El buque y su equipo serán mantenidos de modo que se conserven ajustados a las disposiciones del presente Protocolo, para así garantizar que el buque seguirá estando, en todos los sentidos, en condiciones de hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle.

b) Realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente Regla, no se efectuará ningún cambio en la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural o los materiales que fueron objeto de reconocimiento sin previa autorización de la Administración, excepto cuando se trate de recambio directo de tales equipo o accesorios.

c) Siempre que un buque sufra un accidente o que se le descubra algún defecto que afecten considerablemente la integridad del buque o la eficacia o la integridad de la parte de su equipo que esté sujeta a lo dispuesto en el presente Anexo, al capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, a la organización reconocida o al inspector nombrado, encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el conocimiento prescrito en el párrafo 1) de la presente Regla. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otra Parte, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del Puerto, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán que se ha rendido ese informe.

Reglas 5, 6 y 7

En el texto actual de cada una de estas Reglas suprímase la indicación "(1973)" referido al Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos

REGLA 8

Duración del certificado

Se sustituye el texto actual de la Regla 8 por el siguiente:

1) El Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos se expedirá para un periodo que especificará la Administración y que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expedición, a condición de que, cuando se trate de un petrolero que opere con tanques dedicados exclusivamente a lastre limpio durante el periodo limitado que se especifica en la Regla 13 9) del presente Anexo, el periodo de validez del certificado no exceda de dicho periodo especificado.

2) Un certificado perderá su validez, si se han efectuado reformas importantes que afecten a la construcción, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural o los materiales prescritos sin previa autorización de la Administración, excepto cuando se trate del recambio directo de tales equipos o accesorios, o que no se hayan efectuado los reconocimientos intermedios especificados por la Administración en cumplimiento de la Regla 4 1) c) del presente Anexo.

3) El certificado expedido aun buque perderá también su validez cuando dicho buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple con todo lo prescrito en los apartados a) y b) de la Regla 4 4) del presente Anexo. en el caso de un cambio de pabellón entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón el buque tenía antes derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, una copia del certificado que llevaba el buque antes del cambio, y si está disponible, una copia del informe del reconocimiento pertinente.

Reglas 9 a 12 - Sin modificaciones

REGLA 13

Se sustituye el texto actual de la Regla 13 por los textos de las Reglas siguientes:

Tanques de lastre separado, tanques dedicados a lastre limpio y limpieza con crudos.

A reserva de las disposiciones de las Reglas 13C y 13D del presente Anexo, todos los petroleros cumplirán con las prescripciones de la presente Regla.

Petroleros nuevos de peso muerto igual o superior a 20,000 toneladas

1) Todo petrolero nuevo para crudos, de peso muerto igual o superior a 20,000 toneladas, y todo petrolero nuevo para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 30,000 toneladas, irá previsto de tanques de lastre separado y cumplirá con los párrafos 2), 3) y 4) o con el párrafo 5) de la presente Regla, según corresponda.

2) La capacidad de los tanques de lastre separado se determinará de modo que el buque pueda operar con seguridad durante los viajes en lastre sin tener que recurrir a la utilización de los tanques de carga para lastrar con agua, salvo por lo que respecta a lo dispuesto en los párrafos 3) o 4) de la presente Regla. No obstante, la capacidad mínima de los tanques de lastre separado permitirá en cualquier caso que, en todas las condiciones de lastre que puedan darse en cualquier parte del viaje, incluida la condición de buque vacío con lastre separado únicamente, puedan ser satisfechas cada una de las siguientes prescripciones relativas a los calados y asiento del buque:

a) el calado de trazado en el centro del buque (dm), expresado en metros (sin tener en cuenta deformaciones del buque), no será inferior a:

$$dm = 2,0 + 0,02L;$$

b) los calados en las perpendiculares de proa y popa corresponderán a los determinados por el calado en el centro del buque (dm), tal como se especifica en el apartado a) del presente párrafo, con un asiento apopante no superior a 0,015L; y

c) en cualquier caso, el calado en la perpendicular de popa no será nunca inferior al necesario para garantizar la inmersión total de la (s) hélice (s).

3) No se trasportará nunca agua de lastre en los tanques de carga excepto en las infrecuentes travesías en que las condiciones meteorológicas sean tan duras que, en opinión del capitán, sea necesario cargar agua de lastre adicional en los tanques de carga para mantener la seguridad del buque. Esta agua de lastre adicional será tratada y descargada de acuerdo con la Regla 9 y de conformidad con las prescripciones de la Regla 15 del presente Anexo, efectuándose el correspondiente asiento en el Libro registro de hidrocarburos a que se hace referencia en la Regla 20 del presente Anexo.

4) Cuando se trate de petróleos nuevos para crudos, el lastre adicional permitido en el párrafo 3) de la presente Regla se llevará únicamente en los tanques de carga si éstos han sido lavados con crudos de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13B del presente Anexo, antes de la salida de un puerto o terminal de descarga de hidrocarburos.

5) No obstante lo dispuesto en el párrafo 2) de la presente regla, las condiciones de lastre separado relativas a los petroleros de menos de 150 metros de eslora deberán ser satisfactorias a juicio de la Administración.

6) Todo petrolero nuevo para crudos, de peso muerto igual o superior a 20,000 toneladas, estará dotado de un sistema de lavado con crudos para los tanques de carga. La Administración se obligará a hacer que tal sistema cumpla plenamente con las prescripciones de la Regla 13B del presente Anexo dentro de un año, contado a partir del momento en que el petrolero haya sido destinado por vez primera a operar en el transporte de crudos, o al término del tercer viaje en que haya transportado crudos que sirvan para el lavado con crudos, si esta fecha fuera posterior. A menos que transporte crudos que no sirvan para el lavado con crudos, el petrolero hará uso de este sistema, de conformidad con lo prescrito en la presente Regla.

Petroleros existentes para crudos, de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas

7) A reserva de lo dispuesto en los párrafos 8) y 9) de la presente Regla, todo petrolero existente para crudos, de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas, irá provisto de tanques de lastre separado y cumplirá con lo prescrito en los párrafos 2) y 3) de la presente Regla, a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo.

8) en vez de tener instalados tanques de lastre separado, los petroleros existentes para crudos a que se hace referencia en el párrafo 7) de la presente Regla podrán operar utilizando un procedimiento de lavado con crudos para los tanques de carga, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13B del presente Anexo, a menos que el petrolero de que se trate esté destinado al transporte de crudos que no sirvan para el lavado con crudos.

9) En vez de ir provistos de tanques de lastre separado o de operar utilizando un procedimiento de lavado con crudos para los tanques de carga, los petroleros existentes para crudos a que se hace

referencia en los párrafos 7) y 8) de la presente Regla podrán operar utilizando tanques dedicados a lastre limpio, de conformidad con lo dispuesto en la regla 13A del presente Anexo, durante el periodo siguiente:

a) hasta cumplirse dos años, contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, en el caso de petroleros para crudos, de peso muerto igual o superior a 70,000 toneladas; y

b) hasta cumplirse cuatro años, contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, en el caso de petroleros para crudos, de peso igual o superior a 40 000 toneladas, pero inferior a 70,000 toneladas.

Petroleros existentes para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 40,000 toneladas

10) Desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, todo petrolero existente para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 40,000 toneladas, irá provisto de tanques de lastre separado y cumplirá con lo prescrito en los párrafos 2) y 3) de la presente Regla o, con defecto de ello, operará con tanques dedicados a lastre limpio, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13A del presente Anexo.

Petroleros considerados como petroleros de lastre separado

11) Todo petrolero que no tenga obligación de ir provisto de tanques de lastre separado de conformidad con los párrafos 1), y 7) o 10) de la presente Regla, podrá, sin embargo, ser considerado como petrolero de lastre separado, a condición de que cumpla con lo prescrito en los párrafos 2) y 3), o en el párrafo 5) de la presente Regla según corresponda.

REGLA 13A

Prescripciones para los petroleros que lleven tanques dedicados a lastre limpio

1) Todo petrolero que opere con tanques dedicados a lastre limpio, de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 9) o 10) de la Regla 13 del presente Anexo, tendrá capacidad suficiente, en los tanques dedicados exclusivamente al transporte de lastre limpio, tal como se define éste en la Regla 1 16) del presente Anexo, para satisfacer lo prescrito en los párrafos 2) y 3) de la Regla 13 del presente Anexo.

2) Los procedimientos operacionales y la disposición referentes a los tanques dedicados a lastre limpio cumplirán con las prescripciones que establezca la Administración. Dichas prescripciones contendrán, por lo menos todo lo dispuesto en las especificaciones para petroleros que lleven tanques dedicados a lastre limpio, adoptadas por la conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanques y prevención de la contaminación, 1978, mediante la Resolución 14, con sujeción a las revisiones que pueda efectuar la Organización.

3) Todo petrolero que opere con tanques dedicados a lastre limpio estará equipado con un hidrocarbúrometro aprobado por la Administración, basado en las especificaciones recomendadas por la Organización para hacer posible la comprobación del contenido de hidrocarburos del agua de lastre que se esté descargando. El hidrocarbúrometro se instalará a lo más tardar cuando, después de la entrada en vigor del presente Protocolo, se produzca la primera visita programada del petrolero a un astillero. Hasta que se haya instalado a bordo el hidrocarbúrometro, inmediatamente antes de deslazar se verificará, mediante el examen del agua de los tanques dedicados a lastre, que ésta no ha sufrido ninguna contaminación debida a hidrocarburos.

* Véase la Recomendación sobre especificaciones internacionales de rendimiento y ensayo para equipos separadores de agua e hidrocarburos y para hidrocarbúrometros, adoptada por la Organización mediante Resolución A. 393(X).

4) A todo petrolero que opere con tanques dedicados a lastre limpio se le proveerá de:

a) un Manual de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio, en el que se detallen el sistema y los procedimientos operacionales. Este Manual, que necesitará ser juzgado satisfactorio por la Administración, contendrá toda la información que la figura en las especificaciones a que se hace referencia en el párrafo 2) de la presente Regla. Si se efectúa una reforma que afecte el sistema de lavado con crudos, el Manual será actualizado en consecuencia; y

b) un Suplemento del libro de registro de hidrocarburos a que se hace referencia de la Regla 20 del presente Anexo, ajustado del modelo que figura en el Suplemento 2 del Apéndice III del presente Anexo. el Suplemento irá siempre unido al libro registro de hidrocarburos.

REGLA 13C

Petroleros existentes destinados a determinados tráficos

1) A reserva de lo dispuesto en los párrafos 2) y 3) de la presente Regla, los párrafos 7) a 10) de la Regla 13 del presente Anexo no se aplicarán a los petroleros existentes destinados exclusivamente a la realización de determinados tráficos entre:

a) puertos o terminales situados en el Estado Parte en el presente Protocolo; o

b) puertos o terminales de Estados Partes en el presente Protocolo, cuando:

i) el viaje se realice enteramente dentro de una de las zonas especiales definidas en la Regla 10 1) del presente Anexo; o

ii) el viaje se realice enteramente dentro de otros límites designados por la Organización.

2) Lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente Regla se aplicará únicamente cuando los puertos o terminales en que, en el curso de tales viajes, se embarque el cargamento, cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la recepción y el tratamiento de todo el lastre y el agua de lavado de los tanques, procedentes, de los petroleros que los utilicen, y todas las condiciones siguientes queden satisfechas:

a) que, a reserva de las excepciones en la Regla 11 del presente Anexo, toda el agua de lastre, con inclusión del agua limpia de lastre y de los residuos del lavado de los tanques, sea retenida a bordo y transvasada a las instalaciones de recepción y las autoridades competentes del Estado rector del puerto consignen el hecho en las secciones apropiadas del Suplemento del Libro registro de hidrocarburos a que se hace referencia en el párrafo 3) de la presente Regla;

b) que se haya llegado a un acuerdo entre la Administración y los gobiernos de los Estados rectores de los puertos, mencionados en los apartados a) y b) del párrafo 1) de la presente Regla, en cuanto a la utilización de un petrolero existente para un determinado tráfico;

c) que, de conformidad con las disposiciones pertinentes del presente Anexo, las instalaciones y los servicios de recepción de los puertos o terminales a que antes se hace referencia sean considerados suficientes a los efectos de la presente Regla por los Gobiernos de los Estados Partes en el presente Protocolo en cuyo territorio estén situados dichos puertos o terminales; y

d) que se consigne en el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos que el petrolero está destinado exclusivamente al tráfico determinado de que se trate.

3) Todo petrolero destinado a un tráfico determinado llevará un Suplemento del Libro registro de hidrocarburos a que se hace referencia en la Regla 20 del presente Anexo, ajustado al modelo que figura el Suplemento 3 del Apéndice III del presente Anexo. El Suplemento irá siempre unido al Libro registro de hidrocarburos.

REGLA 13D

Petroleros existentes que tengan una instalación especial para el lastre

1) Cuando un petrolero existente esté construido u opere de tal manera que en todo momento cumple con las prescripciones sobre calados y asiento de la Regla 13 2) del presente Anexo, sin tener que recurrir al lastrado con agua, se considerará que cumple con las prescripciones relativas a los tanques de lastre separado a que se hace referencia en la Regla 13 7) del presente Anexo siempre que todas las condiciones siguientes queden satisfechas:

a) que los procedimientos operacionales y la instalación adoptada para el lastre hayan sido aprobados por la Administración;

b) que se llegue aun acuerdo entre la Administración y los Gobiernos interesados de los Estados rectores de los puertos, Partes en el presente Protocolo, cuando se cumpla con las prescripciones relativas a calado y asiento mediante un procedimiento operacional; y

c) el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos lleve una anotación en el sentido de que el petrolero opera con una instalación especial para el lastre.

2) No se transportará nunca agua de lastre en los tanques de hidrocarburos excepto en las infrecuentes travesías en que las condiciones meteorológicas sean tan duras que, en opinión del capitán, sea necesario cargar agua de lastre adicional en los tanques de carga para mantener la seguridad del buque. Esta agua de lastre adicional será tratada y descargada de acuerdo con la Regla 9 y de la conformidad con las prescripciones de la Regla 15 del presente Anexo, efectuándose el correspondientes asiento en el Libro registro de hidrocarburos a que se hace referencia en la Regla 20 del presente Anexo.

3) La Administración que haya hecho en un certificado la anotación indicada en el párrafo 1) c) de la presente Regla, comunicará a la Organización los pormenores correspondientes a fines de distribución entre las Partes en el presente Protocolo.

REGLA 13E

Emplazamiento protegido de los espacios destinados a lastre separado.

1) En todo petrolero nuevo para crudos, de peso muerto igual o superior a 20,000 toneladas, y en todo petrolero nuevo para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 30,000 toneladas, los tanques de lastre separado necesarios para poder disponer de la capacidad que permita cumplir con lo prescrito en la Regla 13 del presente Anexo, que vayan emplazados en la sección de la eslora en que se hallen los tanques de carga, estarán dispuestos de conformidad con lo prescrito en los párrafos 2), 3) y 4) de la presente Regla, a fin de que haya alguna protección contra el derrame de hidrocarburos en caso de varada o abordaje.

2) Los tanques de lastre separado y los espacios que no sean tanques de hidrocarburos emplazados en la sección de la eslora en que se hallen los tanques de carga (Lt) estarán dispuestos de forma que cumplan con la siguiente prescripción:

$$_P_{Ac} + _P_{As} _J [Lt(B+2D)]$$

donde:

P_{Ac}= área, expresada en metros cuadrados, del forro exterior del costado correspondiente a cada tanque de lastre separado o espacio que no sea un tanque de hidrocarburos, basada en las dimensiones de trazado proyectadas,

P_{As}= área, expresada en metros cuadrados, del foro exterior del fondo correspondiente a cada uno de tales tanques o espacios, basada en las dimensiones de trazado proyectadas,

Lt= eslora expresada en metros, entre los extremos proel y popel de los tanques de carga,

B= manga máxima del buque, expresada en metros, tal como se define ésta en la Regla 1 21) del presente Anexo,

D= puntal de trazado, expresado en metros, medido verticalmente desde el canto superior de la quilla hasta el canto superior del bao de la cubierta de francobordo en el centro del buque, al costado. En los buques con trancañil curvo, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de la prolongación ideal de la línea de trazado de la cubierta y la del forro exterior del costado, como si la unión del trancañil con la traca de cinta formase un ángulo,

J= 0,45 para petroleros de 20 000 toneladas de peso muerto 0,30 para petroleros de peso muerto igual o superior a 200 000 toneladas, con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 3) de la presente Regla.

Los valores de "J" correspondientes a valores intermedios de peso muerto se determinarán por interpolación lineal.

Siempre que los símbolos dados en este párrafo aparezcan en la presente Regla, tendrán el significado que se les da en el presente párrafo.

3) En el caso de petroleros de peso muerto igual o superior a 200 000 toneladas el valor de "J" podrá reducirse de la manera siguiente:

$$J \text{ reducido} = [J - (a \cdot Oc + Os)]$$

4OA

donde:

a = 0,25 en el caso de petroleros de 200 000 toneladas de peso muerto

a = 0,40 en el caso de petroleros de 300 000 toneladas de peso muerto

a = 0,50 en el caso de petroleros de peso muerto igual o superior a 420 000 toneladas

Los valores de "a" correspondientes a los valores intermedios de peso muerto se determinarán por interpolación lineal.

Oc = lo definido en la Regla 23 1) a) del presente Anexo,

Os = lo definido en la Regla 23 1) b) del presente Anexo,

OA = derrame de hidrocarburos tolerable, ajustado a lo prescrito en la Regla 24 2) del presente Anexo.

4) en la determinación de los valores "PAc" y "PAs" correspondientes a los tanques de lastre separado y a los espacios que no sean tanques de hidrocarburos, no observará lo siguiente:

a) todo tanque o espacios laterales cuya profundidad sea igual a la altura del costado del buque, o que se extienda desde la cubierta hasta la cara superior del doble fondo, tendrá una anchura mínima no inferior a 2 metros. Esta anchura se medirá desde el costado hacia el interior del buque perpendicularmente al eje longitudinal de éste. Cuando se les de una anchura menor, el tanque o espacio laterales no serán tenidos en cuenta al calcular el área de protección "PAc"; y

b) la profundidad vertical mínima de todo tanque o espacio del doble fondo será de B/15 o de 2 metros, si este valor es inferior. Cuando se les de una profundidad menor, el tanque o espacio del fondo no serán tenidos en cuenta al calcular el área de protección "PAs".

La anchura y profundidad mínimas de los tanques laterales y de los del doble fondo se medirán prescindiendo de las sentinas y, en el caso de la anchura mínima, prescindiendo de todo trancanil curvo.

REGLA 14 Sin modificaciones

REGLA 15

En el texto actual de esta Regla, suprimase la indicación "(1973)" referida al Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos

REGLAS 16 y 17 Sin modificaciones

REGLA 18

Instalación de las bombas, tuberías y dispositivos de descarga a bordo de los petroleros

Párrafos 1) a 4) - Sin modificaciones

Se añaden los párrafos siguientes al texto actual;

5) Todo petrolero nuevo que deba ir provisto de tanques de lastre separado o de un sistema de lavado con crudos cumplirá con las prescripciones siguientes:

a) estará equipado con tuberías para hidrocarburos proyectadas e instaladas de tal manera que la retención de hidrocarburos en los conductos quede reducida al mínimo; y

b) llevará medios para drenar todas las bombas de carga y todos los conductos de hidrocarburos al terminar el desembarque del cargamento, si fuera necesario mediante conexión a un dispositivo de agotamiento. Será posible descargar en tierra o en un tanque de carga o de decantación los residuos procedentes de los conductos y de las bombas. Para la descarga a tierra se proveerá un conducto especial de pequeño diámetro conectado en el lado de las válvulas distribuidoras que de al costado del buque.

6) Todo petrolero para crudos existente que deba ir previsto de tanques de lastre separado o de un sistema de lavado con crudos o que hayan de operar con tanques dedicados a lastre limpio cumplirá con las prescripciones del párrafo 5) b) de la presente Regla.

REGLA 19 - sin modificaciones

REGLA 20

En el texto actual de esta Regla, suprimase la indicación "(1973)" referido al Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos

Reglas 21 a 25 Sin modificaciones

Apéndice I - LISTA DE HIDROCARBUROS

Sin modificaciones

Apéndice II - MODELO DE CERTIFICADO

Se sustituye el actual modelo de certificado por el siguiente:

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, con autoridad conferida por el Gobierno de

(Nombre oficial completo del país)

por

(título oficial completo de la persona competente u organización autorizada en virtud de lo dispuesto en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Tipo de buque:

Petrolero para crudos*

Petrolero para productos petrolíferos*

Petrolero para crudos/productos petrolíferos*

Buque no petrolero equipado con tanques de carga sujetos a la Regla 2 2) del Anexo I del Protocolo*

Buque distinto de los arriba mencionados*

Fecha del contrato de construcción o de transformación importante:

Fecha en que fue colocada la quilla o la construcción del buque se hallaba en una fase equivalente o comenzó una transformación importante:

Fecha de entrega o de terminación de una transformación importante

PARTE A PARA TODOS LOS BUQUES

El buque está provisto,

en el caso de los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, de:

a) equipo separador de agua e hidrocarburos* (capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos no excede de 100 partes por millón) o

b) un sistema de filtración de hidrocarburos* (capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos no excede de 100 partes por millón)

en el caso de buques de arqueo igual o superior a 10 000 toneladas, de:

* Táchese según proceda.

c) un dispositivo de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos (además de a) o b) supra) o

d) equipo separador de agua e hidrocarburos y un sistema de filtración de hidrocarburos (capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos no excede de 15 partes por millón) en lugar de a) o b) supra.

Por menores relativos a las prescripciones cuya exención se concede en virtud de los párrafos 2) y 4) a) de la Regla 2 del Anexo I del Protocolo:

Observaciones:

Refrendo para los buques existentes*

Certifico que este buque está actualmente equipado de modo que se ajusta a lo prescrito en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, por lo que se refiere a los buques existentes **

Firmado

(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

* Solamente se exige consignar este asiento en el primer certificado expedido a un buque.

** En las reglas 13a 3), 15 1) y 16 4) del ANEXO I del protocolo se indican los plazos siguientes a la entrada en vigor del protocolo dentro de los cuales los buques deberán ser provistos de equipo separador de agua e hidrocarburos, sistemas de control de las descargas de hidrocarburos, sistemas filtración de hidrocarburos y/o la adecuada instalación de decantación.

* Esta parte sera rellena para los petroleros, incluidos los buques de carga combinados, y se hará los asientos que serán aplicables en el caso de los buques no petroleros construidos y utilizados para transportar hidrocarburos a granel cuya capacidad total sea igual o superior a 200 metros cúbicos.

Certifico que este buque ha sido construido y equipado de conformidad con las prescripciones siguientes y que debe operar de acuerdo con ellas:

1. Este buque:

a) está obligado a cumplir las prescripciones relativas a construcción de la Regla 24 del Anexo I del Protocolo y las cumple **

b) no está obligado a cumplir las prescripciones relativas a construcción de la Regla 24 del Anexo I del Protocolo **

c) no está obligado a cumplir las prescripciones relativas a construcción de la Regla 24 del Anexo I del Protocolo, pero las cumple **

2. Este buque:

a) está obligado a cumplir las prescripciones relativas a construcción de la Regla 13E del Anexo I del Protocolo y las cumple **

b) no está obligado a cumplir las prescripciones relativas a construcción de la Regla 13E del Anexo I del Protocolo.

3. Este buque:

a) está obligado a ir provisto de tanques de lastre separado de conformidad con las prescripciones de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo, que cumple *

b) no está obligado a ir provisto de tanques de lastre separado de conformidad con las prescripciones de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo *

c) no está obligado a ir provisto de tanques de lastre separado de conformidad con las prescripciones de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo, que sin embargo cumple*

d) se ajusta a lo dispuesto en la Regla 13C o 13D del Anexo I del Protocolo y, de acuerdo con lo especificado en la Parte C del presente Certificado, está exento de las prescripciones de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo *

e) está dotado de un sistema de lavado de tanques de carga con crudos, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13B del Anexo I del Protocolo, en lugar de ir provisto de tanques de las tres separado *

f) está dotado de tanques dedicados a lastre limpio, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13A del Anexo I del Protocolo, en lugar de ir provisto de tanques de lastre separado o de un sistema de lavado de tanques de carga con crudos*

4. Este buque:

a) está obligado a ir dotado de un sistema de lavado de tanques de carga con crudos de conformidad con las prescripciones de la Regla 13 6) del Anexo I del Protocolo, que cumple*

b) no está obligado a ir dotado de un sistema de lavado de tanques de carga con crudos de conformidad con las prescripciones de la regla 13 6) de Anexo del Protocolo*

Tanques de lastre separado **

Los tanques de lastre separado se ajustan a la siguiente distribución:

** Táchese según proceda.

* Táchese según proceda

** Táchese si no corresponde

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Tanques dedicados a Lastre limpio*

Este buque opera con tanques dedicados a lastre limpio hasta el de conformidad a las prescripciones de la regla

(Fecha) 13A el anexo I del protocolo.

Los tanques dedicados al lastre limpios se ajustan a la siguiente designación:

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Manual *

Certifico que a este buque se le ha provisto de:

a) un Manual de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio, actualizado, de conformidad con la Regla 13A del Anexo I del Protocolo **

b) un Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos, actualizado, de conformidad con la Regla 13B del Anexo I del Protocolo **

Identificación del Manual.....Actualizado.

Firmado:

.....(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar:

Fecha:

.....(Sello o estampilla, según corresponda, de la

autoridad expedidora)

Identificación del Manual.....Actualizado.

Firmado:

.....(firma del funcionario debidamente autoriza

Lugar:

Fecha:

.....(Sello o estampilla, según corresponda, de la

..... autoridad expedidora).....

* Táchese si no corresponde

PARTE C EXENCIONES *

Certifico que este buque:

a) está destinado únicamente al tráfico entre

.....y

.....de conformidad con la Regla 13C del Anexo I del Protocolo; ** o bien que

b) opera con una instalación especial para el lastre, de conformidad con la Regla 13D del Anexo I del Protocolo **

y está por tanto exento de la prescripciones de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo

Firmado:

(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad

expedidora)

CERTIFICO

Que este buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con las disposiciones de la Regla 4 del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, referentes a la prevención de la contaminación por hidrocarburos; y

que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios y los materiales del buque y el estado de todo ello son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple con las prescripciones aplicables del Anexo I del citado Protocolo.

El presente Certificado será válido hasta el

..... de

sujeto a la realización del (de los)

reconocimiento (s) intermedio (s)

necesario (s) al término de (cada)

.....(indíquese el periodo)

Expedido en

.....(lugar de expedición del Certificado)

a..... de..... de 19....

.....(firma del funcionario que, debidamente

.....autorizado, expide el Certificado)

(Sello o estampilla según corresponda, de la autoridad expedidora)

* Suprímase si no corresponde

** Táchese según proceda

RECONOCIMIENTO INTERMEDIO

Se certifica que el reconocimiento intermedio prescrito en la Regla 4 1) c) del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, se ha comprobado que este buque y el estado del mismo se ajustan a las disposiciones pertinentes de dicho Protocolo.

Firmado:

.....(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar:

Fecha:

El siguiente reconocimiento intermedio deberá efectuarse el... (sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Firmado:

.....(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar:

Fecha:

El siguiente reconocimiento intermedio deberá efectuarse el.....(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Firmado:

.....(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar:

Fecha:

....(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Apéndice III

MODELO DE LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS

Suplemento 1

MODELO DE SUPLEMENTO DE LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS PARA PETROLEROS QUE OPEREN CON TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO*

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Capacidad total de carga.....m3

Capacidad total de los tanques dedicados a lastre limpio...m3

Los tanques siguientes han sido designados como tanques dedicados a lastre limpio:

* El presente suplemento se unirá al Libro registro de hidrocarburos para petroleros que operen con tanques dedicados a lastre limpio, de conformidad con la Regla 13A del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973. El resto de la información exigida se consignará en el libro registro de hidrocarburos.

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

NOTA:

Los periódicos que figuren en el Suplemento deberán ser compatibles con los que figuren en el Libro registro de hidrocarburos.

A) Lastrado de los tanques dedicados a lastre limpio

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

El infrascrito certifica que, además de lo antedicho, todas las válvulas que dan al mar y las concesiones de los tanques de carga y de tuberías, así como todas las conexiones entre los tanques han quedado cerradas y firmes al concluir el lastrado de los tanques dedicados a lastre limpio.

Fecha del asiento.....Oficial a cargo de la operación

El capitán.....

B) Descarga de lastre limpio

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

El infrascrito certifica que, además de lo antedicho, todas las válvulas que dan al mar y las de descarga en el mar, las conexiones de los tanques de carga y de las tuberías, así como todas las conexiones entre los tanques han quedado cerradas y firmes al concluir la descarga de lastre limpio y que las (s) bomba (s) y las tuberías destinadas a las operaciones con lastre limpio se limpiaron debidamente al concluir la descarga de lastre limpio.

Fecha del asiento.....Oficial a cargo de la operación

El capitán.....

Suplemento 2

MODELO DE SUPLEMENTO DE LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS DESTINADO A LOS PETROLEROS PARA CRUDOS QUE OPEREN CON UN PROCEDIMIENTO DE LAVADO DE TANQUES DE CARGA CON CRUDOS*

Nombre del buque.....

Número o letras distintivos.....

Capacidad total de carga.....

Viaje de.....a.....

.....(Puerto(s) (fecha) (Puerto (s) (fecha)

NOTAS: Los periodos que figuren en el Suplemento deberán ser compatibles con los que figuren en el Libro registro de hidrocarburos.

Los tanques de carga lavados con crudos serán los indicados en el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, estipulado en la Regla 13B 5) a) del Protocolo.

Se utilizará una columna distinta para cada tanque así lavado o bien enjuagado con agua.

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

* El presente Suplemento se unirá al Libro registro de hidrocarburos destinados a los petroleros para crudos que operen con un procedimiento de lavado de tanques con crudos, de conformidad con la Regla 13B del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y está destinado a sustituir la sección e) del Libro registro hidrocarburos. Los pormenores relativos al lastrado y al deslastrado, así como el resto de la información exigida se consignarán en el Libro registro de hidrocarburos.

Los tanques se lavaron de acuerdo con los programas indicados en el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado (véase Nota 3), y al concluir la operación se comprobó que estaban secos.

Fecha del asiento.....Oficial a cargo de la operación

El capitán.....

Nota 1 Cuando un tanque determinado tenga más máquinas que las que puedan utilizarse simultáneamente, tal como se indica en el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, se identificará la sección que se esté lavando con crudos: por ejemplo, número 2, centro sección proel.

Nota 2 De conformidad con el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, anótese si se emplea un método de lavado de una o varias fases. Si el utilizado es del segundo tipo indíquese el arco vertical recorrido por las máquinas y el número de veces que se recorre ese arco en la fase de que se trate del programa.

Nota 3 Si no se siguen los programas indicados en el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, en el espacio destinado a "observaciones" se consignarán los oportunos pormenores.

B) Enjuague con agua o limpieza por descarga de agua de los fondos de los tanques

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Fecha del asiento.....Oficial a cargo de operación

El Capitán.....

MODELO DE SUPLEMENTO DE LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS PARA PETROLEOS DESTINADOS A DETERMINADOS TRAFICOS*

Nombre del buque.....

Número o letras distintivos.....

Capacidad total de la carga.....m3

Capacidad total para agua de lastre, exigida en cumplimiento de párrafos 2 y 3 de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo.....m3

Viajes de.....a.....

(puerto (s)

(puerto (s)

NOTA: Los periodos que figuren en el Suplemento deberán ser compatibles con los que figuren en el Libro registro de hidrocarburos.

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

* El presente Suplemento se unirá al Libro registro de hidrocarburos para petroleros destinados a determinados tráficos, de conformidad con la Regla 13C del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y está destinado a sustituir las secciones d), f), g) e i) del Libro registro de hidrocarburos. El resto de la información exigida se consignará en el Libro registro de hidrocarburos.

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

ANEXO II

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS TRANSPORTADAS A GRANEL

Sin modificaciones

ANEXO III

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR SUSTANCIAS PERJUDICIALES TRANSPORTADAS POR VIA MARITIMA EN PAQUETES, CONTENEDORES, TANQUES PORTATILES Y CAMIONES CISTERNA O VAGONES TANQUE

Sin modificaciones

ANEXO IV

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LAS AGUAS SUCIAS DE LOS BUQUES

Sin modificaciones

ANEXO V

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LAS BASURAS DE LOS BUQUES

Sin modificaciones

La presente es copia fiel y completa en español del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, adoptado en la ciudad de Londres, Gran Bretaña, el día diecisiete del mes de febrero del año de mil novecientos setenta y ocho.

Extiendo la presente, en cincuenta páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los cuatro días del mes de mayo del año de mil novecientos noventa y dos, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- Rúbrica.

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

08-05-93 DECRETO por el que se aprueban las enmiendas de 1984, 1985, 1987, 1989, 1990, 1991 y 1992 relativas al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 1973 y su Protocolo 1978.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

CARLOS SALINAS DE GORTARI, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"LA CAMARA DE SENADORES DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNION, EN EJERCICIO DE LA FACULTAD QUE LE CONCEDE EL ARTICULO 76, FRACCION I, DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, DECRETA:

ARTICULO PRIMERO.- Se aprueban las Enmiendas de 1984 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio, 1973, aprobadas el 7 de septiembre de 1984, Resolución MEPC 24 (20).

ARTICULO SEGUNDO.- Se aprueban las Enmiendas de 1985 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio, 1973, (referentes al Anexo II del Convenio, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978), aprobadas el 5 de diciembre de 1985, Resolución MEPC 16 (22).

ARTICULO TERCERO.- Se aprueban las Enmiendas de 1985 al Protocolo de 1978 relativo al Convenio (referentes al protocolo I del Convenio, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978), aprobadas el 5 de diciembre de 1985, Resolución MEPC 21 (22).

ARTICULO CUARTO.- Se aprueban las Enmiendas de 1987 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio, 1973, (Asignación del carácter de zona especial al Golfo de Adén), aprobadas el 1º de diciembre de 1987, Resolución MEPC 19 (25).

ARTICULO QUINTO.- Se aprueban las Enmiendas de 1989 al Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transportan Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ), aprobadas el 17 de marzo de 1989, Resolución MEPC 32 (27).

ARTICULO SEXTO.- Se aprueban las Enmiendas de 1989 al Código para la Construcción y el Equipo de buques que Transportan Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CGrQ), aprobadas el 17 de marzo de 1989, Resolución MEPC 33 (27).

ARTICULO SEPTIMO.- Se aprueban las Enmiendas de 1989 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio, 1973 (Apéndices II y III del Anexo II del MARPOL 73/78), aprobadas el 17 de marzo de 1989, Resolución MEPC 34 (27).

ARTICULO OCTAVO.- Se aprueban las Enmiendas de 1990 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio, 1973, aprobadas el 16 de noviembre de 1990, Resolución MEPC 42 (30).

ARTICULO NOVENO.- Se aprueban las Enmiendas de 1991 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio, 1973, (Nueva Regla 26 y otras Enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78), aprobadas el 4 de julio de 1991, Resolución MEPC 47 (31).

ARTICULO DECIMO.- Se aprueban las Enmiendas de 1992 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio, 1973 (Criterios relativos a las descargas del Anexo I del MARPOL 73/78), aprobadas el 6 de marzo de 1992, Resolución MEPC 51 (32).

ARTICULO DECIMO PRIMERO.- Se aprueban las Enmiendas de 1992 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio, 1973, (Nuevas Reglas 13F y 13G y Enmiendas Conexas al Anexo I del MARPOL 73/78), aprobadas el 6 de marzo de 1992, Resolución MEPC 52 (32).

México, D.F., a 8 de julio de 1993.- Sen. Mauricio Valdés Rodríguez, Presidente.- Sen. Antonio B. Manríquez Guluarte, Secretario.- Sen. Manuel Díaz Cisneros, Secretario.- Rúbricas".

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los dos días del mes de agosto de mil novecientos noventa y tres.- Carlos Salinas de Gortari.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, José Patrocinio González Blanco Garrido.- Rúbrica.

PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

10-26-93 DECRETO de promulgación de las enmiendas al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

CARLOS SALINAS DE GORTARI, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, a sus habitantes, sabed:

En el marco del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), adoptados en Londres, Gran Bretaña, el día dos del mes de noviembre del año novecientos setenta y tres y el día diecisiete del mes de febrero del año de mil novecientos setenta y ocho, respectivamente, el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, aprobó las Enmiendas que a continuación se detallan, en las fechas que se indican, cuyos textos y formas en español constan en la copia certificada adjunta:

1.-Enmiendas de 1984 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, aprobadas en Londres, Gran Bretaña el 7 de septiembre de 1984, mediante la Resolución MEPC 14 (20) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

2.-Enmiendas de 1985 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (referentes al Anexo II del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978), aprobadas en Londres, Gran Bretaña el 5 de diciembre de 1985, mediante la Resolución MEPC 16 (22) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

3.-Enmiendas de 1985 al Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (referentes al Protocolo I del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978), aprobadas en Londres, Gran Bretaña el 5 de diciembre de 1985, mediante la Resolución MEPC 21 (22) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

4.-Enmiendas de 1987 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (Asignación del carácter de zona especial al Golfo del Adén), aprobadas en Londres, Gran Bretaña el 10. de diciembre de 1987, mediante la Resolución MEPC 29 (25) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

5.-Enmiendas de 1989 al Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ), aprobadas en Londres, Gran Bretaña el 17 de marzo de 1989, mediante la Resolución MEPC 32 (27) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

6.-Enmiendas de 1989 al Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CGrQ), aprobadas en Londres, Gran Bretaña el 17 de marzo de 1989, mediante la Resolución MEPC 33 (27) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

7.-Enmiendas de 1989 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (Apéndices II y III del Anexo II del MARPOL 73/78), aprobadas en Londres, Gran Bretaña el 17 de marzo de 1989, mediante la Resolución MEPC 34 (27) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

8.-Enmiendas de 1990 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, aprobadas en Londres, Gran Bretaña el 16 de noviembre de 1990, mediante la Resolución MEPC 42 (30) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

9.-Enmiendas de 1991 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (Nueva regla 26 y otras Enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78), aprobadas en Londres, Gran Bretaña el 4 de julio de 1991, mediante la Resolución MEPC 47 (31) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

10.-Enmiendas de 1992 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (Criterios relativos a las descargas del Anexo I del MARPOL 73/78), aprobadas en Londres, Gran Bretaña el 6 de marzo de 1992, mediante la Resolución MEPC 51 (32) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

11.-Enmiendas de 1992 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (Nuevas reglas 13F y 13G y Enmiendas conexas al Anexo I del MARPOL 73/78), aprobadas en Londres, Gran Bretaña el 6 de marzo de 1992, mediante la Resolución MEPC 52 (32) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

Las citadas Enmiendas fueron aprobadas por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el día ocho del mes de julio del año de mil novecientos noventa y tres, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día cinco del mes de agosto del propio año.

El instrumento de adhesión al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 y el instrumento de ratificación del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, firmados por mí, el día veinte del mes de marzo del año de mil novecientos noventa y dos, fueron depositados ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, el día veintitrés del mes de abril del propio año.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la Fracción Primera del Artículo Ochenta y Nueve de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, a los dieciocho días del mes de octubre de mil novecientos noventa y tres.- Carlos Salinas de Gortari.- Rúbrica.- El Secretario de Relaciones Exteriores, Fernando Solana.- Rúbrica

EL EMBAJADOR ANDRES ROZENTAL, SUBSECRETARIO "A" DE RELACIONES EXTERIORES,

CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada de las Enmiendas de 1984 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, aprobadas en Londres, Gran Bretaña, el día siete del mes de septiembre del año de mil novecientos ochenta y cuatro, mediante la Resolución MEPC 14 (20) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

RESOLUCION MEPC 14(20)

aprobada 7 septiembre 1984

APROBACION DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

TOMANDO nota de las funciones que el artículo 16 del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (en adelante llamado "el Convenio de 1973") y la Resolución A.297(VIII) confieren al Comité de Protección del Medio Marino por lo que respecta al examen y la aprobación de las enmiendas al Convenio de 1973,

TOMANDO NOTA Además del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (en adelante llamado "Protocolo de 1978"),

HABIENDO EXAMINADO en su vigésimo periodo de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978, cuyos textos figuran en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 7 de julio de 1985 a menos que, antes de esa fecha, un tercio o más de las

Partes en el Convenio o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen el 50% o más del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan comunicado a la Organización objeciones a las enmiendas.

3. INVITA a las Partes en el Convenio a tomar nota de que, en virtud del artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas, una vez aceptadas por ellas con arreglo al párrafo 2 supra, entrarán en vigor el 7 de enero de 1986;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe copias certificadas de la presente resolución y de los textos de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes del Protocolo de 1978;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Protocolo de 1978.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

ANEXO I

Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos

Regla 1

Definiciones

Se sustituye el texto actual de los párrafos 26) y 27) por el siguiente:

"26) No obstante lo dispuesto en el párrafo 6) de la presente regla, a los efectos de las reglas 13, 13B, 13E y 18 4) del presente Anexo, por "petrolero nuevo" se entenderá:

a) un petrolero respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción después del 1 de junio de 1979; o

b) en ausencia de un contrato de construcción, un petrolero cuya quilla sea colocado o cuya construcción se halle en una fase equivalente después del 1 de enero de 1980; o

c) un petrolero cuya entrega se produzca después del 1 de junio de 1982; o

d) un petrolero que haya sido objeto de una transformación importante:

i) para lo cual se adjudique el oportuno contrato después de 1 de junio de 1979; o

ii) respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 1 de enero de 1980; o

iii) que quede terminada después del 1 de junio de 1982,

si bien cuando se trate de petroleros de peso muerto igual o superior a 70 000 toneladas se aplicará la definición del párrafo 6) de la presente regla a los efectos de la regla 13 1) del presente Anexo.

27) No obstante lo dispuesto en el párrafo 7) de la presente regla, a los efectos de las reglas 13, 13A, 13B, 13C, 13D, 18 5) y 18 6) c) del presente Anexo, por "petrolero existente" se entenderá un petrolero que no sea un petrolero nuevo, según se define éste en el párrafo 26) de la presente regla."

Regla 9

Control de las descargas de hidrocarburos

Se sustituye el texto actual del subpárrafo 1 a) por el siguiente:

"VI) que el petrolero tenga en funcionamiento un sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos y disponga de un tanque de decantación como se prescribe en la regla 15 del presente Anexo;"

Se sustituye el texto actual de subpárrafo 1) b) v) por el siguiente:

"V) que el buque tenga en funcionamiento un sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, equipo separador de agua e hidrocarburos, un equipo filtrador de hidrocarburos o alguna otra instalación como se prescribe en la regla 16 del presente Anexo."

Se sustituye el texto actual del párrafo 4) por el siguiente:

"4) Lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente regla no se aplicará a las descargas de lastre limpio o separado ni a las mezclas oleosas no sometidas a tratamiento cuyo contenido de hidrocarburos, sin haber sido diluidos, no exceda de 15 partes por millón, si tales descargas no proceden de las sentinas de la cámara de bombas de carga ni están mezcladas con residuos de carga de hidrocarburos. Lo dispuesto en el párrafo 1) ab) de la presente regla no se aplicará a la descarga de la mezcla oleosa tratada, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que la mezcla oleosa no proceda de las sentinas de la cámara de bombas de carga;

b) que la mezcla oleosa no esté mezclada con residuos de carga de hidrocarburos;

c) que el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón; y

d) que el buque tenga en funcionamiento un equipo filtrador de hidrocarburos que cumpla con lo dispuesto en la regla 16 7) del presente Anexo."

Regla 10

Métodos para prevenir la contaminación ocasionada por hidrocarburos desde buques que operen en zonas especiales

Se sustituye el texto actual de los párrafos 2), 3) y 4) por el siguiente:

"2) A reserva de lo dispuesto en la regla 11 del presente Anexo:

a) estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde petroleros y desde buques no petroleros cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial;

b) estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde buques no petroleros de arqueo bruto inferior a 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial, salvo cuando el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón o, de otro modo, cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

i) que el buque esté en ruta;

ii) que el contenido de hidrocarburos del efluente sea inferior a 100 partes por millón; y

iii) que la descarga se efectúe lo más lejos posible de tierra, y en ningún caso a menos de 12 millas marinas de la tierra más próxima.

3) a) Las disposiciones del párrafo 2) de la presente regla no se aplicarán a las descargas de lastres limpios o separados.

b) Las disposiciones del párrafo 2) a) de la presente regla no se aplicarán a la descarga de agua de sentina tratada, proveniente de los espacios de máquinas, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

i) que el agua de sentina no provenga de sentinas de cámara de bombas de carga;

ii) que el agua de sentina no esté mezclada con residuos de carga de hidrocarburos;

iii) que el buque esté en ruta;

iv) que el contenido de hidrocarburos del efluente, sin dilución, no exceda de 15 partes por millón;

v) que el buque tenga en funcionamiento un equipo filtrador de hidrocarburos que cumpla con lo dispuesto en la regla 16) 7) del presente Anexo; y

vi) que el sistema de filtración esté equipado con un dispositivo de detención que garantice que la descarga se detenga automáticamente cuando el contenido de hidrocarburos del efluente exceda de 15 partes por millón.

4) a) Las descargas que se efectúen en el mar no contendrán productos químicos ni ninguna otra sustancia en cantidades o concentraciones que entrañen un peligro potencial para el medio marino, ni adición alguna de productos químicos u otras sustancias cuyo fin sea eludir el cumplimiento de las condiciones de descarga especificadas en la presente regla.

b) Los residuos de hidrocarburos cuya descarga en el mar no pueda efectuarse de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 2) y 3) de la presente regla serán retenidos a bordo o descargados en instalaciones de recepción."

Regla 13

Tanques de lastre separado, tanques dedicados a lastre limpio y limpieza con crudos

Se sustituye el texto actual del párrafo 3) por el siguiente:

"3) No se transportará nunca agua de lastre en los tanques de carga excepto:

a) en las infrecuentes travesías en que las condiciones meteorológicas sean tan duras que, en opinión del capitán, sea necesario cargar agua de lastre adicional en los tanques de carga para mantener la seguridad del buque;

b) en casos excepcionales en que el carácter particular del servicio prestado por un petrolero haga necesario llevar agua de lastre en cantidad superior a la prescrita en el párrafo 2) de la presente regla, a condición de que dicho servicio entre en la categoría de casos excepcionales, en la forma establecida por la Organización.

Esta agua de lastre adicional será tratada y descargada de conformidad con la regla 9 y del modo prescrito en la regla 15 del presente Anexo, efectuándose el correspondiente asiento en el Libro registro de hidrocarburos a que se hace referencia en la regla 20 del presente Anexo."

Regla 13A

Prescripciones para los petroleros que lleven tanques dedicados a lastre limpio

Se suprime el párrafo 4) b) y el párrafo 4) a) pasa a ser 4).

Regla 13B

Prescripciones para el lavado con crudos

Al final del párrafo 3) se añade lo siguiente:

"y según pueda ser enmendado posteriormente."

Se suprime el párrafo 5) b) y el párrafo 5) a) pasa a ser 5).

Regla 13C

Petroleros existentes destinados a determinados tráficos

Se enmienda la primera frase del párrafo 1) de modo que diga:

"1) A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2) de la presente regla, los párrafos 7) a 10) de la regla 13 del presente Anexo no se aplicarán a los petroleros existentes destinados exclusivamente a la realización de determinados tráficos entre:"

Se sustituye el texto actual del párrafo 2) a) por el siguiente:

"a) que, a reserva de las excepciones previstas en la regla 11 del presente Anexo, toda el agua de lastre, con inclusión del agua de lastre limpio, y de los residuos del lavado de los tanques, sean retenidos a bordo y trasvasados a las instalaciones de recepción y que las autoridades competentes del Estado rector del puerto consignen el hecho en el Libro registro de hidrocarburos a que se hace referencia en la regla 20 del presente Anexo;"

Se suprime el párrafo 3.

Regla 14

Se sustituye el título de la regla por el siguiente:

"Separación de los hidrocarburos y del agua de lastre y transporte de hidrocarburos en los piques de proa"

Se añaden al texto actual los nuevos párrafos siguientes:

"4) Ningún buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, cuyo contrato de construcción se adjudique después del 1 de enero de 1982 o, en ausencia de contrato de construcción, cuya quilla fuera colocada o cuya construcción se hallare en fase equivalente después del 1 de julio de 1982, transportará hidrocarburos en un pique de proa o en un tanque situado a proa del mamparo de colisión.

5) Todos los demás buques, aparte de los sujetos a lo prescrito en el párrafo 4) de la presente regla, cumplirán con las disposiciones de dicho párrafo en la medida en que sea ello razonable y factible."

Regla 15

Retención de los hidrocarburos a bordo

Se sustituye el texto actual del párrafo 2) c) por el siguiente:

"c) La disposición del tanque o de la combinación de tanques de decantación será tal que tengan capacidad suficiente para retener las lavazas generadas por el lavado de tanques, los residuos de hidrocarburos y los de lastre contaminado. La capacidad total del tanque o de la combinación de tanques de decantación no será inferior al 3% de la capacidad de transporte de hidrocarburos del buque, si bien la Administración podrá aceptar:

i) el 2% para los petroleros en que la disposición del lavado de tanques sea tal que, una vez que el tanque o los tanques de decantación hayan sido cargados con agua de lavado, ésta baste para el lavado de los tanques y, cuando sea ello aplicable, para proveer el fluido motriz destinado a los educutores, sin introducir agua adicional en el sistema;

ii) el 2% cuando existan tanques de lastre separado o tanques dedicados a lastre limpio de conformidad con lo dispuesto en la regla 13 del presente Anexo, o cuando se haya instalado un sistema de limpieza de los tanques de carga que utilice lavado con crudos de conformidad con lo dispuesto en la regla 13B del presente Anexo. Esa capacidad podrá reducirse al 1,5% para los petroleros en que la disposición del lavado de tanques sea tal que, una vez que el tanque o los tanques de decantación hayan sido cargados con agua de lavado, ésta baste para el lavado de los tanques y, cuando sea ello aplicable, para proveer el fluido destinado a los educutores, sin introducir agua adicional en el sistema.

iii) el 1% para los buques de carga combinados cuando la carga de hidrocarburos únicamente se transporte en tanques de paredes lisas. Esa capacidad podrá reducirse al 0,8% cuando las disposiciones del lavado de tanques sea tal que, una vez que el tanque o los tanques de decantación hayan sido cargados con agua de lavado, ésta baste para el lavado de los tanques y, cuando sea ello aplicable, para proveer el fluido motriz destinado a los educutores, sin introducir agua adicional en el sistema.

Los petroleros nuevos de peso muerto igual o superior a 70 000 toneladas llevarán por lo menos dos tanques de decantación."

Se sustituye la última frase del texto actual del párrafo 3) a) por la siguiente:

"a) El sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburo se proyectará e instalará de acuerdo con las Directrices y especificaciones relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros elaborada por la Organización*. Las Administraciones podrán aceptar los sistemas particulares que se describen en dichas Directrices y especificaciones."

Se añade la siguiente nota a pie de página referida al párrafo 3) a):

"*Véanse las Directrices y especificaciones relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros, aprobada por la Organización mediante la resolución A.496(XII)."

Se sustituye el texto actual del párrafo 5) por el siguiente:

"5) a) La Administración podrá dispensar del cumplimiento de lo prescrito en los párrafos 1), 2) y 3) de la presente regla a todo petrolero que efectúe exclusivamente viajes de 72 horas o menos de duración, navegando dentro de las 50 millas marinas de la tierra más próxima, a reserva de que ese petrolero esté destinado únicamente a tráficos entre puertos o terminales dentro de un Estado parte en el presente Convenio. La dispensa quedará sujeta al cumplimiento de la prescripción de que el petrolero retenga a bordo todas las mezclas oleosas para descargarlas posteriormente en las instalaciones de recepción y a que la Administración se haya cerciorado de que existen instalaciones de recepción adecuadas para recibir tales mezclas oleosas."

b) La Administración puede dispensar del cumplimiento de lo prescrito en el párrafo 3) de la presente regla a todo petrolero, exceptuados los que se indican en el apartado a) del presente párrafo, en los siguientes casos:

i) que el buque tanque sea un petrolero existente de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas, de los que se indican en la regla 13C 1) del presente Anexo, destinado a determinados tráficos, y que se cumplan las condiciones especificadas en la regla 13C 2); o

ii) que el buque tanque esté destinado a efectuar exclusivamente viajes de una o varias de las siguientes categorías:

1) viajes dentro de zonas especiales; o

2) viajes dentro de las 50 millas marinas de la tierra más próxima fuera de las zonas especiales, cuando el petrolero esté destinado a:

aa) tráficos entre puertos o terminales de un Estado Parte en el presente Convenio; o

bb) viajes de carácter restringido definidos por la Administración, cuya duración sea de 72 horas o menos.

siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

3) que todas las mezclas oleosas se retengan a bordo para descargarlas posteriormente en instalaciones de recepción;

4) que para los viajes especificados en los apartados b) ii) 2) del presente párrafo, la Administración se haya cerciorado de que existen instalaciones de recepción adecuadas para recibir tales mezclas oleosas en los puertos o terminales petroleros de carga donde haga escala el petrolero;

5) que cuando sea necesario se confirme, mediante refrendo del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, que el buque efectúa exclusivamente los viajes especificados en los apartados b) ii) y b) ii) 2) bb) del presente párrafo; y

6) que se anoten en el Libro registro de hidrocarburos la cantidad, la hora y el puerto de la descarga."

Se sustituye el texto actual del párrafo 7) por el siguiente:

"7) Las prescripciones de los párrafos 1), 2) y 3) de la presente regla no se aplicarán a los petroleros que transporten asfalto u otros productos que estén sujetos a las disposiciones del presente Anexo y que, por sus propiedades físicas, impidan la eficaz ejecución de la separación y la vigilancia y el control de la mezcla product/agua. Respecto de estos buques, el control de descargas en virtud de la regla 9 del presente Anexo se efectuará por retención de los residuos a bordo y descarga de todas las aguas de lavado impurificadas en instalaciones de recepción."

Regla 16

Se sustituye el texto actual de la regla 16 por el siguiente:

"Sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, equipo separador de agua e hidrocarburos y equipo filtrador de hidrocarburos

1) Todo buque cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas, pero inferior a 10 000 toneladas, llevará un equipo separador de agua e hidrocarburos (equipo de 100 ppm) que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 6) de la presente regla. Si tal buque transporta grandes cantidades de combustible líquido tendrá que cumplir con lo dispuesto en el párrafo 2) de la presente regla o con lo dispuesto en el párrafo 1) de la regla 14.

2) Todo buque cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 10 000 toneladas llevará:

a) un equipo separador de agua e hidrocarburos (equipo de 100 ppm) que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 6) de la presente regla, y un sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 5) de la presente regla; o

b) un equipo filtrador de hidrocarburos (equipo de 15 ppm) que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 7) de la presente regla.

3) a) La Administración podrá dispensar del cumplimiento de lo prescrito en los párrafos 1) y 2) de la presente regla a todo buque que efectúe exclusivamente:

i) viajes dentro de zonas especiales; o

ii) viajes dentro de las 12 millas marinas de la tierra más próxima fuera de las zonas especiales, siempre que el buque esté destinado a:

1) tráfico entre puertos o terminales dentro de un estado Parte en el presente Convenio; o

2) viajes de carácter restringido definidos por la Administración;

siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

iii) que el buque vaya equipado con un tanque de retención que a juicio de la Administración tenga un volumen suficiente para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina;

iv) que todas las aguas de sentina se retengan a bordo para descargarlas posteriormente en instalaciones de recepción;

v) que la Administración se haya cerciorado de que existen instalaciones de recepción adecuadas para recibir tales aguas oleosas de sentina en un número suficiente de los puertos o terminales donde haga escala el buque;

vi) que cuando sea necesario se confirme, mediante el refrendo del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, que el buque está destinado exclusivamente a los viajes especificados en los apartados a) i) o a) ii) 2) del presente párrafo; y

vii) que se anoten en el Libro registro de hidrocarburos la cantidad, la hora y el puerto de descarga.

b) La Administración se asegurará de que los buques de arqueo bruto inferior a 400 toneladas estén equipados, en la medida de lo factible, con instalaciones que permitan retener a bordo hidrocarburos o mezclas oleosas, o descargarlos de conformidad con lo prescrito en la regla 9 1 b) del presente Anexo.

4) A los buques existentes les serán aplicables las prescripciones de los párrafos 1), 2) y 3) de la presente regla tres años después de la entrada en vigor del presente Convenio.

5) El sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos se ajustará a características de proyecto aprobadas por la Administración. Al estudiar el proyecto del hidrocarburoómetro que se incorpore en el sistema, la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización*. El sistema llevará un contador que dé un registro continuo del contenido de hidrocarburos en partes por millón. Este registro indicará la hora y fecha y se conservará su información durante tres años por lo menos. El sistema de vigilancia y control entrará en funcionamiento tan pronto como se efectúe cualquier descarga del efluente en el mar y estará concebido de modo que toda descarga de mezclas oleosas se detenga automáticamente si el contenido de hidrocarburos del efluente excede de la proporción autorizada en virtud de la regla 9 1) b) del presente Anexo. Cualquier avería de este sistema de vigilancia y control detendrá la descarga y se hará la anotación correspondiente en el Libro registro de hidrocarburos. La instalación defectuosa habrá de estar en condiciones de funcionar antes de que el buque inicie su siguiente viaje a menos que se dirija a un puerto de reparaciones. Los buques existentes cumplirán con todas las disposiciones especificadas más arriba; no obstante, se permitirá en ellos que la descarga sea detenida mediante un procedimiento manual.

6) El equipo separador de agua e hidrocarburos a que se hace referencia en los párrafos 1) y 2) a) de la presente regla se ajustará a características de proyecto aprobadas por la Administración y estará concebido de modo que el contenido de cualquier mezcla oleosa que se descargue en el mar después de pasar por el sistema sea inferior a 100 partes por millón. Al estudiar el proyecto de este equipo, la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización*.

7) El equipo filtrador de hidrocarburos a que se hace referencia en el párrafo 2) b) de la presente regla se ajustará a características de proyecto aprobadas por la Administración y estará concebido de modo que el contenido de cualquier mezcla oleosa que se descargue en el mar después de pasar por el sistema o los sistemas no exceda de 15 partes por millón. Estará dotado de medios de alarma para indicar que tal proporción va a ser rebasada. Al estudiar el proyecto de este equipo, la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización*. En el caso de los buques de arqueo bruto inferior a 10 000 toneladas, exceptuados los que transportes grandes cantidades de combustible líquido o los que

descarguen aguas de sentina de conformidad con la regla 10 3) ab), que estén provistos de equipo filtrador de hidrocarburos en lugar del equipo separador de agua e hidrocarburos, las prescripciones relativas a los medios de alarma se cumplirán en la medida en que esto sea razonable y factible."

Se añade la siguiente nota a pie de página referida a los párrafos 5), 6) y 7) de la regla 16:

"* Véase la Recomendación sobre especificaciones internacionales de rendimiento y ensayo para equipos separadores de agua e hidrocarburos y para hidrocarbúrometros, aprobada por la Organización mediante su resolución A.393(X)."

Regla 18

Instalación de bombas, tuberías y dispositivos de descarga a bordo de los petroleros

Se sustituye el texto actual de la regla 18 por el siguiente:

"1) En todo petrolero habrá un colector de descarga que pueda conectarse a las instalaciones de recepción para la descarga de agua de lastre contaminada de agua impurificada por hidrocarburos, el cual estará situado en la cubierta expuesta con conductos que den a ambas bandas del buque.

2) En todo petrolero, los conductos para la descarga en el mar del agua de lastre o del agua impurificada por hidrocarburos procedentes de las zonas de tanques de carga que pueda estar permitida en virtud de la regla 9 o de la regla 10 del presente Anexo darán hacia la cubierta expuesta hacia el costado del buque por encima de la flotación en las condiciones de máximo lastre. Puede aceptarse una disposición diferente de las tuberías para permitir su funcionamiento en las condiciones autorizadas en los apartados a) a e) del párrafo 6 de la presente regla.

3) En los petroleros nuevos se dispondrán medios que permitan detener la descarga en el mar de agua de lastre o de agua impurificada por hidrocarburos procedente de las zonas de tanques de carga, que no sean las descargas que en virtud de lo dispuesto en el párrafo 6) de la presente regla quepa efectuar por debajo de la flotación, desde una posición situada en la cubierta superior o por encima de ella de tal modo que no pueda observarse visualmente el colector mencionado en el párrafo 1) de la presente regla, cuando esté en servicio, y la descarga en el mar efectuada por los conductos mencionados en el párrafo 2) de la presente regla. No es necesario que haya medios que permitan detener la descarga desde el puesto de observación a condición de que exista un sistema eficaz y fiable de comunicaciones, tal como el teléfono o la radio, entre el puesto de observación y aquél donde se encuentre el mando de control de las descargas.

4) Todo petrolero nuevo que deba ir provisto de tanques de lastre separado o en el que deba instalarse un sistema de lavado con crudos cumplirá con las prescripciones siguientes:

a) estará equipado con tuberías para hidrocarburos proyectadas e instaladas de tal manera que la retención de hidrocarburos en los conductos quede reducida al mínimo; y

b) llevará medios para drenar todas las bombas de carga y todos los conductos de hidrocarburo al terminar el desembarque de cargamento, si fuera necesario mediante conexión a un dispositivo de

agotamiento. Será posible descargar en tierra o en tanque de carga o de decantación los residuos procedentes de los conductos y de las bombas. Para la descarga a tierra se proveerá un conducto especial de pequeño diámetro conectado en el lado de las válvulas distribuidoras que dé al costado del buque.

5) Todo petrolero para crudos existentes que deba ir provisto de tanques de lastre separado o en el que deba instalarse un sistema de lavado con crudos, o que haya de operar con tanques dedicados a lastre limpio, cumplirá con lo dispuesto en el párrafo 4) b) de la presente regla.

6) En todo petrolero, las descargas de agua de lastre, o de agua impurificada por hidrocarburos procedente de las zonas de tanques de carga, se efectuarán por encima de la flotación, a reserva de las siguientes excepciones:

a) Las descargas de lastre limpio y de lastre separado podrán efectuarse por debajo de la flotación:

i) en los puertos o terminales mar adentro, o

ii) en el mar, por gravedad, a condición de que la superficie del agua de lastre haya sido examinada inmediatamente antes de la descarga para garantizar que no ha sido impurificada por hidrocarburos.

b) Los petroleros existentes que, sin sufrir alguna modificación, no puedan descargar lastre separado por encima de la flotación podrán hacerlo por debajo de ésta hallándose el buque en la mar, a condición de que la superficie del agua de lastre haya sido examinada inmediatamente antes de la descarga para garantizar que no ha sido impurificada por hidrocarburos.

c) Los petroleros existentes que operen con tanques dedicados a lastre limpio y que, sin sufrir alguna modificación, no puedan descargar el agua de lastre procedente de tanques dedicados a lastre limpio por encima de la flotación podrán descargar dicho lastre por debajo de ésta a condición de que esa descarga de agua de lastre se efectúe de conformidad con lo dispuesto en la regla 13A 3) del presente Anexo.

d) Todo petrolero que se halle en la mar podrá descargar por gravedad, por debajo de la flotación, el agua de lastre contaminada o el agua impurificada por hidrocarburos procedente de tanques situados en la zona de la carga que no sean tanques de decantación, a condición de que haya transcurrido el tiempo suficiente para que la separación de agua e hidrocarburos haya tenido lugar y de que el agua de lastre haya sido examinada inmediatamente antes de la descarga, con ayuda de un detector de la interfaz hidrocarburos/agua a que se hace referencia en la regla 15 3) b) del presente Anexo, para asegurarse de que la altura de la interfaz es tal que dicha descarga no acrecienta el riesgo de dañar el medio marino.

e) Los petroleros existentes que se hallen en la mar podrán descargar por debajo de la flotación agua de lastre contaminada y agua purificada por hidrocarburos procedente de las zonas de tanques de carga, bien sea después de la descarga efectuada con arreglo al método mencionado en el apartado d) del presente párrafo, bien en lugar de ella, a condición de que:

i) una parte de la corriente de dicha agua se lleva a través de tuberías permanentes hasta un lugar fácilmente accesible, situado en la cubierta superior o por encima de ella, donde pueda ser observada visualmente durante la operación de descarga; y que

ii) los medios para conseguir esa corriente parcial cumplan con las prescripciones establecidas por la Administración, las cuales incluirán por lo menos todas las disposiciones de las Especificaciones relativas

al proyecto, la instalación y el funcionamiento de un sistema de corriente parcial para controlar las descargas en el mar, aprobadas por la Organización."

Regla 20

Libro registro de hidrocarburos

Se sustituye el texto actual de los párrafos 1) y 2) por el siguiente:

"1) Todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas y cualquier otro buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, que no sea un petrolero, llevará a bordo un Libro registro de hidrocarburos, parte I (Operaciones en los espacios de máquinas). Todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas llevará también un Libro registro de hidrocarburos, parte II (Operaciones de carga y lastrado). El(los) Libro(s) registro de hidrocarburos, ya forme(n) parte o no del diario oficial de la navegación, se ajustará(n) al (a los) modelo(s) que se especifica(n) en el apéndice III del presente Anexo.

2) En el Libro registro de hidrocarburos se harán los asientos oportunos, tanque por tanque si procede, cada vez que se realicen a bordo las siguientes operaciones:

a) respecto de las operaciones en los espacios de máquinas (todos los buques):

i) lastrado o limpieza de los tanques de combustible líquido;

ii) descarga de lastre contaminado o de aguas de limpieza de los tanques mencionados en el inciso i) del presente apartado,

iii) eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos);

iv) descarga en el mar u otro método de eliminación de aguas de sentina acumuladas en los espacios de máquinas.

b) respecto de las operaciones de carga y lastrado (petroleros):

i) embarque de cargamento de hidrocarburos;

ii) trasvase de cargamento de hidrocarburos a bordo durante la travesía;

iii) desembarque de cargamento de hidrocarburos;

iv) lastrado de los tanques de carga, y de los tanques dedicados a lastre limpio;

v) limpieza de los tanques de carga incluido el lavado con crudos;

vi) descarga de lastre, salvo el de los tanques de lastre separado;

vii) descarga de agua de los tanques de decantación;

viii) cierre, según proceda, de todas las válvulas u otros dispositivos análogos después de las operaciones de descarga de los tanques de decantación;

ix) cierre de las válvulas necesarias para aislar los tanques dedicados a lastre limpio de las tuberías de carga y de agotamiento después de las operaciones de descarga de los tanques de decantación;

x) eliminación de residuos."

Se sustituye la segunda frase del párrafo 4) por la siguiente:

"El asiento relativo a cada operación concluida será firmado por el oficial u oficiales encargados de las operaciones que correspondan y cada página rellena será firmada por el capitán del buque."

Se añade el nuevo párrafo siguiente al texto existente:

"7) Respecto de los petroleros de arqueo bruto inferior a 150 toneladas que operen de conformidad con lo dispuesto en la regla 15 4) del presente Anexo, la Administración elaborará un Libro registro de hidrocarburos apropiado."

Regla 21

Prescripciones especiales para plataformas de perforación y otras plataformas

Se añade el nuevo subpárrafo siguiente al texto existente:

"d) fuera de las zonas especiales y a más de 12 millas marinas de la tierra más próxima, y sin perjuicio de lo dispuesto en la regla 11 del presente Anexo, la descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas procedentes de dichas plataformas, de perforación u otras, estacionadas en el mar estará prohibida, excepto cuando el contenido de hidrocarburos de las descargas sin dilución no exceda de 100 partes por millón, a menos que haya reglas nacionales aplicables más rigurosas, en cuyo caso se aplicarán las oportunas reglas nacionales."

Regla 25

Compartimentado y estabilidad

Se sustituye el texto actual del subpárrafo a) del párrafo 2) por el que se indica seguidamente y los subpárrafos b), c) y d) pasan a ser d), e) y f):

"a) Avería en el costado

i) Extensión longitudinal $1/3(L/3)$ o bien 14,5 metros,

..... si este valor es menor

$B/5$ o bien 11,5

metros, si este valores menor

ii) Extensión transversal

(hacia el interior del buque

desde el costado perpendicu-

larmente el eje longitudinal,

al nivel de la línea de carga

de verano)

iii) Extensión vertical desde la línea de trazado de la

chapa del forro del fondo en el

eje longitudinal, hacia arriba,

sin límite

b) Avería en el fondo a $0,3L$ de la perpendi-

cular de proa del buque

i) Extensión $1/3(L/3)$ o bien

longitudinal 14,5 metros, si este valor

es menor

ii) Extensión $13/6$ o bien 10 metros,

transversal si este valor es menor

iii) Extensión B/15 o bien 6 metros,

vertical si este valor es menor,

midiendo desde la línea

de trazo de la chapa

de forro del fondo en

el eje longitudinal

en cualquier otra

parte del buque

$\frac{1}{3}(La^{2/3})$ o bien

5 metros, si este valor

es menor

B/15 o bien 6 metros,

si este valor es menor,

midiendo desde la línea

de trazo de la chapa

del forro del fondo en

el eje longitudinal

c) Si una avería de dimensiones inferiores a las

especificadas como máximas en los apartados a) y b) del presente párrafo originase una condición de mayor gravedad, habría que considerarla también."

Se sustituye el texto actual del subpárrafo 3) c) por el siguiente:

"c) Se investigará la estabilidad en la fase final de inundación y cabrá considerarla como suficiente si la curva de brazos adrizantes tiene un alcance mínimo de 20 grados más allá de la posición de equilibrio, con un brazo adrizante residual máximo de por lo menos 0,1 metros dentro de ese margen de 20 grados; el área que quede bajo la curva dentro de tal margen no será inferior a 0,0175 metros-radianes. Las aberturas no protegidas no deberán quedar sumergidas cuando se esté dentro de dicho margen, a menos que el espacio de que se trate se suponga inundado. Dentro del citado margen podrá permitirse la inmersión de las aberturas enumeradas en el apartado a) del presente párrafo y de las demás aberturas que puedan cerrarse de manera estanca a la intemperie."

Se añade el nuevo subpárrafo siguiente al texto existente del párrafo 3):

"e) No se tomarán en consideración, dado que existan, las disposiciones de equilibrado que necesiten mecanismos auxiliares tales como válvulas o tuberías de adrizamiento transversal, para reducir el ángulo de escora o alcanzar el margen mínimo de estabilidad residual señalado en los apartados a), b) y c) del presente párrafo, y deberá mantenerse estabilidad residual suficiente en todas las fases del equilibrado cuando se esté tratando de conseguir éste. Cabrá considerar que los espacios unidos por conductos de gran área de sección transversal son comunes."

Se sustituye el texto actual del párrafo 4) b) por el siguiente:

"b) Las permeabilidades supuestas respecto de los espacios inundados después de avería serán las siguientes:

Espacios	Permeabilidad
Asignados a pertrechos	0,60
Ocupados como alojamientos	0,95
ocupados por maquinaria	0,85
Espacios perdidos	0,95
Destinados a líquidos	
consumibles	0 a 0,95*
Destinados a otros líquidos	0 a 0,95*

* La permeabilidad de los compartimientos parcialmente llenos guardará proporción con la cantidad de líquido transportada en ellos. Cuando la avería suponga penetración en un tanque que contenga líquido se considerará que el contenido del mismo se ha perdido por completo y que ha sido reemplazo por agua salada hasta el nivel del plano final de equilibrio."

Se enmienda la primera frase del párrafo 5) de modo que diga:

"5)A todo capitán de un petrolero nuevo y a toda persona encargada de un petrolero nuevo sin propulsión propia sujeto a la aplicación del presente Anexo se les entregará, en un formulario aprobado, los datos siguientes:

Apéndice II

El modelo de Certificado existente queda sustituido por los modelos siguientes:

"MODELOS DE CERTIFICADO Y SUPLEMENTOS DEL MISMO

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS

(Nota: El presente Certificado llevará como suplemento en cuadernillo de construcción y equipo)

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (de ahora en adelante denominado "el Convenio"), con la autoridad conferida por el Gobierno de:

(nombre completo del país)

por

(título completo de la persona u organización competente autorizada en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Tipo de buque:

Petrolero*

Buque no petrolero equipado con tanques de carga sujetos a la Regla 2 2) del Anexo I del Convenio*

Buque distinto de los arriba mencionados*

*Táchese según proceda.

SE CERTIFICA:

1. Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 4 del Anexo I del Convenio; y

2. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición, los materiales del buque y el estado de todo ello son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple con las prescripciones aplicables del Anexo I del Convenio.

El presente Certificado es válido hasta el.....

sujeto a la realización de reconocimiento de conformidad con la Regla 4 del Anexo I del Convenio.

Expedido en

(lugar de expedición del Certificado)

a.....19

(fecha de expedición) (firma del funcionario

que, debidamente

autorizado, expide

el Certificado)

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

REFRENDO DE RECONOCIMIENTOS ANUALES E INTERMEDIOS

SE CERTIFICA que en el reconocimiento prescrito en la Regla 4 del Anexo 1 del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las disposiciones pertinentes del Convenio.

Reconocimiento

anual: Firmado.....

(firma del funcionario debidamente autorizada) Lugar..... Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento

anual*/intermedio*: Firmado..... (firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar..... Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento

anual*/intermedio*: Firmando.....

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar..... Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento

anual. Firmado.....

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar..... Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

* Táchese según proceda.

Modelo A

SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS

(CERTIFICADO IOPP)

CUADERNILLO DE CONSTRUCCION Y EQUIPO PARA BUQUES NO PETROLEROS

con respecto a lo dispuesto en el Anexo I del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (de ahora en adelante denominado "el Convenio").

Notas:

1. El presente modelo se utilizará para el tercero de los tipos de buques indicados en el Certificado IOPP, es decir, "buques distintos de los arriba mencionados". Para los petroleros y los buques no petroleros equipados con tanques de carga sujetos a la Regla 2 2) del Anexo I del Convenio se utilizará el modelo B.

2. El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IOPP. Este certificado estará disponible a bordo del buque en todo momento.

3. Cuando el idioma utilizado en el cuadernillo original no sea ni el francés ni el inglés, en el texto se incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

4. Los asientos que corresponda consignar en las casillas se harán marcando bien sea una cruz (x) con respecto de las contestaciones "sí" y "aplicable", bien un guión (-) con respecto a las "no" y "no aplicable", según proceda.

5. Las Reglas mencionadas en el presente cuadernillo se refieren a las Reglas del Anexo I del Convenio, y las resoluciones se refieren a las aprobadas por la Organización Marítima Internacional.

1 PORMENORES RELATIVOS AL BUQUE

1.1 Nombre del buque

1.2 Número o letras distintivos

1.3 Puerto de matrícula

1.4 Arqueo bruto

1.5 Fecha de construcción

1.5.1 Fecha del contrato de construcción

1.5.2 Fecha en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba en fase equivalente de construcción

1.5.3 Fecha de entrega

1.6. Transformación importante (si procede):

1.6.1 Fecha del contrato para efectuar una transformación importante

1.6.2 Fecha en que se comenzó una obra de transformación importante

1.6.3 Fecha de terminación de una transformación importante

1.7 Condición jurídica del buque:

1.7.1 Buque nuevo de conformidad con la Regla 1 6)

1.7.2 Buque existente de conformidad con la Regla 1 7)

1.7.3 El buque ha sido aceptado por la Administración como "buque existente", de conformidad con la regla 1 7), a causa de una demora imprevista en la entrega.

2 EQUIPO PARA EL CONTROL DE DESCARGAS DE HIDROCARBUROS PROCEDENTES DE LAS SENTINAS DE LOS ESPACIOS DE MAQUINAS Y DE LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE LIQUIDO (Reglas 10 y 16)

2.1 Transporte de agua de lastre en los tanques de combustibles líquido:

2.1.1 El buque, en circunstancias normales, puede transportar agua de lastre en los tanques de combustible líquido.

2.1.2 El buque, en circunstancias normales, no transporta agua de lastre en los tanques de combustible líquido

2.2 Tipo de equipo separador/filtrador instalado en el buque:

2.2.1 Equipo capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos es inferior a 100 ppm

2.2.2 Equipo capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos no excede de 15 ppm

2.3 Tipo de sistema de control:

2.3.1 Sistema de vigilancia y control (Regla 16 5)

.1 con dispositivo de detención automático

.2 con dispositivo de detención manual

2.3.2 Dispositivo de alarma para 15 ppm (Regla 16 7))

2.3.3 Dispositivo automático de detención para descargas en zonas especiales (Regla 10 3) b) vi))

2.3.4 Hidrocarbúrometro (resolución A.444(XI))

.1 con dispositivo de registro

.2 sin dispositivo de registro

2.4 Normas de aprobación:

2.4.1 El equipo separador/filtrador:

.1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X)

.2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.233(VII)

.3 ha sido aprobado de conformidad con normas nacionales no basadas en la resolución A.393(X) ni en la A.233(VII)

.4 No ha sido aprobado

2.4.2 La unidad de tratamiento ha sido aprobada de conformidad con la resolución A.444(XI)

2.4.3 el hidrocarbúrometro ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X)

2.5 El caudal máximo del sistema es de.....m3/h

2.6 Aplicación:

2.6.1 El buque no está obligado a ir provisto del equipo antedicho hasta el.....19...*

de conformidad con la Regla 16 4)

3. TANQUES PARA RESIDUOS DE HIDROCARBUROS (FANGOS) (Regla 17)

3.1 El buque está provisto de tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) con una capacidad total dem3

* Intercálese la fecha tres años después de la fecha de entrada en vigor del Convenio.

3.2 Medios para eliminar residuos de hidrocarburos además de los tanques para fangos

4 CONEXION UNIVERSAL A TIERRA (Regla 19)

4.1 El buque está provisto de un conducto para la descarga de residuos desde las sentinas de las máquinas hasta las instalaciones de recepción, dotado de una conexión universal de descarga de conformidad con la Regla 19

5. EXENCIONES

5.1 La Administración ha concedido exenciones del cumplimiento de las prescripciones del Capítulo II del Anexo I del Convenio, de conformidad con la Regla 2 4) a) con respecto a los elementos enumerados en el (los) párrafo(s)

del presente cuadernillo.

6. EQUIVALENCIAS (Regla 3)

6.1 La Administración ha aprobado disposiciones equivalentes a las de ciertas prescripciones del Anexo I con respecto a los elementos enumerados en el (los) párrafo(s)

el presente cuadernillo.

SE CERTIFICA que el presente cuadernillo es correcto en todos los aspectos.

Expedido en.....

(lugar de expedición del cuadernillo)

a.....19.....

(firma del funcionario que, debidamente autorizado, expide el
cuadernillo)

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS

(CERTIFICADO IOPP)

CUADERNILLO DE CONSTRUCCIÓN Y EQUIPO PARA PETROLEROS

con respecto a lo dispuesto en el Anexo I del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (de ahora en adelante denominado "el Convenio").

Notas:

1. El presente modelo se utilizará para los dos primeros tipos de buques indicados en el certificado IOPP, es decir, "petroleros" y "buques no petroleros" equipados con tanques de carga sujetos a la Regla 2 2) del Anexo I del Convenio. Para el tercero de los tipos de buques indicados en el Certificado IOPP, se utilizará el modelo A.

2. El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IOPP. Este Certificado estará disponible a bordo del buque en todo momento.

3. Cuando el idioma utilizado en el cuadernillo original no sea ni el francés ni el inglés, en el texto se incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

4. Los asientos que corresponda consignar en las casillas se harán marcando bien sea una cruz (x) con respecto de las contestaciones "sí" y "aplicable", bien en guión (-) con respecto a las "no" y "no aplicable", según corresponda.

5. Las Reglas mencionadas en el presente cuadernillo se refieren a las Reglas del Anexo I del Convenio, y las resoluciones se refieren a las aprobadas por la Organización Marítima Internacional.

1 PORMENORES RELATIVOS AL BUQUE

1.1 Nombre del buque

1.2 Número o letras distintivos

1.3 Puerto de matrícula

1.4 Arqueo bruto

1.5 Capacidad de carga del buque (m3)

1.6 Peso muerto del buque.....(en toneladas métricas)

(Regla 1 22))

1.7 Eslora del buque.....(m) (Regla 1 18))1

1.8 Fecha de construcción:

1.8.1 Fecha del contrato de construcción

1.8.2 Fecha en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba en fase equivalente de construcción

1.8.3 Fecha de entrega

1.9 Transformación importante (si procede):

1.9.1 Fecha del contrato para efectuar una transformación importante

1.9.2 Fecha en que se comenzó una obra de transformación importante

1.9.3 Fecha de terminación de una transformación importante

1.10 Condición jurídica del buque:

1.10.1 Buque nuevo de conformidad con la Regla 1 6)

1.10.2 Buque existente de conformidad con la Regla 1 7)

1.10.3 Petrolero nuevo de conformidad con la Regla 1 26)

1.10.4 Petrolero existente de conformidad con la Regla 1 27)

1.10.5 El buque ha sido aceptado por la Administración como "Buque existente", de conformidad con la Regla 1 7), a causa de una demora imprevista en la entrega

1.10.6 El buque ha sido aceptado por la Administración como "petrolero existente" de conformidad con la Regla 1 27), a causa de una demora imprevista en la entrega

1.10.7 El buque no está obligado a cumplir con las disposiciones de la Regla 24 a causa de la demora imprevista en la entrega

1.11 Tipo de buque:

1.11.1 Petrolero para crudos

1.11.2 Petrolero para productos petrolíferos

1.11.3 Petrolero para crudos/productos petrolíferos

1.11.4 Buque de carga combinado

1.11.5 Buque no petrolero equipado con tanques de carga sujetos a la Regla 2 2) del Anexo I del Convenio

1.11.6 Petrolero dedicado al transporte de los productos mencionados en la Regla 15 7)

1.11.7 El buque, designado como "petrolero para crudos" que opera con un sistema de lavado con crudos, ha sido también designado como "Petrolero para productos petrolíferos" que opera con tanques dedicados a lastre limpio, respecto de lo cual se ha expedido también un Certificado IOPP por separado

1.11.8 El buque, designado como "petrolero para productos petrolíferos" que opera con tanques dedicados a lastre limpio, ha sido también designado como "petrolero para crudos" que opera con un sistema de lavado con crudos, respecto de lo cual se ha expedido también un Certificado IOPP por separado

1.11.9 Buque tanque quimiquero que transporte hidrocarburos

2. EQUIPO PARA EL CONTROL DE DESCARGAS DE HIDROCARBUROS PROCEDENTES DE LAS SENTINAS DE LOS ESPACIOS DE MAQUINAS Y DE LOS TANQUES DE HIDROCARBUROS (Reglas 10 y 16)

2.1 Transporte de agua de lastre en los tanques de combustible líquido:

2.1.1 El buque, en circunstancias normales, puede transportar agua de lastre en los tanques de combustible líquido

2.1.2 El buque, en circunstancias normales, no transporta agua de lastre en los tanques de combustible líquido

2.2 Tipo de equipo separador/filtrador instalado en el buque:

2.2.1 Equipo capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos es inferior a 100 ppm

2.2.2 Equipo capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos no excede de 15 ppm

2.3 Tipo de sistema de control:

2.3.1 Sistema de vigilancia y control (Regla 16 5))

.1 con dispositivo de detención automático

.2 con dispositivo de detención manual

2.3.2 Dispositivo de alarma para 15 ppm (Regla 16 7))

2.3.3 Dispositivo automático de detención para descargar en zonas especiales (Regla 10 3) b) vi))

2.3.4 Hidrocarburoómetro (resolución A.444 (XI))

.1 con dispositivo de registro

2 sin dispositivo de registro

2.4 Normas de aprobación

2.4.1 El equipo separador/filtrador:

.1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X)

.2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.233(VII)

.3 ha sido aprobado de conformidad con normas nacionales no basadas en la resolución A.393(X) ni en la A.233(VII)

.4 no ha sido aprobado

2.4.2 La unidad de tratamiento ha sido aprobada de conformidad con la resolución A.444 (XI)

2.4.3 El hidrocarbúrometro ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X)

2.5 el caudal máximo del sistema es de m³/h

2.6 Aplicación:

2.6.1 El buque no está obligado a ir provisto del equipo antedicho hasta el.....19...*,

de conformidad con la Regla 16 4)

3. TANQUES PARA RESIDUOS DE HIDROCARBUROS (FANGOS) (Regla 17)

3.1 El buque está provisto de tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) con una capacidad total dem³

3.2 Medios para eliminar residuos de hidrocarburos además de los tanques para fangos

4. CONEXION UNIVERSAL A TIERRA (Regla 19)

4.1 El buque está provisto de un conducto para la descarga de residuos desde las sentinas de las máquinas hasta las instalaciones de recepción, dotado de una conexión universal de descarga de conformidad con la Regla 19

* Intercálese la fecha tres años después de la fecha de entrada en vigor del Convenio.

5 CONSTRUCCION (Reglas 13, 24 y 25)

5.1 De conformidad con las prescripciones de la Regla 13, el buque está obligado a ir provisto de:

5.1.1 Tanques de lastre separado, emplazamiento de estos como elementos de protección y sistema de lavado como crudos.

5.1.2 Tanques de lastre separado y emplazamientos de éstos como elementos de protección.

5.1.3 Tanques de lastre separado

5.1.4 Tanques de lastre separado, tanques dedicados a lastre limpio o sistema de lavado con crudos.

5.1.5 Tanques de lastre separado o tanques dedicados a lastre limpio.

5.1.6 No está obligado a cumplir con las prescripciones de la Regla 13

5.2 Tanques de lastre separado:

5.2.1 El buque está provisto de tanques de lastre separado en cumplimiento de la Regla 13

5.2.2 El buque está provisto de tanques de lastre separado, dispuestos en emplazamientos adecuados como elementos de protección En cumplimiento de la Regla 13 E

5.2.3 Los tanques de lastre separado están distribuidos del siguiente modo:

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

5.3 Tanques dedicados a lastre limpio:

5.3.1 El buque está provisto de tanques dedicados a lastre limpio en cumplimiento de la Regla 13A y podrá operar:

1. Como petrolero para productos petrolíferos
2. Como petrolero para crudos hasta el19*

5.3.2 Los tanques dedicados a lastre limpio están distribuidos del siguiente modo:

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

5.3.3. Se ha provisto al buque de un -manual de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio, actualizado, que ésta fechado el

5.3.4. El buque cuenta con instalaciones de tuberías y bombas comunes para lastrar los tanques dedicados a lastre limpio y manipular la carga de hidrocarburos

5.3.5 El buque cuenta con instalaciones de tuberías y bombas independientes para lastrar los tanques dedicados a lastre limpio

5.4 Lavado con crudos:

5.4.1 El buque está dotado de un sistema de lavado con crudos en cumplimiento de la Regla 13B

5.4.2 El buque está dotado de un sistema de lavado con crudos en cumplimiento de las reglas 13B, con la salvedad de la eficacia del sistema no se ha confirmado con la Regla 13.6) y el párrafo

4.2.10 de las Especificaciones revisadas a los sistemas de lavado con crudos (resolución A.446(XI))

5.4.3 Se ha provisto al buque de un Manual sobre el equipo y las operacines de lavado con crudos, actualizado, que está fechado el

5.4.4 El buque no esta obligado a ir provisto de un istema de lavado con crudos, pero cuenta con dicho sistema de lavado con crudos, pero cuenta con dicho sistema en cumplimiento de las prescripciones sobre seguridad de las Especificaciones revisadas realtivas a los sistemas de lavado con crudos (resolución A:446(XI))

*Intercálese la fecha dos o cuatro años después de la fecha

de entrada en vigor del Convenio, según proceda.

5.5. El buque está destinado únicamente al tráfico entre

de conformidad con la Regla 13C, y queda por tanto eximido del cumplimiento de lo prescrito en la Regla 13

5.5.2 El buque opera con una instalación especial para lastre, de conformidad con la Regla 13D, y queda por tanto eximido del cumplimiento de la prescrito en la Regla 13

5.6 Disposición de los tanques de carga y limitación de capacidad (Regla 24)

5.6.1 El buque está obligado estar construido de conformidad con las prescripciones de la Reglas 24 y cumple con lo dispuesto en las mismas

5.6.2 El buque está obligado a estar construido de conformidad con las prescripciones de la Regla 24 4) y cumple con lo dispuesto en las mismas (véase la Regla 22))

5.7. Compartimentando y estabilidad (Regla 25)

5.7.1 El buque está obligado a estar construido de conformidad con las prescripciones de la Regla 25 y cumple con lo dispuesto en las mismas

5.7.2 La información y los datos prescritos en la Regla 25 5)han sido entregados al buque en un formulario aprobado

6 RETENCION DE LOS HIDROCARBUROS A BORDO 8 (Regla 15)

6.1 Sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos:

6.1.1 El buque entra en la categoría de petrolero....., según se define en la resolución A. 496 (XII)

6.1.2 El sistema comprende

- .1 Una unidad de control
- .2 una unidad computadora
- .3 una unidad calculadora

6.1.3. El sistema está dotado de:

- .1 Un mecanismo de sincronización de arranque
- .2 Un dispositivo de detención automático

6.1.4 El hidrocarburo ha sido aprobado conforme a lo dispuesto en la resolución A:393 (X) y es adecuada para:

- .1 crudos de petróleo
- .2 productos "negros"
- .3 Productos "blancos"

6.1.5 Se ha provisto al buque de un Manual de operaciones del sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos

6.1.6 El buque no ésta obligado a ir provisto de un sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos hasta el.....19* de conformidad con la Regla 15 1)

6.2. Tanques de decantacion:

6.2.1 El buque está provisto de.....tanque(s) dedicado(s) a decantación con una capacidad total dem3, que representa% de su capacidad de transporte de hidrocarburos, de conformidad con:

- .1 Regla 15 2) c)
- .2 Regla 15 2) c)i)
- .3 Regla 15 2)ii)
- .4 Regla 15 2)iii)

6.3 Detectores de la infertaz hidrocarburos/agua:

6.3.1 El buque está provisto de detectores de la infertaz hidrocarburos/agua aprobados de conformidad con lo estipulado en la resolución MEPC: 5(XIII)

6.4 Exenciones del cumplimiento de los dispuesto en la regla 15.

6.4.1 El buque está eximido de cumplir con las precripciones de la Regla 15 1), 2), y 3), de conformidd con laRegla 22)

* Intercálese la fecha tres años después de la fecha de entrada en vigor del Convenio.

7 INSTALACIONES DE BOMBAS, TUBERIAS Y DISPOSITIVOS DE DESCARGA (Regla 18)

7.1 Los orificios de salida para la descarga en el mar de lastre separado están situados:

7.1.1 por encima de la flotación

7.1.2 por debajo de la flotación

7.2 Los orificios de salida para la descarga en el mar de lastre limpio, aparte del colector de descarga, están situados*.

7.2.1 por encima de la flotación

7.2.2 por debajo de la flotación

7.3 Los orificios de salida para la descarga en el mar de lastre contaminado, aparte del colector de descarga, están situados*.

7.3.1 por encima de la flotación

7.3.2 por debajo de la flotación con el sistema de corriente parcial en cumplimiento de la Regla 18 6) e)

7.3.3 por debajo de la flotación

7.4 Descarga de hidrocarburos procedentes de las bombas de carga y de los conductos de hidrocarburos (Regla 18 4) y 5):

7.4.1 Medios para drenar todas las bombas de carga y todos los conductos de hidrocarburos al terminar el desembarque del cargamento.

.1 posibilidad de descargar los residuos en un tanque

de carga o de decantación

.2 para la descarga a tierra se ha provisto un

conducto especial de pequeño diámetro

8 DISPOSICIONES EQUIVALENTES PARA LOS BUQUES TANQUES QUIMIQUEROS QUE TRANSPORTEN HIDROCARBUROS

8.1 A título de disposiciones equivalentes para el transporte de hidrocarburos en un buque tanque quimiquero, el buque está provisto del equipo que se indica seguidamente en lugar de tanques de decantación (párrafo 6.2 supra) y de detectores de la interfaz hidrocarburos/agua (párrafo 6.3 supra):

8.1.1 equipo separador de agua e hidrocarburos, capaz de producir un efluente cuyo contenido de hidrocarburos sea inferior a 100 ppm, con una capacidad de m3/h

* Sólo se indicarán los orificios de salida que puedan ser objeto de vigilancia.

8.2.1 un tanque de retención con capacidad dem3

8.1.3 un tanque para recoger las aguas del lavado de los tanques que es:

.1 un tanque dedicados a tal fin

.2 un tanque de carga designado como tanque

colector

8.1.4 una bomba de trasvase, instalada permanentemente para la descarga en el mar de efluente que contenga hidrocarburos a través del equipo separador de agua e hidrocarburos

8.2 El equipo separador de agua e hidrocarburos ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393 (X) y es adecuado para toda la gama de productos indicados en el Anexo 1

8.3 El buque está provisto de un Certificado válido de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel

9 EXENCIONES

9.1 La Administración ha concedido excenciones del cumplimiento de las prescripciones de los Capítulos II y III del Anexo 1 del Convenio, de conformidad con la Regla 2 4 a), con respecto a los elementos enumerados en el (los) párrafos.....

del presente cuadernillo.

10 EQUIVALENCIAS (Regla 3)

10.1 La Administración ha aprobado disposiciones equivalentes a las de ciertas prescripciones del Anexo 1 con respecto a los elementos enumerados en el (los) párrafo(s)...

.....

.....del presente cuadernillo.

SE CERTIFICA que el presente cuadernillo es correcto en todos los aspectos.

Expedido en

(lugar de expedición del cuadernillo)

a.....19.....

(firma del funcionario que,

debidamente autorizado, expide el

cuadernillo)

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)"

Apéndice III

Los modelos de Libro registro de hidrocarburos y de suplementos del mismo quedan sustituidos por los siguientes:

"MODELOS DE LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS

LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS

Parte 1 - Operaciones en los espacios de máquinas

(Todos los buques)

Nombre del buque.....

Número o letras distintivos.....

Arqueo bruto.....

Periodo desde.....hasta.....

Nota: La Parte 1 del Libro registro de hidrocarburos se proveerá para todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas, y para todo buque de arqueo bruto igual superior a 400 toneladas que no sea petrolero, a fin de consignar en ella las operaciones pertinentes que se efectúan en los espacios de máquinas. A los petroleros se les proveerá también de la Parte II del Libro registro de hidrocarburos para consignar en ella las operaciones de carga y lastrado pertinentes.

INTRODUCCION

En las páginas siguientes de la presente sección se expone una amplia lista de los puntos relativos a las operaciones efectuadas en los espacios de máquinas que habrá que consignar, cuando proceda, en el Libro registro de hidrocarburos, del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (MARPOL 73/78). Esos puntos se han agrupado en secciones operacionales las cuales viene designada una letra clave.

Al hacer los asientos en el Libro registro de hidrocarburos se inscribirán la fecha, la clave operacional y el número del punto de que se trate en las columnas correspondiente y se consignarán los pormenores requeridos anotándolos por orden cronológico en los espacios en blanco.

Cada asiento acerca de una operación ultimada será firmado y fechado por el oficial o los oficiales a cargo de la misma. Cada página completa será firmada por el capitán del buque.

LISTA DE PUNTOS QUE SE CONSIGNARAN

A) LASTRADO O LIMPIEZA DE LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE LIQUIDO

1. Identidad del (de los) tanque (s) lastrado (s).
2. Indíquese si se limpiaron desde la última vez que contuvieron hidrocarburos y, de no ser así, el tipo de hidrocarburos que transpotaron con anterioridad.
3. Situación del buque al comenzar la limpieza

4. Situación del buque al comenzar el lastrado.

B) DESCARGAS DE LASTRE CONTAMINANDO O DE AGUAS DE LIMPIEZA DE LOS TANQUES MENCIONADOS EN LA SECCION

A)

5. Identidad del (de los) tanque(s)

6. situación del buque al comenzar la descarga.

7. Situación del buque al concluir la descarga.

8. Velocidad(es) del buque durante la descarga.

9. Método de descarga:

.1 a través de equipo de 100 ppm;

.2 a través de equipo de 15 ppm;

.3 en instalaciones de recepción.

10. Cantidad descargada.

C) ELIMINACION DE RESIDUOS DE HIDROCARBUROS (FANGOS)

11. Cantidad de residuos que se retuvieron a bordo para su
eliminación.

12. Métodos de eliminación de residuos:

.1 en instalaciones de recepción (identifíquese el
puerto);

.2 mezclados con cargas de combustibles;

.3 trasvase a otros(s) tanque(s)

(identifíquese el (los) tanques).

D) DESCARGAS NO AUTOMATICAS EN EL MAR U OTRO METODO DE ELIMINACION DE AGUAS DE SENTINA ACUMULADAS EN LOS ESPACIOS DE MAQUINAS

13. Cantidad descargada.

14. Tiempo de descarga.

15. Método de descarga o de eliminación

.1 a través de equipo de 100 ppm;

.2 a través de equipo de 15 ppm;

.3 en instalaciones de recepción

(identifíquese el puerto);

.4 en un tanque de decantación o

colector (identifíquese el tanque)

E) DESCARGAS AUTOMATICAS EN EL MAR U OTRO METODO DE ELIMINACION DE AGUAS DE SENTINA ACUMULADAS EN LOS ESPACIOS DE MAQUINAS.

16. Hora en que se puso el sistema en la modalidad de funcionamiento automático para la descarga en el mar.

17. Hora en que se puso el sistema en la modalidad de funcionamiento automático para travesar el agua de sentina a un tanque colector (de decantación) (identifíquese)

18. Hora en que se puso el sistema en funcionamiento manual.

19. Método de descarga en el mar:

.1 a través de equipo de 100 ppm;

.2 a través de equipo de 15ppm.

F) ESTADO DEL SISTEMA DE VIGILANCIA Y CONTROL DE DESCARGAS DE HIDROCARBUROS

20. Hora en que falló el sistema.

21. Hora en que se puso nuevamente en funcionamiento el sistema.

22. Razones del fallo.

G) DESCARGAS DE HIDROCARBUROS DE CARACTER ACCIDENTAL O EXCEPCIONAL.

23. Hora del acaecimiento.

24. Lugar o situación del buque en el momento del acaecimiento.

25. Cantidad aproximada y tipo de hidrocarburos.

26. Circunstancias de la descarga o del escape, sus motivos y observaciones generales.

H) OTROS PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES Y OBSERVACIONES GENERALES.

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS

PARTE II- Operaciones de carga y lastrado

(Petroteros)

Nombre del buque:

Número o letra distintivos:

Arqueo bruto:

Período desde: hasta:

Nota: Todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas será provisto de la Parte II del Libro registro de hidrocarburos para consignar en ella las operaciones de carga y lastrado pertinentes. Tal petrolero irá también provisto de la Parte I del Libro registro de hidrocarburos a fin de consignar las operaciones pertinentes que se efectúen en los espacios de máquinas.

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

INTRODUCCION

En las páginas siguientes de la presente sección se expone una amplia lista de los puntos relativos a las operaciones de carga y lastrado que habrá que consignar, cuando proceda, en el Libro registro de hidrocarburos, de conformidad con la Regla 20 del Anexo 1 del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (MARPOL 73/78). Estos puntos se han agrupado en secciones operacionales, cada una de las cuales viene designada por medio de una letra clave.

Al hacer los asientos en el Libro registro de hidrocarburos se inscribirán la fecha, la clave operacional y el número del punto de que se trate en las columnas correspondientes, y se consignaran los pormenores requeridos anotándolos por orden cronológico en los espacios en blanco.

Cada asiento acerca de una operación ultimada será firmado y fechado por el oficial o los oficiales a cargo de la misma. Cada página completa será refrendada por el capitán del buque. Respecto de los petroleros destinados a determinados tráficos de conformidad con la Regla 13C del Anexo 1 del MARPOL 73/78, los asientos efectuados en el Libro registro de hidrocarburos serán refrendados por la autoridad competente del estado rector del puerto*

*Esta frase se intercalará únicamente en el Libro registro de hidrocarburos del petrolero destinado a un tráfico determinado.

LISTA DE PUNTOS QUE SE CONSIGNARAN

A) EMBARQUE DE CARGAMENTO DE HIDROCARBUROS

1. Lugar de embarque.
2. Tipo de hidrocarburos cargados e identidad del (de los) tanque (s).
3. Cantidad total de hidrocarburos cargados.

B) TRASVASE DE CARGAMENTO DE HIDROCARBUROS A BORDO DURANTE LA TRAVESIA.

4. Identidad de (de los) tanque (s).

.1 de:

.2 a:

5. ¿ Se vació (vaciaron el (los) tanque (s) mencionado (s) en 4 I)?

C) DESEMBARQUE DE CARGAMENTO DE HIDROCARBUROS

6. Lugar de desembarque.
7. Identidad del (de los) tanque (s) descargado (s).
8. ¿Se vació (vaciaron) el (los) tanque (s).

D) LAVADO CON CRUDOS (APLICABLE UNICAMENTE A LOS BUQUE TANQUE DOTADOS DE SISTEMA DE LAVADO CON CRUDOS)

(se hará un asiento por cada tanque que se lave con crudos).

9. Puerto en que ese efectuó el lavado con crudos, o situación del buque, si se efectuó entre dos puestos de descarga.

10. Identidad de (de los) tanques (s) lavado (s).
11. Número de máquinas utilizadas.
12. Hora en que comenzó el lavado.
13. Método de lavado empleado²
14. Presión de la tuberías de lavado

1 Cuando un tanque determinado tenga más máquinas que las que puedan utilizarse simultáneamente, tal y como se indica en el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, se identificará la sección que se esté lavando con crudos; por ejemplo, número 2, central, sección de proa.

2 De conformidad con el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, anótese si se emplea un método de lavado de una o varias fases. Si el utilizado es el segundo tipo, indíquese el arco vertical recorrido por las máquinas y el número de veces que se recorre ese arco en la fase del programa de que se trate.

15. Hora de terminación o interrupción del lavado.
16. Expóngase al método utilizado para determinar que el (los) tanque (s) estaba (n) seco (s).
17. Observaciones³.

E) LASTRADO DE LOS TANQUES DE CARGA

18. Identidad de (de los) tanque (s) lastrado (s)

19. Situación del buque al comenzar el lastre.

F) LASTRADO DE LOS TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO (APLICABLE ÚNICAMENTE A LOS BUQUES TANQUE DOTADOS DE TALE TANQUES)

20. Identidad de (de los) tanque (s) lastrado (s).

21. Situación del buque cuando, en el (los) tanque (s) dedicado (s) a lastre limpio, se tomó el agua destinada a limpieza por descarga o lastre en puerto.

22. Situación del buque cuando se limpiaron por descarga de agua la (s) bomba (s) y las tuberías y su contenido pasó al tanque de decantación.

23. Cantidad de agua oleosa resultante de la limpieza de las tuberías por descarga de agua y trasvasada a los tanques de decantación (identifíquese el (los) tanque (s) de decantación)

24. Situación del buque cuando se tomó agua de lastre adicional en los (los) tanques (s) dedicado (s) a lastre limpio.

25. Hora y situación del buque cuando se cerraron las válvulas que separan los tanques dedicados a lastre limpio de las tuberías de carga y de agotamiento.

26. Cantidad de lastre limpio tomado a bordo.

G)LIMPIEZA DE LOS TANQUES DE CARGA

27. Identidad del (de los) tanque (s) limpiado (s).

28. Puerto o situación del buque.

29. Duración de la limpieza.

30. Método de limpieza.

3 Si no se siguen los programas indicados en el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, en el espacio destinado a "observaciones" se consignarán las razones para ello.

4. Mangueras de mano, lavado mecánico y/o limpieza química.

Cuando se limpie químicamente se indicaran los productos químicos empleados y su cantidad.

31. las aguas de lavado de tanques se trasvasaron a:

.1 instalaciones de recepción;

.2 tanque (s) de decantación o tanque (s) de carga designado (s) como tanque (s) de decantación (identifíquese el (los) tanque (s))

H): DESCARGA DE LASTRE CONTAMINADO

32. Identidad de (de los) tanque (s)

33. Situación del buque al comenzar la descarga en el mar.

34. Situación del buque al concluir la descarga en el mar

35. Cantidad descargada en el mar.

36. Velocidad (es) del buque durante la descarga.

37. ¿Estaba en funcionamiento el sistema de vigilancia y control de descargas durante la descarga?

38. ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie del agua en el lugar de la descarga?

39. ¿Cantidad de agua oleosa trasvasada al (a los) tanque (s) de decantación (identifíquese el (los) tanques (s) de decantación)

40. Descargado en instalaciones de recepción en tierra (identifíquese el puerto de ser esto aplicable).

I) DESCARGA EN EL MAR DEL AGUA DE LOS TANQUES DE DECANTACION.

41. Identidad de los tanques de decantación.

42. Tiempo de sedimentación a partir de la última entrada de residuos, o

43. Tiempo de sedimentación a partir de la última descarga.

44. Hora y situación del buque al comenzar la descarga

45. Espacio vacío en el tanque respecto del contenido total al comenzar la descarga.

46. Espacio vacío en el tanque respecto de la interfaz hidrocarburos/aguas al comenzar la descarga

47. Cantidad a granel descargada y régimen de descarga.

48. Cantidad finalmente descargada y régimen de descarga.

49. Hora y situación del buque al concluir la descarga.

50. ¿Estaba en funcionamiento el sistema de vigilancia y control de descarga durante la descarga?

51. Espacio vacío en el tanque respecto de la interfaz hidrocarburos/agua al concluir la descarga.

52. Velocidad (es) del buque durante la descarga

53. ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie del agua en el lugar de la descarga?

54. Confírmese que todas las válvulas correspondientes del sistema de tuberías del buque se cerraron al concluir la descarga de los tanque de decantación.

J) ELIMINACION DE RESIDUOS Y DE MEZCLAS OLEOSAS NO TRATADAS DE OTRO MODO

55. Identidad de (de los) tanque(s)

56. Cantidad eliminada de cada tanque.

57. Método de eliminación;

.1 en instalaciones de recepción (identificación el puerto);

.2 mezclados con la carga;

.3 trasvase a otros (s) tanque (s) (identifíquese el (los) tanque (s));

.4 otro método (especifíquese)

K) DESCARGA DE LASTRE LIMPIO CONTENIDO EN TANQUES DE CARGA

58. Situación del buque al comenzar la descarga del lastre limpio.

59 Identidad del (de lo) tanque (s) descargado (s)

60. ¿Se vació(vaciaron) el (los) tanques (s) al concluir la descarga?

61. Situación del buque al concluir la descarga si fuera distinta de la indicada en 58

62. ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie del agua en el lugar de la descarga?

L) DESCARGA DE LASTRE DE LOS TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO (APLICABLE UNICAMENTE A LOS BUQUES TANQUE DOTADOS DE TALES TANQUES)

63. Identidad del (de los) tanque (s) descargado (s)

64. Hora y situación del buque al comenzar la descarga de lastre limpio en el mar.

65. Hora y situación del buque al concluir la descarga en el mar.

66. Cantidad descargada:

.1 en el mar; o

.2 en una instalación de recepción (identifíquese el puerto)

67. ¿Se observó algún indicio de impurificación del agua de lastre por hidrocarburos antes de la descarga en el mar durante ésta?

68.- ¿Se vigiló la descarga mediante un hidrocarbúrometro?

69. Hora y situación del buque cuando se cerraron las válvulas que separan los tanques dedicados a lastre limpio de las tuberías de carga y agotamiento al concluir el lastrado.

M) ESTADO DEL SISTEMA DE VIGILANCIA Y CONTROL DE DESCARGAS DE HIDROCARBUROS

70. Hora en que falló el sistema.

71. Hora en que se puso nuevamente en funcionamiento el sistema.

72. Razones del fallo

N) DESCARGAS DE HIDROCARBUROS DE CARACTER DE ACCIDENTAL O EXCEPCIONAL

73. Hora del acaecimiento

74. Lugar o situación del buque en el momento del acaecimiento.

75. Cantidad aproximada y tipo de hidrocarburos.

76. Circunstancias de la descarga o del escape, sus motivos y observaciones generales.

0) OTROS PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES Y OBSERVACIONES GENERALES.

Buques tanque destinados a determinados tráficos

P) TOMA DE AGUA DE LASTRE

77. Identidad de (de los) tanque (s) lastrado (s).

78. Situación del buque al ser lastrado.

79. Cantidad total de lastre tomado, en metros cúbicos.

80. Observaciones.

Q) REDISTRIBUCION DEL AGUA DE LASTRE A BORDO

81. Razones para la redistribución.

R) DESCARGA DEL AGUA DE LASTRE EN UNA INSTALACION DE RECEPCION.

82. Puerto (s) en que se descargó el agua de lastre.

83. Nombre o designación de la instalación de recepción.

84. Cantidad total de agua de lastre descargada en metros cúbicos.

85. Fecha, firma y sello del funcionario de la autoridad rectora del puerto.

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

La presente es copia fiel y completa en español de las Enmiendas de 1984 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, aprobadas en Londres, Gran Bretaña el día siete del mes de septiembre del año de mil novecientos ochenta y cuatro, mediante Resolución MEPC 14 (20) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

Extiendo la presente, en cincuenta páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los doce días del mes de agosto del año de mil novecientos noventa y tres, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- Conste.- Rúbrica.

EL EMBAJADOR ANDRES ROZENTAL, SUBSECRETARIO "A" DE RELACIONES EXTERIORES,

CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada de las Enmiendas de 1985 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978), aprobadas en Londres, Gran Bretaña, el día cinco del mes de diciembre del año de mil novecientos ochenta y cinco, mediante la Resolución MEPC 16 (22) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

Resolución MEPC, 16(22)

APROBACION DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973 (REFERENTE AL ANEXO II DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL CORRESPONDIENTE PROTOCOLO DE 1978)

Aprobada 5 diciembre 1985

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

Recordando el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de la función que confieren al Comité los convenios internacionales destinados a prevenir y contener la contaminación del mar ocasionada por los buques.

Tomando nota del artículo 16 del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques 1973 (en adelante llamado "el Convenio de 1973") y el artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio de 1973 (en adelante llamado "el Protocolo de 1978 ") que especifican conjuntamente el procedimiento de enmiendas del Protocolo de 1978 y confieren al órgano apropiado de la Organización la función de examinar y aprobar las enmiendas al Convenio de 1973 en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

Habiendo examinado en su 22° periodo de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con el artículo 16 2) d) del CONVENIO de 1973, las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978, (referentes al Anexo II del MARPOL 73/78), cuyos textos constituyen el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 5 de octubre de 1986 a menos que, antes de esa fecha, un tercio o más de un tercio de las Partes o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen el 50% o más del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan comunicado a la Organización objeciones a las enmiendas;

3. INVITA, a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con el artículo 16 2) g)ii) del Convenio de 1973, las enmiendas una vez aceptadas con arreglo al párrafo 2 supra, entrarán en vigor el 6 de abril de 1987;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe copias certificadas de la presente resolución y de los textos de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1978;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Protocolo de 1978.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO II DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

ANEXO II

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDA TRASPORTADAS A GRANEL.

REGLA 1

Definiciones

Los nuevos párrafos 10) a 14) siguientes se añaden al texto existente:

"10) Por "Código Internacional de Quimiqueros" se entiende el Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, aprobado por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización mediante la resolución MEPC, 19(22), según pueda dicho código quedar enmendado por la Organización, a condición de que las enmiendas de que se trate sean aprobadas y puestas en vigor de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del presente Convenio acerca de los procedimientos de enmienda aplicables a un apéndice de un anexo.

11) Por "Código de Graneleros Químicos" se entiende el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, aprobado por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización mediante la resolución MEPC.20(22), según pueda dicho código quedar enmendado por la Organización, a condición de que las enmiendas de que se trate sean aprobadas y puestas en vigor de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del presente Convenio acerca de los procedimientos de enmienda aplicables a un apéndice de un anexo.

12) Por "Buque construido" se entiende todo buque cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente. Todo buque que sea transformado en buque tanque quimiquero, independientemente de la fecha de construcción, será considerado buque tanque quimiquero

construido en la fecha en que comenzó dicha transformación. Esta disposición relativa a transformación no será aplicable a la modificación de un buque que cumpla con todas las condiciones siguientes:

- a) que el buque se construya antes del 1

de julio de 1986; y

c) que el buque tenga certificación dada con arreglo a lo dispuesto en el Código de Graneleros Químicos sólo para transportar los productos designados en dicho código como sustancias con riesgos de contaminación solamente.

- 13) La expresión "cuya construcción se halle

en una fase equivalente" indica la fase en que:

- a) comienza la construcción que pueda identificarse como propia de un buque concreto; y

b) ha comenzado, respecto del buque de que se trate, el montaje que su ponga la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado de material estructura o un uno por ciento de dicho total, si este segundo valor es menor".

REGLA 2

Ambito de aplicación

Los nuevos párrafos 4), 5) y 6) siguientes se añaden al texto existente:

"4) Respecto de los buques construidos antes del 1 de julio de 1986, las disposiciones de la regla 5 del presente Anexo que prescriben que las descargas se efectúen por debajo de la línea de flotación y estipulan la máxima concentración de éstas en la porción de la estela del buque inmediata a su popa se aplicarán a partir del 1 de enero de 1988.

5) La Administración podrá permitir la instalación en un buque de cualquier accesorio, material, dispositivo o aparato en sustitución de los prescritos en el presente anexo si dichos accesorio, material, dispositivo o aparato resultan al menos tan eficaces como los prescritos en el presente Anexo. Esta facultad de la Administración no comprenderá la utilización de métodos de orden operacional para efectuar el control de la descarga de sustancias nocivas líquidas en sustitución de las características de proyecto y construcción prescritas en las reglas del presente Anexo, considerándolas equivalentes a dichas características.

6) La Administración que permita la utilización de un accesorio, material, dispositivo o aparato en sustitución de los prescritos en el presente anexo comunicará los pormenores correspondientes a la Organización de modo que ésta pueda transmitirlos a las Partes en el Convenio, a fines de información y para la adopción de medidas adecuadas, si procede".

REGLA 3

División en categorías y lista de sustancias

nocivas líquidas

En el párrafo 1) del texto existente se suprime la frase "exceptuada la regla 13,".

REGLA 5

Descargas de sustancias nocivas líquidas

En el párrafo 1), la última frase anterior al subpárrafo a) queda sustituida por el texto siguiente: "Toda agua que ulteriormente se añada al tanque podrá descargarse en el mar cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:"

En el párrafo 5), el texto existente de la tercera frase queda sustituido por el texto siguiente: "Toda agua que ulteriormente se introduzca en el tanque será considerada como agua limpia y no estará sometida a lo dispuesto en los párrafos 1), 2), 3) y 4) de la presente regla".

En el párrafo 7), el texto existente de la última frase anterior al subpárrafo a) queda sustituido por el texto siguiente: "Toda agua que ulteriormente se añada al tanque podrá descargarse en el mar cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:"

En el párrafo 8), el texto existente del párrafo e) queda sustituido por el texto siguiente:

"a) que el tanque haya sido sometido a prelavado de conformidad con el procedimiento aprobado por la Administración y basado en las normas elaboradas por la Organización y que las aguas resultantes del lavado de los tanques se hayan descargado en una instalación receptora.

En el párrafo 10), la tercera frase del texto existente queda sustituida por el texto siguiente: "Toda agua que ulteriormente se introduzca en el tanque será considerada como agua limpia y no estará sometida a lo dispuesto en los párrafos 7), 8) y 9) de la presente regla".

La nueva regla 5A siguiente se añade al texto existente:

REGLA 5A

Medios de bombeo, medios para el trasiego por tuberías y medios para desembarcar la carga, instalados en los buques tanque quimiqueros.

1) Todo buque construido el 1 de julio de 1986 o posteriormente estará provisto de medios de bombeo y para el trasiego por tuberías que garanticen, tras efectuar pruebas en condiciones favorables de bombeo, que ningún tanque destinado al transporte de sustancias de la categoría B retiene en sus correspondientes tuberías y en las inmediaciones de su punto de aspiración una cantidad de residuos que exceda de 0,1 metro cúbico.

2) a) A reserva de lo dispuesto en el subpárrafo b) del presente párrafo, todo buque construido antes del 1

de julio de 1986 estará provisto de medios de bombeo y para el trasiego por tuberías que garanticen, tras

efectuar pruebas en condiciones favorables de bombeo, que ningún tanque designado para el transporte de

una sustancia de la categoría B retiene en sus correspondientes tuberías y en las inmediaciones de su

punto de aspiración una cantidad de residuos que exceda de 0,3 metros cúbicos.

b) Hasta el 2 de octubre de 1994, los buques a que se hace referencia en el subpárrafo a) del presente

párrafo, si no cumplen con lo prescrito en el subpárrafo a) del presente párrafo, estarán provistos, como mínimo, de medios de bombeo y para el trasiego por tuberías que garanticen, tras efectuar pruebas en condiciones favorables de bombeo y cuantificar los residuos adheridos a sus superficies, que ningún tanque designado para el transporte de una sustancia de la categoría B retiene en sí mismo y en sus correspondientes tuberías una cantidad de residuos que exceda de 1 metro cúbico o de 1/3000 de la capacidad del tanque en metros cúbicos, si este valor es mayor.

3) Todo buque construido el 1 de julio de 1986 o posteriormente estará provisto de medios de bombeo y para el trasiego por tuberías que garanticen, tras efectuar pruebas en condiciones favorables de bombeo, que ningún tanque designado para el transporte de una sustancia de la categoría C retiene en sus correspondientes tuberías y en las inmediaciones de su punto de aspiración una cantidad de residuos que exceda de 0,3 metros cúbicos.

4) a) A reserva de lo dispuesto en el subpárrafo b) del presente párrafo, todo buque construido antes del 1

de julio de 1986 estará provisto de medios de bombeo y para el trasiego por tuberías que garanticen, tras

efectuar pruebas en condiciones favorables de bombeo, que ningún tanque designado para el transporte

de una sustancia de la categoría C retiene en sus correspondientes tuberías y en las inmediaciones de su

punto de aspiración una cantidad de residuos que exceda de 0,9 metros cúbicos.

b) Hasta el 2 de octubre de 1994, los buques a que se hace referencia en el subpárrafo a) del presente

párrafo, si no cumplen con lo prescrito en el subpárrafo a) del presente párrafo, estarán provistos, como

mínimo, de medios de bombeo y para el trasiego por tuberías que garanticen, tras efectuar pruebas en

condiciones favorables de bombeo y cuantificar los residuos adheridos a sus superficies, que ningún

tanque designado para el transporte de una sustancia de la categoría C retiene en sí mismo y en sus

correspondientes tuberías una cantidad de residuos que exceda de 3 metros cúbicos o de 1/1000 de la

capacidad del tanque en metros cúbicos, si este valor es mayor.

5) Las condiciones de bombeo a que se hace referencia en los párrafos 1), 2), 3) y 4) de la presente regla habrán de ser aprobadas por la Administración y se basarán en normas elaboradas por la Organización. Las pruebas de eficiencia de bombeo a que se hace referencia en los párrafos 1), 2) 3) y 4) de la presente regla se efectuarán utilizando agua como medio, habrán de ser aprobadas por la Administración y se basarán en normas elaboradas por la Organización. Los residuos adheridos a las superficies de los tanques de carga, mencionados en los párrafos 2) b) y 4) b) de la presente regla, se cuantificarán de acuerdo con las normas elaboradas por la Organización.

6) a) A reserva de lo dispuesto en el subpárrafo b) del presente párrafo, no será necesario que lo dispuesto

en los párrafos 2) y 4) de la presente regla se aplique a los buques construidos antes del 1 de julio de

1986 que estén destinados a realizar viajes restringidos, según queden éstos determinados por la Administración, entre:

i) puertos o terminales situados dentro de un Estado Parte en el Presente Convenio;

o

ii) puertos o terminales de Estados Partes en el Presente Convenio.

b) Lo dispuesto en el subpárrafo a) del presente párrafo se aplicará únicamente a los buques construidos

antes del 1 de julio de 1986, a condición de que:

i) cada vez que haya de ser lavado o lastrado un tanque que contenga sustancias o mezclas de las

categorías B o C, lo sea de conformidad con un procedimiento de prelavado aprobado por la Administración y basado en normas elaboradas por la Organización y las aguas de lavado del tanque se

descarguen en una instalación receptora;

ii) las aguas de lavados posteriores y las de lastre se descarguen en una instalación receptora o en el mar, de conformidad con otras disposiciones del presente Anexo;

iii) las instalaciones receptoras de los puertos y terminales a que antes se hace referencia, hayan sido

aprobadas como idóneas, a los efectos del presente párrafo, por los Gobiernos de los Estados Partes en

el presente Convenio en cuyos respectivos territorios estén situados dichos puertos o terminales;

iv) en el caso de buques dedicados a realizar viajes a puertos o terminales sujetos a la jurisdicción de

otros Estados Partes en el presente Convenio, la Administración comunique a la Organización, para

envío a las Partes en el Convenio, los pormenores de la exención a fines de información y para que éstas

tomen medidas, si procede; y

v) en el certificado prescrito en el presente Anexo se consigne que el buque está destinado exclusivamente a realizar tales viajes restringidos.

7) En el caso de un buque cuyas características de construcción y operación hagan que el lastrado de los tanques de carga sea innecesario y que en lavado de dichos tanques sea sólo necesario a fines de reparación o para entrada en dique seco, la Administración podrá conceder una exepción respecto de los dispuesto en los párrafos 1), 2), 3) y 4) de la presente regla, siempre que, y éstas son condiciones que habrá que satisfacer:

a) el proyecto, la construcción y el equipo del buque hayan sido aprobados por la Administración, habida cuenta del servicio a que el buque esté destinado;

b) todo afluente resultante de las operaciones de lavado de los tanques que se efectúen antes de que le buque sea sometido a reparaciones o de que entre en dique seco, se descargue en instalaciones receptoras cuya idoneidad determine la Administración; y

c) el certificado prescrito en virtud del presente Anexo indique:

i) que respecto de cada uno de los tanques de carga se ha extendido certificación para el transporte de una sola sustancia nombrada; y

ii) los pormenores de la exención;

d) el buque lleve un manual de operaciones adecuado aprobado por la Administración; y

e) en el caso de buques dedicados a realizar viajes a puertos o terminales sujetos a la jurisdicción de otros

Estados Partes en el presente Convenio, la Administración comunique a la Organización, para envío a

las Partes en el Convenio, los pormenores de la exención a fines de información y para que éstas tomen

medidas, si procede".

REGLA 7

Se sustituye el título actual de esta regla por el siguiente: "Instalaciones receptoras y medios disponibles en los terminales de descarga"

Se añade al texto actual el siguiente nuevo párrafo 3):

"3) El Gobierno de cada Parte en el Convenio se obligará a hacer que los terminales de descarga cuenten con medios que faciliten el agotamiento de los tanques de carga de los buques que descarguen sustancias nocivas líquidas en dichos terminales, Los conductos flexibles y los sistemas de tuberías del terminal que contengan sustancias nocivas líquidas recibidas de los buques que descargen tales sustancias en el terminal no podrán drenarse con retorno hacia el buque".

El texto existente del párrafo 3) pasa a ser 4) y se sustituye por el siguiente:

"4) Las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones prescritas en el párrafo 1) o los medios prescritos en el párrafo 3) de la presente regla les parezcan inadecuados".

Se sustituye el texto actual de la regla 8 por el siguiente:

REGLA 8

Medidas de supervisión

1) a) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio designarán a sus propios inspectores o delegarán en otros

autoridad a fines de aplicación de la presente regla. Los inspectores ejercerán la supervisión de

conformidad con los procedimientos elaborados al efecto por la Organización.

b) El capitán de un buque que transporte sustancias nocivas líquidas a granel hará que se dé cumplimiento a

las disposiciones de la regla 5 y de la presente regla y que en el Libro registro de carga se hagan todos los

asientos pertinentes de conformidad con la regla 9 del presente Anexo siempre que se efectúen las operaciones mencionadas en esa regla.

c) Únicamente el Gobierno de la Parte receptora podrá conceder una de las exenciones a que se hace

referencia en los párrafos 2 b), 5 b), 6 c) o 7 c) de la presente regla a un buque que realice viajes a puertos

o terminales petroleros bajo la jurisdicción de Estados que sean Partes en el presente Convenio. Cuando se

haya concedido tal exención, el asiento pertinente que se haga en el Libro registro de carga será refrendado

por el inspector al que se refiere el apartado a) del presente párrafo.

Sustancias de la categoría A en todas las zonas

2) Respecto de las sustancias de la categoría A se aplicarán las siguientes disposiciones en todas las zonas:

a) A reserva de lo dispuesto en el subpárrafo b) del presente párrafo, todo tanque, una vez descargado, será lavado de conformidad con lo previsto en los párrafos 3) ó 4) de la presente regla antes de que el buque salga del puerto de descarga.

b) A petición del capitán del buque, el Gobierno de la Parte receptora podrá eximir al buque de lo prescrito en el subpárrafo a) del presente párrafo cuando le conste:

i) Que el tanque descargado será cargado nuevamente con la misma sustancia o con otra sustancia compatible con aquélla, y que el tanque no será lavado ni utilizado a fines de lastrado antes de cargarlo; o

ii) que el tanque descargado no será lavado ni lastrado en el mar y que se cumplirá en otro puerto con las disposiciones de los párrafos 3) ó 4) de la presente regla, a condición de que se haya confirmado por escrito que en dicho puerto hay disponible una instalación receptora y que ésta es adecuada para tal fin; o

iii) que los residuos de la carga serán eliminados por un procedimiento de ventilación aprobado por la Administración y basado en las normas elaboradas por la Organización.

3) Cuando el tanque sea lavado de conformidad con el párrafo 2) a) de la presente regla, el efluente resultante de la operación de lavado se descargará en una instalación receptora hasta que la concentración de la sustancia en las aguas de descarga, comprobada mediante análisis de las muestras del efluente tomadas por el inspector, se haya reducido de modo que sea la concentración residual especificada para esa sustancia en el apéndice II del presente Anexo. Una vez conseguida la concentración residual prescrita, las aguas de lavado que queden en el tanque se seguirán descargando en la instalación receptora hasta que el tanque esté vacío. En el Libro registro de la carga se harán los asientos correspondientes a estas operaciones, que el inspector al que se refiere el párrafo 1) a) de la presente regla refrendará.

4) Cuando el Gobierno de la Parte receptora se haya cerciorado de que es imposible medir la concentración que de la sustancia haya en el efluente sin ocasionar una demora innecesaria al buque, dicha Parte podrá aceptar otro método equivalente al del párrafo 3) a condición de que:

a) el tanque sea prelavado de conformidad con un procedimiento aprobado por la Administración, basado en las normas elaboradas por la Organización; y

b) el inspector al que se refiere el párrafo 1) a) certifique en el Libro registro de carga:

i) que se han vaciado el tanque y su sistema de bombeo y de tuberías;

ii) que el prelavado se ha efectuado de conformidad con el procedimiento de prelavado aprobado por la Administración aplicable al tanque y a la sustancia en cuestión; y

iii) que las aguas de lavado del tanque resultantes de dicho prelavado se han descargado en una instalación receptora y que el tanque está vacío.

Sustancias de las categorías B y C fuera de las zonas especiales

5) Respecto de las sustancias de las categorías B y C se aplicarán las siguientes disposiciones fuera de las zonas especiales:

a) A reserva de lo dispuesto en el subpárrafo b) del presente párrafo, todo tanque, una vez descargado, será prelavado antes de que el buque salga del puerto de descarga, siempre que:

i) La sustancia desembarcada sea identificada en las normas elaboradas por la Organización como originaria de una cantidad de residuos que excede de la cantidad máxima que de esa sustancia se permite descargar en el mar en virtud de los párrafos 2) ó 3) de la regla 5 del presente Anexo por lo que respecta a sustancias de las categorías B o C, respectivamente; o que

ii) El desembarque no se efectúe de conformidad con las condiciones de bombeo aplicables al tanque aprobadas por la Administración y basadas en las normas elaboradas por la Organización a que se hace referencia en la regla 5A 5) del presente Anexo, a menos que se tomen otras medidas, que a juicio del inspector al que se hace referencia en el párrafo 1) a) de la presente regla sean satisfactorias, para extraer los residuos de la carga del buque de modo que las cantidades que queden no excedan de las especificadas en la regla 5A del presente Anexo, según proceda.

El procedimiento de prelavado habrá de ser aprobado por la Administración y estará basado en las normas elaboradas por la Organización, y las aguas de lavado del tanque resultantes se descargarán en una instalación receptora del puerto de descarga.

b) A petición del capitán del buque el Gobierno de la Parte receptora podrá eximir al buque de lo prescrito en el subpárrafo a) del presente párrafo cuando, le conste:

i) que el tanque descargado será cargado nuevamente con la misma sustancia o con otra sustancia compatible con aquélla y que el tanque no será lavado ni utilizado a fines de lastrado antes de cargarlo; o

ii) que el tanque descargado no será lavado ni lastrado en el mar y que el tanque será prelavado de conformidad con un procedimiento aprobado por la Administración y basado en normas elaboradas por la Organización, y que las aguas de lavado del tanque resultantes se descargarán en una instalación receptora en otro puerto, a condición de que se haya confirmado por escrito que en dicho puerto hay disponible una instalación receptora y que ésta es adecuada para tal fin; o

iii) que los residuos de la carga serán eliminados por un procedimientos de ventilación aprobado por la administración y basado en las normas elaboradas por la organización.

Sustancias de la categoría B dentro de las zonas especiales

6) Respecto de las sustancias de la categoría B se aplicarán las disposiciones siguientes dentro de las zonas especiales:

a) A reserva de lo dispuesto en los subpárrafos b) y c), todo tanque, una vez descargado, será prelavado antes de que el buque salga del puerto de descarga. El procedimiento de prelavado habrá de ser aprobado por la Administración y estará basado en las normas elaboradas por la Organización, y las aguas de lavado del tanque resultantes de descargarán en una instalación receptora del puerto de descarga.

b) No será de aplicación lo prescrito en el apartado a) del presente párrafo cuando se satisfagan las condiciones siguientes:

i) que las sustancias de la categoría B desembarcada sea identificada en las normas elaboradas por la Organización como originaria de una cantidad de residuos que no excede de la cantidad máxima que de esa sustancia se permite descargar en el mar fuera de las zonas especiales en virtud de la regla 5) 2) del

presente Anexo, y que los residuos se retienen a bordo para descargarlos ulteriormente en el mar fuera de la zona especial de que se trate, en cumplimiento de la regla 5 2) de presente Anexo; y

ii) que el desembarque se efectúe de conformidad con las condiciones de bombeo aplicables al tanque aprobadas por la Administración y basadas en las normas elaboradas por la Organización a que se hace referencia en la regla 5A 5) del presente Anexo o, si no es posible satisfacer las condiciones de bombeo aprobadas, se tomen otras medidas, que a juicio del inspector al que se hace referencia en el párrafo 1) a) de la presente regla sean satisfactorias, para extraer los residuos de la carga del buque de modo que las cantidades que queden no excedan de las especificadas en la regla 5A del presente Anexo, según proceda.

c) A petición del capitán del buque, el Gobierno de la Parte receptora podrá eximir al buque de lo prescrito en el apartado a) del presente párrafo cuando le conste:

i) que el tanque descargado será cargado nuevamente con la misma sustancia o con otra sustancia compatible con aquélla, y que el tanque no será lavado ni utilizado a fines de lastrado antes de cargarlo; o

ii) que el tanque descargado no será lavado ni lastrado en el mar y que el tanque será prelavado de conformidad con un procedimiento aprobado por la Administración y basado en normas elaboradas por la Organización, y que las aguas de lavado del tanque resultantes se descargarán en una instalación receptora en otro puerto, a condición de que se haya confirmado por escrito que en dicho puerto hay disponible una instalación receptora y que ésta es adecuada para tal fin; o

iii) que los residuos de la carga serán eliminados por un procedimiento de ventilación aprobado por la Administración y basado en las normas elaboradas por la Organización.

Sustancias de la categoría C dentro de las zonas especiales

7) Respecto de las sustancias de la categoría C se aplicarán las siguientes disposiciones dentro de las zonas especiales:

a) A reserva de lo dispuesto en los subpárrafos b) y c) del presente párrafo, todo tanque, una vez descargado, será prelavado antes de que el buque salga del puerto de descarga siempre que:

i) la sustancia de la categoría C desembarcada sea identificada en las normas elaboradas por la Organización como originaria de una cantidad de residuos que excede de la cantidad máxima que de esa sustancia se permite descargar en el mar en virtud de la regla 5 9) del presente Anexo; o

ii) que el desembarque no se efectúe de conformidad con las condiciones de bombeo aplicables al tanque, aprobadas por la Administración y basadas en las normas elaboradas por la Organización a que se hace referencia en la regla 5A 5) del presente Anexo, a menos que se tomen otras medidas, que a juicio del inspector al que se hace referencia en el párrafo 1) a) de la presente regla sean satisfactorias, para extraer los residuos de la carga del buque de modo que las cantidades que queden no excedan de las especificadas en la regla 5A del presente Anexo, según proceda,

El procedimiento de prelavado habrá de ser aprobado por la Administración y estará basado en las normas elaboradas por la Organización, y las aguas de lavado del tanque resultantes se descargarán en una instalación receptora del puerto de descarga.

b) No será de aplicación lo prescrito en el subpárrafo a) del presente párrafo cuando se satisfagan las condiciones siguientes:

i) que la sustancia de la categoría C desembarcada sea identificada en las normas elaboradas por la Organización como originaria de una cantidad de residuos que no excede de la cantidad máxima que de esa sustancia se permite descargar en el mar fuera de las zonas especiales en virtud de la regla 5) 3) del presente Anexo, y que los residuos se retienen a bordo para descargarlos ulteriormente en el mar fuera de la zona especial de que se trate, en cumplimiento de la regla 5 3) del presente Anexo; y

ii) que el desembarque se efectúe de conformidad con las condiciones de bombeo aplicables al tanque,

aprobadas por la Administración y basadas en las normas elaboradas por la Organización a que se hace referencia en la regla 5A 5) del presente Anexo o, si no es posible satisfacer las condiciones de bombeo aprobadas, se tomen otras medidas que a juicio del inspector al que se hace referencia en el párrafo 1) a) de la presente regla sean satisfactorias para extraer los residuos de la carga del buque de modo que las cantidades que queden no excedan de las especificadas en la regla 5A del presente Anexo según proceda

c) A petición del capitán del buque el Gobierno de la Parte receptora podrá eximir al buque de lo prescrito en el subpárrafo a) del presente párrafo cuando le conste.

i) que el tanque descargado será cargado nuevamente con la misma sustancia o con otra sustancia compatible con aquélla, y que el tanque no será lavado ni utilizado a fines de lastrado antes de cargarlo; o

ii) que el tanque descargado no será lavado ni lastrado en el mar y que el tanque será prelavado de conformidad con un procedimiento aprobado por la Administración y basado en normas elaboradas por la Organización, y que las aguas de lavado del tanque resultantes se descargarán en una instalación

receptora en otro puerto, a condición de que se haya confirmado por escrito que en dicho puerto hay disponible una instalación receptora y que ésta es adecuada para tal fin; o

ii) que los residuos de la carga serán eliminados por un procedimiento de ventilación aprobado por la Administración y basado en las normas elaboradas por la Organización.

Sustancias de la Categoría D en todas las zonas

8) Respecto de las sustancias de la categoría D, todo tanque, una vez descargado, será lavado y las aguas resultantes de ese lavado se descargarán en una instalación receptora, o bien los residuos que queden en el tanque se diluirán y descargarán en el mar de conformidad con la regla 5 4) del presente Anexo,

Descargas procedentes de un tanque de lavazas

9) Los residuos retenidos a bordo en un tanque de lavazas incluidos los residuos procedentes de las sentinas de la cámara de bombas de carga, que contengan alguna sustancia de la categoría A o, si el buque está en zona especial, alguna sustancia de la categoría a o de la categoría B, se descargarán en

una instalación receptora de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1), 7) u 8) de la regla 7 del presente Anexo, según corresponda".

REGLA 9

Libro registro de carga

Se sustituye el texto de los subpárrafos i) a ix)

del párrafo 2) por los siguientes.

i) embarque de carga,

ii) trasvase interno de carga;

iii) desembarque de carga,

iv) limpieza de los tanques de carga,

v) lastrado de los tanques de carga;

vi) descarga de lastre de los tanques de carga;

vii) eliminación de residuos depositándolos en instalaciones receptoras;

viii) descarga de residuos en el mar o eliminación de los mismos mediante ventilación, de conformidad con la regla 5 del presente anexo

En el texto existente del párrafo 3), sustitúyase "artículo 7" por "artículo 8".

En la segunda frase del párrafo 5) suprimase las palabras

"cuando el buque esté tripulado,".

En la línea 9 del párrafo 5), suprimase "(1973)" e intercálese "o un certificado al que se hace referencia en la regla 12A del presente Anexo".

En la segunda frase del párrafo 6), sustitúyase la palabra "dos" por la palabra "tres".

Sustitúyanse los textos actuales de las reglas 10 a 12 por los siguientes:

"REGLA 10"

Reconocimientos

1) Los buques que transporten sustancias nocivas líquidas a granel serán objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación:

a) Un reconocimiento inicial, antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el certificado prescrito en la regla 11 del presente Anexo, el cual comprenderá un reconocimiento completo de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición y los materiales del buque en la medida en que éste esté sujeto a lo dispuesto en el presente Anexo. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición y los materiales cumplen plenamente con las prescripciones pertinentes del presente Anexo.

b) Reconocimientos periódicos a intervalos especificados por la Administración, pero que no excederán de cinco años, los cuales se realizarán de modo que garanticen que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición y los materiales cumplen plenamente con las prescripciones del presente Anexo.

c) Un reconocimiento intermedio, como mínimo, durante el período de validez del certificado, que se realizará de modo que garantice que el equipo y los sistemas de bombas y tuberías correspondientes cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo y están en buen estado de funcionamiento. Cuando se efectúe solamente un reconocimiento intermedio durante uno cualquiera de los períodos de validez del certificado, se efectuará no más de seis meses antes ni más de seis meses después de transcurrida la mitad del período de validez del certificado. Estos reconocimientos intermedios se consignarán en el certificado expedido en virtud de la regla 11 del presente Anexo.

d) Un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha de expedición del certificado, que comprenderá un examen general que garantice que la estructura, los accesorios, la disposición y los materiales continúan siendo satisfactorios en todos los aspectos para el servicio a que el buque está destinado. Estos reconocimientos anuales se consignarán en el certificado expedido en virtud de la regla 11 del presente Anexo.

2) a) El reconocimiento de buques, por lo que respecta a la aplicación de lo prescrito en el presente Anexo, será realizado por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar los

reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.

b) La Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar reconocimientos e inspecciones según lo estipulado en el subpárrafo a) del presente párrafo, facultará a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan:

i) exigir la realización de reparaciones en el buque; y

ii) realizar reconocimientos e inspecciones cuando lo soliciten las autoridades competentes de un Estado rector del puerto.

La administración notificará a la Organización cuales son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad, para que las comunique a las Partes en el convenio a fin de que sus funcionarios estén informados al respecto.

Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado, o que es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y, a su debido tiempo notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, se retirará el certificado y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en el puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan facilitado la oportuna notificación a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de este Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente regla. Cuando ello sea procedente, el Gobierno del Estado rector del puerto de que se trata tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no zarpa hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones más próximo que mejor convenga y que haya disponible sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle.

d) En todo caso la Administración garantizará plenamente la integridad y la eficacia del reconocimiento o de la inspección y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.

3) a) El estado del buque y de su equipo

será mantenido de modo que se

ajuste a lo dispuesto en el presente

convenio, a fin de garantizar que el

buque seguirá estando, en todos los

aspectos, en condiciones de

hacerse a la mar sin que ello

suponga un riesgo inaceptable para

el medio marino por los daños que

pueda ocasionarle.

b) Realizado cualquiera de los

reconocimientos del buque en virtud
de lo dispuesto en el párrafo 1) de la
presente regla, no se efectuará
ningún cambio en la estructura el
equipo, los sistemas, los
accesorios, la disposición y los
materiales que fueron objeto del
reconocimiento, sin previa
autorización de la Administración,
salvo que se trate de la sustitución
directa de tales equipos y
accesorios.

c) Siempre que el buque sufra un accidente o que se le descubra algún defecto que afecte seriamente a la integridad del buque o a la eficacia o la integridad de su equipo comprendido en el presente anexo, el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, a la organización reconocida o al inspector nombrado que esté encargado de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en el párrafo 1) de la presente regla. Cuando el buque se encuentre en un puerto perteneciente a otra Parte, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán si se ha rendido ese informe.

REGLA 11

Expedición del Certificado

l) A todo buque que transporte sustancias nocivas líquidas a granel y que realice viajes a puertos o a terminales sometidas a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio se le expedirá, tras un reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 10 del presente Anexo, un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.

2) El certificado será expedido por la Administración o por cualquier persona u organización autorizadas por aquélla. En todos los casos la Administración será plenamente responsable del certificado.

3) a) El Gobierno de una Parte en el

Convenio podrá hacer, a petición de

la Administración, que un buque sea

objeto de reconocimiento y, si

estima que cumple con lo dispuesto

en el presente Anexo, expedir o

autorizar a que se expida a ese

buque un Certificado internacional

de prevención de la contaminación

para el transporte de sustancias

nocivas líquidas a granel, de

conformidad con el presente Anexo.

b) Se remitirá lo antes posible a la Administración que lo solicite una copia del certificado y una copia del informe relativo al reconocimiento.

c) En el certificado así expedido se hará constar que fue expedido a petición de la Administración, y tal certificado tendrá la misma fuerza y gozará de la misma consideración que el expedido en virtud del párrafo 1) de la presente regla.

d) No se expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel a ningún buque que tenga derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio.

4) El certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel se redactará en un idioma oficial del país que lo expida, ajustándolo en la forma al modelo que figura en el apéndice V del presente Anexo. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos dos idiomas.

REGLA 12

Duración del certificado

1) El certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel se expedirá para un periodo especificado por la Administración, que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expedición.

2) El certificado perderá su validez si se efectúan alteraciones importantes en la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición o los materiales prescritos sin la aprobación de la Administración, salvo que se trate de la sustitución directa de tales equipo y accesorios, o si no se han efectuado los reconocimientos intermedios, o anuales

especificados por la Administración en cumplimiento de los párrafos 1) c) o 1) d) de la regla 10 del presente Anexo.

3) Todo certificado expedido a un buque perderá asimismo su validez cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Gobierno. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple con lo prescrito en los subpárrafos a) y b) del párrafo 3) de la regla 10 del presente Anexo. En el caso de un cambio entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón tenía antes el buque derecho a enarbolar, transmitirá lo antes posible a la Administración, previa petición de ésta cursada dentro de un plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copia del certificado que llevaba el buque antes del cambio y, si está disponible, una copia del informe del reconocimiento pertinente".

Añádase la nueva regla 12A siguiente al texto existente:

"REGLA 12A

Reconocimiento y certificación de los buques tanque quimiqueros

No obstante lo dispuesto en las reglas 10,11 y 12 del presente Anexo, se entenderá que los buques tanque quimiqueros que hayan sido objeto de reconocimiento y certificación, efectuados por Estados Partes en el Presente Convenio, de conformidad con lo dispuesto en el Código Internacional de Quimiqueros o el Código de Graneleros Químicos, según proceda, han cumplido con lo dispuesto en dichas reglas, y el certificado que se expida en virtud del código de que se trate tendrá la misma fuerza y gozará de la misma consideración que el expedido en virtud de la regla 11 del presente Anexo".

REGLA 13

Prescripciones para reducir al mínimo la contaminación accidental

Sustitúyase el texto actual de la regla 13 por el siguiente:

"1) El proyecto, la construcción, el equipo y la utilización de buques que transporten sustancias nocivas líquidas de las categorías A, B o C a granel serán tales que reduzcan al mínimo las descargas fortuitas de tales sustancias en el mar.

2) Los buques tanque quimiqueros construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente cumplirán con lo prescrito en el Código Internacional de Quimiqueros.

3) Los buques tanque quimiqueros construidos antes del 1 de julio de 1986 cumplirán con las siguientes prescripciones:

a) Los buques tanque quimiqueros indicados a continuación cumplirán con las prescripciones del Código de Graneleros Químicos que sean aplicables a los buques a que se hace referencia en 1.7.2. de dicho código:

i) buques respecto de los cuales se haya adjudicado el oportuno contrato de construcción el 2 de

noviembre de 1973 o posteriormente y que estén dedicados a efectuar viajes a puertos o terminales sujetos a la jurisdicción de otros Estados Partes en el Convenio; y

ii) buques construidos el 1 de julio de 1983 o posteriormente, que estén dedicados exclusivamente a efectuar viajes entre puertos o terminales en aguas del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque;

b) los buques tanque quimiqueros indicados a continuación cumplirán con las prescripciones del Código de Graneleros Químicos que sean aplicables a los buques a que se hace referencia en 1.7.3. de dicho código:

i) buques respecto de los cuales se haya adjudicado el oportuno contrato de construcción antes del 2 de noviembre de 1973 y que estén dedicados a efectuar viajes a puertos o terminales sujetos a la jurisdicción de otros Estados Partes en el Convenio; y

ii) buques construidos antes del 1 de julio de 1983 que estén dedicados a efectuar viajes entre puertos o terminales en aguas del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque, si bien en el caso de buques de arqueo bruto inferior a 1 600 toneladas el cumplimiento del código en cuanto a la construcción y el equipo comenzará el 1 de julio de 1994 a más tardar.

4) Respecto de los buques que no sean buques tanque quimiqueros que transporten sustancias nocivas líquidas de las categorías A, B o C a granel, la Administración dictará medidas basadas en las normas elaboradas por la Organización que sean apropiadas para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente regla."

Añádase la nueva regla 14 siguiente al texto existente:

"REGLA 14

Transporte y descarga de sustancias paraoleosas

No obstante lo dispuesto en las demás reglas del presente Anexo, las sustancias nocivas líquidas designadas en el apéndice II, del presente Anexo no pertenecientes a la categoría C y que sean consideradas por la Organización como sustancias paraoleosas en virtud de los criterios por ella

elaborados, podrán transportarse en un petrolero, como éste queda definido en el Anexo I del presente Convenio, y descargarse de conformidad con lo dispuesto en el Anexo I del presente convenio, a condición de que se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que el buque cumpla con las disposiciones del Anexo I del presente Convenio aplicables a los petroleros para productos del petróleo tal como dichos petroleros quedan definidos en dicho Anexo;

b) que el buque lleve un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos válido y su correspondiente suplemento B y en el Certificado se haya anotado que el buque está autorizado para transportar sustancias paraoleosas de conformidad con la presente regla y la autorización incluya una lista de las sustancias paraoleosas que el buque está autorizado a transportar;

c) que el buque, por lo que respecta a sustancias de la categoría C, cumpla con las prescripciones relativas a la estabilidad después de avería de los buques de tipo 3 de:

i) el Código Internacional de Quimiqueros, en el caso de los buques construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente o

ii) el Código de Graneleros Químicos, según sea aplicable en virtud de la regla 13 del presente Anexo, en el caso de los buques construidos antes del 1 de julio de 1986.

d) que el hidrocarbúrometro instalado en el sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos del buque sea aprobado por la Administración para ser utilizado a fines de monitorización de las sustancias paraoleosas que se vayan a transportar.

APENDICE II

LISTA DE SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS TRANSPORTAS A GRANEL

Se sustituye la lista actual por la siguiente:

Categoría de contaminación que regirá para las de cargas	Concentración residual (porcentaje de peso)	Número en régimen	Sustancia ONU operacional
---	--	----------------------	---------------------------------

Regla 3	Regla 5 1)	Regla 5 7)			
del Anexo II	del Anexo II	del Anexo II			
		I	II	III	IV
	Fuera de las zonas especiales	Dentro de las zonas especiales			
Aceite carbólico	A	0,1	0,05		
Aceite de ~afecho de arroz		D			
Aceite de alcanfor	1130	B			
Aceite de cártamo					
Aceite de cáscara de nuez de anarcado (sin tratar)		D			
Aceite de coco		D			
Aceite de esperna		D			
Aceite de girasol					D
Aceite de hígado de bacalao					D

Cuando la categoría de contaminación va entre paréntesis indica que la sustancia ha sido provisionalmente incluida en esta lista y que se necesita más información para completar la evaluación de los riesgos que encierra para el medio ambiente, sobre todo por lo que se refiere a los recursos vivos. Hasta que se haya concluido la evaluación de la peligrosidad seguirá rigiendo la contaminación asignada.

Sustancia		I	II	III	IV
Aceite de linaza		D			
Aceite de maíz			D		

Aceite de nuez de palma		D
Aceite de nuez subterránea	D	
Aceite de oliva	D	
Aceite de palma	D	
Aceite de pescado	D	
Aceite de ricino	D	
Aceite de semilla de algodón	D	
Aceite de semilla de colza	D	
Aceite de semilla de soja	D	
Aceite de sésamo	D	
Aceite de tung	D	
Acetaldehído	1089	C
Acetato de n-amilo	1104	C
Acetato de sec-amilo	1104	C
Acetato de amilo comercial	1104	C
Acetato de bencilo	C	
Acetato de n-butilo	1123	C
Acetato de sec-butilo	1123	D
Acetato de etilenglicol		(D)
Acetato de etilo	1173	D
Acetato de 2.etoxtiilo	1172	C

Acetato de heptilo		(B)
Acetato de hexilo	1233	B
Acetato de isoamilo	1104	C
Acetato de isobutilo	1213	C
Acetato de metilamilo	1233	(C)
Acetato de 3-metoxibutilo	2708	D
Acetato de propilo normal	1276	D
Acetato de vinilo	1301	C
Acetato de éter butílico del dietilenglicol		(D)
Acetato de éter butílico del etilenglicol		D
Acetato del éter etílico del dietilenglicol		(D)
Acetato del éter metílico del dietilenglicol		(D)
Acetato del éter metílico del etilenglicol	1189	D
Acetato de n-octilo		(D)
Acetoacetato de etilo		(D)

Acetofenona		D		
Acido acético	2789*			
	2790*			
Acido acrílico	2218	D		
Acido alquilbencenosulfónico	2584	C		
	2586			
Acido butírico	2820	B		
Acido cítrico				
Acido clorhídrico	1789	D		
Acido cloroacético	1750	C		
Acido 2-cloropropiónico	2511	(C)		
Acido 3-cloropropiónico		(C)		
Acido clorosulfónico	1754	C		
Acido cresílico	2022	A		
Acido 2,4-diclorofenoxiacético		(A)	0.1	0.05
Acido 2,2-dicloropropiónico		D		
Acido 2-etilhexanoico		D		
Acido fórmico	1779	D		
Acido fosfórico	1805	D		
Acido di(s-hetilhexil) fosfórico	1902	C		
Acido heptanoico		(D)		

* El número QNU 2789 se refiere a la solución del 50% y el 2790 a la solución entre el 10% y el 80%.

Acido isononaico		D
Acido láctico		D
Acido metacrílico	2531	(D)
Acido neodecanoico		(B)
Acido nitrante en mezclas	1796	(C)
(mezclas sulfonítricas)		
Acido nítrico (menos de un 70%)	2031	C
Acido nítrico (70% y más)	2031	C
	2032	
Acido nonanoico		(D)
Acido 9-1 2-octadecadienoico		D
(Acido linoleico)		
Acido 9-12-1 5-octadecatrienoico		D
(Acido linolénico)		
Acido oleico		D
Acido oxálico (10-25%)		D
Acido propiónico	1848	D
Acido sulfúrico	1830	C

Acido sulfúrico agotado	1832	C	
Acido sulfuroso	1833	(C)	
Acido tánico		C	
Acido trimetilacético		D	
Acidos grasos del tal 1oil		(C)	
(ácidos resínicos de un 20% como máximo)			
Acidos nafténicos		(A)	0,1 0,05
Acrilamida en solución	2074	D	
(50% o menos)			
Acrilato de butilo normal	2348	D	
Acrilato de 2-etilhexilo			
Acrilato de etilo	1917	B	
Acrilato de 2-hidroxietilo			
Acrilato de isobutilo	2527	D	
Acrilato de isodecilo		A	0,1 0,05
Acrilato de metilo	1919	C	
Acrilato decílico		A	
Acrilonitrilo	1093	B	
Adipato de di-2-etilhexilo		D	
Adipato diisononílico		(D)	

Adipato de hexametilendiamina		D
(50% en solución acuosa)		
Adiponitrilo	2205	D
Alcohol alílico	1098	B
Alcohol amílico normal	1105	D
Alcohol amílico primario	1105	D
Alcohol amílico secundario	1105	D
Alcohol bencílico		C
Alcohol decílico (todos los isómeros)		B
Alcohol dodecílico		B
Alcohol furfurílico	2874	C
Alcohol isoamílico	1105	D
Alcohol metilamílico	2053	(C)
alcohol nonílico		C
Alcohol propílico normal	1274	D
Alcohol undecílico		B
Alcoholes C4, C5y C6,		D
en mezcla		
Alcoholes C5 y C6, -		
separadamente		D

Alcoholes C7, C8 y C9, separadamente y en mezcla		C
Alcoholes C10, C11 y C12, separadamente y en mezcla		B
Alcoholes (C13, C15), poli (3-II) etoxilatos		C
Alcoholes grasos C12-C20		B
Aldehído isovaleriánico	2058	C
Alquilamina en mezclas		C
Alquilbenceno (C9-C17) en mezclas (cadena recta o ramificada)		D
Aluminato sódico en solución	1819	C
Aminoetiletanolamina		(D)
N-Aminoetilpiperacina	2815	D
2-(2-Aminoetoxi) etanol	3055	D
Amoníaco acuoso (28% o menos)2672*		C

* El número ONU se refiere al 10-35%.

Anhídrido acético	1715	C
Anhídrido ftálico	2214	C
Anhídrido maleico	2215	D

Anhídrido propiónico	2496	C	
Anilina	1547	C	
Benceno y mezclas que contengan un 10% o más de benceno	1114*	C	
Benzaldehído			
Benzoato de metilo	2938	B	
Borohidruro sódico de un 15% o menos/hidróxido sódico en solución		C	
Buteno oligómero		D	
Butilamina (todos los isómeros)	1125 (normal) 1214 (iso)	C	
Butilenglicol		D	
Butiraldehído normal	1129	B	
Butirato de butilo normal		(B)	
gamma-Butirolactona		D	
Caprolactama		D	
Carbonato de dietilo	2366	D	
Cianhidrina de la acetona	1541	A	0,1 0,005

Cicloheptano	2241	D	
<hr/>			
* El número ONU 1114 se refiere al benceno.			
Ciclohexano	1145	C	
Ciclohexano/ciclohexanol en mezclas		C	
Ciclohexanol			
Ciclohexanona	1915	D	
Ciclohexilamina	2357	C	
para-Cimeno	2046	C	
Clorhidrina etilénica	1135	C	
Clorhidrinas crudas		(D)	
Cloroacetona	1695	C	
Clorobenceno	1134	B	
Cloroformo	1888	B	
1 -Cloroheptano		A	0,1 0,05
orto-Cloronitrobenceno	1578	B	
orto-Clorotolueno	2238	A	0,1 0,05
meta-Clorotolueno	2238	B	
para-Clorotolueno	2238	B	
Clorotoluenos (isómeros en			

mezcla)	2238	A	0,1 0,05
Cloruro cálcico en solución		D	
Cloruro de acetilo	1717	C	
Cloruro de álilo	1100	B	
Cloruro de bencenosulfonilo	2225	D	
Cloruro de bencilo	1738	B	
Cloruro de colina en solución		D	
Cloruro de hierro y cloruro de cobre, en mezcla		A	
Cloruro de propilo normal	1278	B	
Cloruro de vinilideno	1303	B	
Cloruro férrico en solución	2582	C	
Colofonia		A	0,1 005
Colofonia, compuesto de inclusión fumárico, en dispersión acuosa		B	
Copolimero de vinilpiridina/acrilato alquílico en tolueno		(C)	
Creosota (alquitrán de hulla)		(C)	
Creosota (madera)		A	
Cresoles (isómeros en mezcla)	2076	A	

Crotonaldehido	1143	B
Decahidronaftaleno	1147	(D)
Decaldehido normal		B
Decano		D
Deceno		B
Diacetón-alcohol	1148	D
Dibromuro de etileno	1605	B
Dibutilamina		C
meta-Diclorobenceno		B
orto-Diclorobenceno	1591	B
1,1 -Dicloroetano	2362	B
1 ,2-Dicloroetileno	1150	(C)
2,4Diclorofenol	2021	A
1 ,6-Diclorohexano		B
Diclorometano	1593	D
1,1 -Dicloropropano		B
1 ,2-Dicloropropano	1279	B
1 ,3-Dicloropropano		B
1 ,3-Dicloropropeno	2047	B
Dicloropropeno1dicloropropano, en mezcla		B

Dicloruro de etileno	1184	B
Dicromato sódico en solución (70% o menos)		B
Dietilamina	1154	C
Dietilentriamina	2686	C
Dietilbenceno	2049	C
Dietilentriamina	2079	(D)
Difenilo/óxido de difenilo (en mezclas)		A
Diisobutilamina	2361	(C)
Diisobutilcetona	1157	D
Diisobutileno	2050	B
Diisocianato de difenilmetano	2489	(B)
Diisocianato de tolueno	2078	C
Diisopropanolamina		C
Diisopropilamina	1158	C
Diisopropilbenceno (todos los isómeros)		A
Diisopropilnaftaleno		D
Dímero del propileno		C

Dimetilacetamida		(B)
Dimetilamina en solución	1160	C
(45% o menos)		
Dimetilamina en solución		
(de más de	1160	C
un 45% pero no más de un 55%) Dimetilamina en solución		
(de más de un 55% pero no	1160	C
más de un 65%)		
N,N-Dimetilciclohexilamina	2264	C
Dimetiletanolamina	2051	D
Dimetilformamida	2265	D
Dinitrotolueno (fundido)	1600	B
1,4-Dioxano	1165	D
Dipenteno	2052	C
Dipropilamina normal	2383	C
Disolvente nafta de alquitrán		B
de hulla		
Disulfonato de óxido de		B
dodecildifenilo en solución		
Disulfuro de carbono	1131	A
Divinilacetileno		(D)

Dodecano		(D)
Dodeceno (todos los isómeros)		B
Dodecibenceno		C
Dodecilfenol		A
Epiclorhidrina	2023	C
Espiritu blanco, aromático inferior (15-20%)	1300	(B)
Estearina de palma		D
Ester glicidílico del ácido tridecilacético C10		B
Ester metílico de ácido graso del aceite de coco		D
Ester metílico del aceite de palma		D
Estireno monómero	2055	B
Etanolamina	2491	D
Eter butílico del polialquilenglicol		(D)
Eter butílico normal	1149	C
Eter del etilenglicolfenil/éter del dietilenglicolfenil en mezcla		D

Eter dibencilico			(C)		
Eter dibutilico del dietilenglicol			D		
				B	
Eter dicloroetilico	1916		C		
Eter 2,2-dicloroisopropilico	2490		(B)		
Eter dicloropropilico			A		
Eter difenilico			B		
Eter diglicilico del Bisfenol A			D		
Eter metilico del trietilenglicol			C		
Eter etilvinilico	1302		D		
Eter isopropilico	1159		D		
Eter metilbutilico del etilenglicol			(D)		
Eter butilico del polielquilenglicol			(D)		
Eter etilico del			D		
propilenglicol					
Eter fenilico del			D	0,1	0,05
				0,1	005
etilenglicol			C		
Eter metilico del					
dietilenglicol					
Eter metilico del	1188		D		

etilenglicol

Eter metílico del (D)

dipropilenglicol

Eter metílico del (D)

propilenglicol

Eter metílico del (D)

tripropilenglicol

Etilamina 1036 (C)

Etilamilcetona 2271 C

Etilamina en solución 2270 (C)

(72% 0 menos)

N-Etilciclohexilamina D

Etilendiamina 1604 C

Etilenglicos

o-Etilfenos (A) 0,1 0,05

2-Etilhexilamina 2276

Etiliden-norborneno B

2-Etil-3-propilacroleína B

Etiltolueno (B)

Etilbencenó 1175 C

N-Etilbutilamina			(C)		
Etilciclohexano			C		
Etilencianhidrina			(D)		
2-Etoxietanol	1171		D		
Etoxilato de alcohol (secundario superior)			D		
1 -Fenil-1 -siloetano			C		
Fenol	2312		B		
Formaldehído en solución (45% o menos)	1198 2209		C		
Formamida			D		
Formiato de isobutilo	2393		D		
Formiato de isobutilo e isobutanol (en mezcla)			(C)		
formiato de metilo	1243		D		
Fosfato de tributilo			B		
Fósforo amarillo o blanco	2447		A	0,01	0,005
Fosfato de difenilcresilo			A	0,1	0,05
Fosfato de trietilo			D		
Fosfato de tricres (con menos de un 1% de isómero orto)			C	0,1	0,05
Fosfato de trixilenilo			A	0,1	0.05

Ftalato de butilbencilo	A	0,1	0.05
Ftalato de dibutilo	A	0,1	0.05
Ftalato de diisobutilo,	B		

* El número ONU 2574 se refiere al fosfato de tricresilo con más de un 3% de isómero orto

Ftalato de diisodecilo	D		
Ftalato de di(w-hetilhexilo)	D		
Ftalato de diisononilo .	D		
Ftalato de dimetilo	C		
Ftalato de dinonilo	D		
Ftalato ditridecílico	D		
Ftalato de diundecilo	D		
Ftalato de octilo y decilo	D		
Ftalatos (C7-C9) de dialquilo	(D)		
Ftalatos (C9-C13) de dialquilo	D		
Furfural	1199	C	
Glutaraldehído en solución (50% o menos)		D	
Heptanol (todos los isómeros)		C	
Hepteno (isómeros en mezcla)	C		

Hexhidocumeno		(C)	
Hexametilendiamina en solución	1783		C
Hexametenimina	2493	C	
1-Hexanol	1282	D	
1-Hexeno	2370	C	
Hidrosulfito sódico en solución	2693	D	
Hidrosulfuro sódico en solución	2949	B	
(45% o menos)			
Hidrosulfuro sódico/sulfuro	B		
amónico en solución			
Hidróxido cálcico en solución	D		
Hidróxido potásico en solución	1814		C
Hidróxido sódico en solución	1824		D
Hipoclorito cálcico en solución	B		
Hipoclorito sódico en solución	1791		B
(15% o menos)			
Isobutiraldehído	2045		C
Isobutirato de 2,2,4-trimetil-	C		
-1,3-pentanodiol			
Isocianato de	2206	D	
polimetileno-polifenilo	2207		

Isodeceldehido	C		
Isoforona	D		
Isoforndiamina		2289	D
Isoforondiisocianato		2290	B
Isooctano		1262	(D)
Iopentano 1~65	D		
Isopreno		1218	C
Isopropanolamina	C		
Isopropilamina		1221	C
Isopropilbenceno		1918	B
Isopropilciclohexano	D		
Isovaleraldehído		2058	C
Jabón de colofonia (desproporcionada)			B
en solución			
Jabón de tall oil (desproporcionado)			B
(en solución)			
Lactato de butilo	D		
Lactato de etilo		1192	D
Lactonitrilo en solución	B		
(80% como máximo)			

Látex (amoníaco inhibido)	D		
Malonato de dietilo	C		
Metacrilato de butilo	D		
Metacrilato de butilo/decilo/cetilo/ eicosilo en mezcla	D		
Metacrilato de etilo	2277	(D)	
Metacrilato de isobutilo	2283	D	
Metacrilato de metilo	1247	D	
Metacrilonitrilo		(B)	
Metanetiol	A	0,1 0,05	
Metilamiloetona	1110	(C)	
Metilamina en soluciones (42% o menos)	1235	C	
Metilterc-butiléter	2398	D	
2-Metilbutiraldehído		(C)	
4,4-Metilendianilina y sus polímeros de pesos molecular superior/mezclas de orto-0iclorbnenceúo	B		
alfa-Metilestireno	2303	A	0,1 0,05
Metiletanolamina		C	
2-Metil 6-etilani.II.na	C		

Metiletilcetona	1193		D
2-Metil-5etilpiridina	2300		(B)
Metilisobutilcetona	1245		D
alfa-Metilnaftaleno	A	0,1 0,05	
beta-Metilnaftaleno			(A) 0,1 0,05
Metilnaftaleno			A 0,1 0,05
2-Metil-1-penteno	2288		C
2-Metilpiridina	2313		B
4-Metilpiridina	2313		B
N-Metil-2-pirrolidona			B
Metilpropilcetona	1249		D
Mezclas antidetonantes para carburantes de motores	1649		A 0,1 0,05
Morfolina	2054		D
Naftaleno (fundido)	2304		A 0,1 0,05
Naftenato cálcico en aceite mineral			A 0,1 0,05
Naftenato de cobalto en disolvente nafta			A 0,1 0,05
Neodecanato de vinilo			C
Nitrato amónico en solución	2426		(D)

(93% o menos)

Nitrito sódico en solución	1577	B	
Nitrobenceno	1662	B	
Nitroetano	2842	(D)	
orto-Nitrofenol (fundido)	1663	B	
Nitrometano	1261	(D)	
1- ó 2-Nitropropano	2608	D	
Nitropropano (60%) nitroetano (40%)	1993	D	
en mezclas			
Nitrotoluenos	1664	C	
Nonano	1920	(D)	
Noneno		B	
Nonilfenol		A	0,1 0,05
Nonilfenol, poli(4-12)etoxilatos		B	
Octano	1262	(D)	
Octanol (todos los isómeros)		C	
Octeno (todos los isómeros)		B	
Olefinas de cadena recta, en mezclas		B	
Olefinas (C6~C8 en mezclas)		B	

alfa-Olefinas (C6-C18 en mezclas)		B
Oleum	1831	C
Oxicloruro de fósforo	1810	D
Oxidodeí,2-butileno	3022	C
Oxido de difenilo/éter		A
difenilfenílico en mezcla		
Oxido de etileno y óxido de propileno en mezclas con un contenido de óxido de etileno de un 30%, en peso, como máximo	2983	D
Oxido de mesitilo	1229	
Oxido de Propileno	1280	
Parafinas normales (C10-20)		(D)
Paraldehído	1264	
Pentacloroetano	1669	
1,3-Pentadieno		
Pentano normal	1265	C
1-Pentanol	1105	D
2-Pentanol	1105	(D)
3-Pentanol	1105	(D)

Penteno (todos los isómeros)		C	
Percloroetileno	1897	B	
Peróxido de hidrógeno en soluciones	2014	C	
(de más de un 8% pero no más de un 60%)	2984		
Peróxido de hidrógeno en soluciones	2015	C	
(de más de un 60% pero no más de un 70%)			
Pineno	2368	A	0,1 0,05
Piridina	1282	B	
Polietilenpoliaminas	2734	(C)	
	2735		
Polietoxilato de trimetilopropano		D	
Polipropilenglicoles			
Propanolamina normal			
Propilamina normal	1277	C	
n-Propilbenceno	2364	(C)	
beta-Propiolactona			
Propionaldehído	1275	D	
Propionitrilo	2404	C	

Resina metacrílica en

1,2-dicloroetano en solución (C)

Sal dietanolamina del ácido (A) 0,1 0,05

2,4-diclorofenoxiacético

en solución

Sal dimetilamina del ácido (A)

2,4-diclorofenoxiacético en

solución (70% o menos)

Sal disódica del 1,4-dihidro

-9, 10-dihidroxiantraceno (en solución)

Sal sódica del mercaptobenzotiazol (B)

en solución

Sal tetrasódica del ácido etilendiaminotetraacético D

Sal triisopropanolamina del ácido (A)

2,4-diclorofenoxiacético

en solución

Sal trisódica del ácido férrico D

hidroxietil etilendiaminotriacético

en solución

Sal trisódica del ácido

nitrilotriacético en solución			
Sal trisódica del ácido triacético			D
de la n-hidroxietilendiamina			
en solución			
Salicilato de calcio alquilo			D
Salicilato de metilo			(B)
Sebo			D
Silicato potásico en solución			(D)
Silicato sódico en solución			D
Sulfato amónico en solución			D
Sulfato de dietilo	1594		(B)
Sulfito sódico en solución			(C)
Sulfonato de alquilbenceno			B
(cadena ramificada)			
Sulfonato de alquilbenceno			C
(cadena recta)			
Sulfuro amónico en solución	2683		B
(45% como máximo)			
Sulfuro sódico en solución	1849		B
Tall oil (bruto y destilado)		A	0,1 0,05
Tetracloroetano	1702		B

Tetracloruro de carbono	1846		B
Tetracloruro de silicio	1818		D
Tetracloruro de titanio	1838		D
Tetraetileno	2320		D
Tetraetilpentamina/pentactileno-			D
hexamina, en mezclas			
Tetrahidrofúrano	2056		D
Tetrahidronaftaleno			
1, 2, 3, 5-Tetraetil benceno			D
Toluendiamina	1709		
Tolueno	1294	C	
orto-Toluidina	1708	C	
Trementina	1299	B	
1,2,4-Triclorobenceno	2321		B
1,1,1-Tricloroetano	2831		B
1,1,2-Tricloroetano			B
Tricloroetileno	1710	B	
			B
1,2,3-Tricloropropano			C
			D

1,1 ,2-Tricloro-1 ,2,2-trifluoroetano

Tricloruro de fósforo 1809 D

Trietanolamina

Trietilamina 1296 C

Trietilbenceno A

Triilentetramina 2259 D

Triisopropanolamina D

Trimero del propileno 2057 B

Trimetilamina C

1 ,2,3-Trimetilbenceno (B)

1 ,2,4-Trimetilbenceno B

1 ,3,5-Trimetilbenceno 2325 (B)

Trimetilhexametildiamina 2327 D

(isómeros 2,2,4- y 2,4,4-)

Trimetilhexametliandliaocianato 2328 B

Undecano 2330 (D)

1 -Undeceno (B)

Urea/fosfato amónico en solución D

Urea/nitrato amónico en solución

Urea, solución amónica

Alcohol metílico

Alcoholes C4

Alcoholes Ci, C2 y C3, separadamente y

en mezcla

Alcoholes C13 y superiores, separadamente y

en mezcla

Alumbre (en solución de un 15%)

Aluminosilicato sódico en suspensión

acuosa espesa

Azufre (fundido)

2448

Bromuro cálcico en solución

Carbonato de etileno

Cera de parafina

Clorato sódico en solución (50% como máximo)

2428

Cloruro de magnesio en solución

Cloruro de polialuminio en solución

Copolimero etileno-acetato de vinilo

(en emulsión)

Dextrosa en solución

Diciclopentadieno

2948

Dietanolamina

Dietilcetona	1156
Dietilenglicol	
Dipropilenglicol	
Espiritu de petróleo	1271
Estearato de butilo	
Eter terc-butílico del etilenglicol	
Eter dietílico	1155
Eter dietílico del dietilenglicol	
Eter dimetilico del polietilenglicol	
Eter metílico del propilenglicol	
Eter butílico del dietilenglicol	
Eter butílico del etilenglicol	2369
Eter butílico del trietilenglicol	
Eter etílico del dietilenglicol	
Ftalato de diheptilo	
Ftalato de dihexilo	
Ftalato de diisooctilo	
Ftalato de dioctilo	
Glicerina	
1 -Heptadeceno	

Heptano normal 1206

1 -Hexadeceno

* El asterisco indica que la sustancia ha sido provisionalmente incluida en esta lista y que se necesita más información para completar la evaluación de los riesgos que encierra para el medio ambiente, sobre

todo por lo que se refiere a los recursos vivos.

Sustancia	No. ONU
Hexano normal	1208
Hexilenglicol	
Látex (copolímero carboxilatado estireno-butadieno)	
Leche	
Magma de hidróxido magnésico	
Manteca	
Melaza	
Metacrilato de cetilo/eicosilo en mezcla	
Metacrilato de dodecilo	
Metacrilato de dodecilo/pentadecilo en mezcla	
2-Metil-2hidroxi-3-butino	
3-Metil-3-metoxi-butanol	
3-Metil-3-metoxi-butilacetato	
2-Metilpentano*	1208

3-Metoxi-1 -butano

1 -Octadecanol

Olefinas (C13 y superiores, todos los isómeros)

1 -Pentadeceno

Polibuteno

Poliétienglicoles

Polisiloxano

1 .2-Propilenglicol

Proteína vegetal en solución (hidrolizada)

* El asterisco indica que la sustancia ha sido provisionalmente incluida en esta lista y que se necesita más información para completar la evaluación de los riesgos que encierra para el medio ambiente, sobre todo por lo que se refiere a los recursos vivos.

Sustancia

No. ONU

Resina ureica en solución

Sal lignínica del ácido sulfónico (de baja

demanda química de oxígeno), en solución

Sal pentasódica del ácido dietilen-triamina

pentaacético en solución

Sal sódica de glicina en solución

Salicilato sódico

Sebacato de dibutilo

Sorbitol

Sulfolano*

I-Tetradecanol

Tetradeceno

Tetrámero del propileno 2850

Tridecanol

Trideceno

Trietilenglicol

Triisobutileno 2324

Tripropilenglicol

Urea en solución

Vino

Zumo cítrico

*El asterico indica que la sustancia ha sido provisionalmente incluida en esta lista y que se necesita más

información para completar la evaluación de los riesgos que encierra para el medio ambiente, sobre todo por lo que se refiere a los recursos vivos

APENDICE IV

LIBRO DE REGISTRO DE CARGA PARA BUQUES QUE TRANSPORTEN SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS A GRANEL

Se sustituye el texto actual del Apéndice IV por el siguiente:

"Apéndice IV

MODELO DE LIBRO REGISTRO DE CARGA

LIBRO DE REGISTRO DE CARGA PARA BUQUES QUE TRANSPORTEN SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS A GRANEL

Nombre del buque:

Número o letras distintivos:

Arqueo bruto:

Periodo, desde:

hasta

Nota: Todo buque que transporte sustancias nocivas líquidas a granel ira provisto de un Libro registro de carga en el que se consignarán las operaciones de carga/traslado pertinentes.

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

En las páginas siguientes se da una amplia lista de los puntos relativos a las operaciones de carga y lastrado que, cuando proceda, habrá que consignar, tanque por tanque, en el Libro registro de carga de conformidad con el párrafo 2 de la regla 9 del Anexo II del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio, en su forma enmendada. Esos puntos se han agrupado en secciones operacionales, cada una de las cuales viene designada por una letra clave.

Al hacer anotaciones en el Libro registro de carga se inscribirán la fecha, la clave operacional y el número del punto de que se trate en las columnas correspondientes, y los pormenores necesarios se consignarán anotándolos por orden cronológico en el espacio en blanco.

Cada anotación correspondiente a una operación ultimada será firmada y fechada por el oficial o los oficiales a cuyo cargo estuvo la misma y, si procede, por un inspector autorizado por la autoridad competente del Estado en que el buque desembarque la carga. Cada página completa será refrendada por el capitán del buque.

Solamente se tendrán que anotar en el Libro registro de carga las operaciones relativas a sustancias de las categorías A, B, C y 0.

LISTA DE PUNTOS QUE PROCEDE CONSIGNAR

Solamente se tienen que anotar las operaciones relativas a sustancias de las categorías A, B, C y D

A) EMBARQUE DE CARGA

1. Lugar de embarque
2. Identificación de tanque (s),

denominación y categoría (s) de sustancia (s)

B) TRASVASE INTERNO DE CARGA

3. Denominación y categoría del (de las) carga (s) trasvasada (s)
4. Identidad de los tanques
- .1 de
- .2 a
5. ¿Se vació (vaciaron) el (los) tanque (s) mencionado (s) en 4.1?
6. Si no, cantidad que quedó en el (los) tanque (s)

C) DESEMBARQUE DE CARGA

7. Lugar de desembarque
8. Identidad del (de los) tanque (s) descargado (s)
9. ¿Se vació (vaciaron) el (los) tanque (s)?
- .1 En caso afirmativo, indíquese si se siguió el procedimiento para vaciar y agotar de conformidad con el Manual de procedimientos y medios del buque (a saber, escora, asiento y temperatura de agotamiento)
- .2 Si no, indíquese la cantidad que quedó en el (los) tanque (s)
10. ¿Prescribe el Manual de procedimientos y medios del buque un prelavado con la consiguiente descarga en la instalación receptora?

11. Fallos del sistema de bombeo y del de agotamiento, o de uno de ambos

.1 Hora en que se produjo el fallo y

naturaleza del mismo

.2 Causas del fallo

.3 Hora en que se puso en funcionamiento el sistema

D) PRELAVADO OBLIGATORIO DE CONFORMIDAD CON EL MANUAL DE PROCEDIMIENTOS Y MEDIOS DEL BUQUE

12. Identificación de tanque (s), sustancia (s), y categoría (s)

13. Método de lavado:

.1 Número de máquinas de lavar por tanque

.2 Duración del lavado/de los ciclos de lavado

.3 Lavado en caliente/en frío

14. Lavazas resultantes del prelavado trasvasadas a:

1 Instalación receptora en el puerto

de descarga (identifíquese el puerto)

.2 Instalación receptora distinta

(identifíquese el puerto)

E) LIMPIEZA DE LOS TANQUES DE CARGA, SALVO EL PRELAVADO OBLIGATORIO~(OTRAS OPERACIONES DE PRELAVADO, LAVADO FINAL, VENTILACION, ETC.)

15. Hora, identificación de tanque (s), sustancia (s) y categoría (s); indíquese:

.1 Procedimiento de lavado utilizado

.2 Agente (s) de limpieza (indíquese el (los) agente (s) y las cantidades)

.3 Dilución de los residuos de la carga en agua; indíquese la cantidad de agua utilizada (sólo respecto de sustancias de la categoría D)

.4 Procedimiento de ventilación utilizado (indíquese el número de ventiladores utilizados, duración de la ventilación)

16. Aguas de lavado de tanques trasvasadas:

.1 Al mar

.2 A la instalación receptora

(identifíquese el puerto)

.3 A un tanque de acumulación de lavazas (identifíquese el tanque)

F) DESCARGA DE AGUAS DE LAVADO DE TANQUES EN EL MAR

17 Identifíquese el (los) tanque (s)

.1 ¿Se descargan las aguas de lavado de tanques durante la limpieza de (de los) tanque (s)? En caso afirmativo, dígame cuál fue el régimen de descarga

.2 ¿Se descargaron las aguas de lavado de tanques desde un tanque de acumulación de lavazas? En caso afirmativo, indíquese la cantidad descargada y el régimen de descarga

18. Hora en que comenzó el bombeo y hora en que terminó

19. Velocidad del buque durante la descarga

G) LASTRADO DE LOS TANQUES DE CARGA

20. Identidad del (de los) tanque (s) lastrado (s)

21. Hora en que comenzó el lastrado

H) DESCARGA DE AGUA DE LASTRE DESDE LOS TANQUES DE CARGA

22. Identidad del (de los) tanque(s)

23. Descarga de lastre:

.1 En el mar

.2 En instalaciones receptoras

(identifíquese el puerto)

24. Hora en que comenzó la descarga el lastre y hora en que terminó

25. Velocidad del buque durante la descarga

I) DESCARGA ACCIDENTAL O EXCEPCIONAL

26. Hora del acaecimiento

27. Cantidad aproximada y nombre (s) y categoría (s) de la (s) sustancia (s)

28. Circunstancias en que se produjo la descarga o el escape y observaciones de carácter general

J) SUPERVISION REALIZADA POR

INSPECTORES AUTORIZADOS

29. Identifíquese el puerto

30. Identificación de tanque (s), sustancia (s) y categoría (s) en relación con las descargas a tierra.

31. ¿Se vaciaron el (los) tanque (s), la (s)

bomba (s) y el (los) sistema (s) de tuberías?

32. ¿Se efectuó el prelavado de conformidad con el Manual de procedimientos y medios del buque?

33. ¿Se descargaron a tierra las aguas de lavado de tanques resultantes del prelavado y se vació el tanque?

34. Se ha concedido una exención en cuanto al prelavado

35. Causas de la exención, si procede

36. Nombre y firmas del inspector autorizado

37. Organización, compañía, órgano gubernamental a cuyo servicio trabaja el inspector

K) PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES Y

OBSERVACIONES ADICIONALES NOMBRE DEL

BUQUE:

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

APENDICE V

MODELO DE CERTIFICADO

Se sustituye el modelo de certificado existente por el siguiente:

"CERTIFICADO INTERNACIONAL DE

DE LA CONTAMINACION PARA EL

TRANSPORTE DE SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS A GRANEL

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio, en su forma enmendada (en adelante llamado "el Convenio"), con autoridad conferida por el Gobierno de:

(nombre oficial completo del país)

por

(título oficial completo de la persona u organización competente autorizada en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 10 del Anexo II del Convenio.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición, los materiales del buque y el estado de todo ello son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple con las prescripciones aplicables del Anexo II del Convenio.

3 Que se ha facilitado al buque un manual de conformidad con las normas aplicables a los procedimientos y medios cuya necesidad indican las reglas 5, 5A y 8 del Anexo II del Convenio, y que los medios y el equipo del buque prescritos en dicho manual son satisfactorios en todos los sentidos y cumplen con las prescripciones aplicables de dichas normas.

4 Que el buque es apto para el transporte a granel de las sustancias nocivas líquidas indicadas a continuación, siempre y cuando se observen todas las disposiciones de orden operacional del Anexo II del Convenio que sean pertinentes.

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

El presente certificado es válido hasta el

a reserva de que se efectúen los pertinentes reconocimientos de conformidad con la regla 10 del Anexo II del Convenio.

Expedido en

(lugar de expedición del certificado)

a 19..

(fecha de expedición)

(firma del funcionario que,

debidamente autorizado, expide el certificado)

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

REFRENDO DE RECONOCIMIENTOS ANUALES E INTERMEDIOS

SE CERTIFICA que en el reconocimiento prescrito en la regla 10 del Anexo II del Convenio se ha comprobado que el buque cumple con las disposiciones pertinentes del Convenio.

Reconocimiento anual: Firmado

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento

anual*/intermedio*: Firmado

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento

anual*/intermedio*: Firmado

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar.

Fecha

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)"

*Táchese según proceda.

La presente es copia fiel y completa en español de las Enmiendas de 1985 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (referentes al Anexo II del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978), aprobadas en Londres, Gran Bretaña el día cinco del mes de diciembre del año de mil novecientos ochenta y cinco, mediante la Resolución MEPC 16 (22) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

Extiendo la presente, en sesenta y un páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los doce días del mes de agosto del año de mil novecientos noventa y tres, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo. - Rúbrica.

EL EMBAJADOR ANDRES ROZENTAL, SUBSECRETARIO "A" DE RELACIONES EXTERIORES,

CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada de las Enmiendas de 1985 al Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (referentes al Protocolo I del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978), aprobadas en Londres, Gran Bretaña, el día cinco del mes de diciembre del año de mil novecientos ochenta y cinco, mediante la Resolución MEPC 21 (22) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

Resolución MEPC 21 (22)

APROBACION DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO

INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA

CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

(REFERENTES AL PROTOCOLO I DEL

CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973,

EN SU FORMA MODIFICADA POR EL

CORRESPONDIENTE PROTOCOLO DE 1978)

aprobada 5 diciembre 1985

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO

MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (en adelante llamado "el Convenio de 1973") y el artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio de 1973 (en adelante llamado "el Protocolo de 1978"), que especifican conjuntamente el procedimiento de enmiendas del Protocolo de 1978 y confieren al órgano apropiado de la Organización la función de examinar y aprobar las enmiendas al Convenio de 1973 en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78,)

HABIENDO EXAMINADO en su 22 periodo de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1 APRUEBA, de conformidad con el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo II del Protocolo de 1978, cuyos textos constituyen el anexo de la presente resolución;

2 DECIDE, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 5 de octubre de 1986 a menos que, antes de esa fecha, un tercio o más de un tercio de las Partes o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen el 50% o más del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan comunicado a la Organización objeciones a las enmiendas;³ INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas, una vez aceptadas con arreglo al párrafo 2 supra, entrarán en vigor el 6 de abril de 1987;

4 PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe copias certificadas de la presente resolución y de los textos de las enmiendas que figuran en el anexo, a todas las Partes en el Protocolo de 1978;

5 PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Protocolo de 1978.

ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO

DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO

INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA

CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

PROTOCOLO I

DISPOSICIONES RELATIVAS A LOS

INFORMES SOBRE SUCESOS EN QUE ESTEN

INVOLUCRADAS SUSTANCIAS PERJUDICIALES

(de conformidad con el artículo 8 del Convenio)

El texto actual del Protocolo I se sustituye por el siguiente:

"Artículo I

Obligación de Informar

1) El capitán u otra persona a cuyo cargo esté un buque cualquiera involucrado en uno de los sucesos a que se hace referencia en el Artículo II del presente Protocolo, enviará el oportuno informe facilitando los pormenores del suceso sin demora y describiéndolos con la máxima amplitud posible, de conformidad con lo dispuesto en el presente Protocolo.

2) En el supuesto de que el buque al que se hace referencia en el párrafo 1) del presente artículo sea abandonado, o de que su informe sea incompleto o imposible de obtener, el propietario, el fletador, el gestor o el armador del buque, o los agentes de éstos, asumirán en todo lo posible las obligaciones que impone al capitán lo dispuesto en el presente Protocolo.

Artículo II

Casos en que se informará

1) Se informará siempre que un suceso entrañe:

a) Una descarga o una probable descarga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas que se transporten a granel derivada de daños sufridos por el buque o por el equipo de éste, o de la necesidad de salvaguardar la seguridad del buque o la vida humana en la mar; o

b) Una descarga o una probable descarga en el mar de sustancias perjudiciales que se transporten en bultos, incluidas las que se lleven en contenedores, tanques portátiles, vehículos de carretera o ferroviarios y gabarras de buque; o

c) Una descarga, efectuada mientras el buque esté operando, de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas que rebase la cantidad o el régimen instantáneo de descarga permitidos en virtud del presente Convenio.

2) A los efectos del presente Protocolo:

• a) Los "hidrocarburos" a que se hace referencia en el párrafo 1) a) del presente artículo- con los definidos en la regla 1 1) del Anexo I del Convenio.

b) Las "sustancias nocivas líquidas" a que se hace referencia en el párrafo 1 a) del presente artículo son las definidas en la -regla 1 6) del Anexo II del Convenio.

c) Las "sustancias perjudiciales" en bultos a que se hace referencia en el párrafo I b) del presente artículo son las sustancias consideradas como contaminantes del mar en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMOG).

Artículo III

Contenido del informe

En los informes, en cualquier caso, se hará constar:

a) identidad de los buques involucrados;

b) hora, tipo y situación geográfica del suceso;

c) cantidad y tipo de las sustancias perjudiciales involucradas;

d) medidas de auxilio y salvamento.

Artículo IV

Informe complementario

Toda persona obligada en virtud de lo dispuesto

en el presente Protocolo a enviar un informe estará obligada, cuando ello sea posible:

a) a complementar el informe inicial, según sea necesario, a facilitar información acerca de los acontecimientos posteriores al suceso; y

a satisfacer en la mayor medida posible las peticiones de información adicional relativa al suceso que hagan los Estados afectados.

Artículo V

Procedimientos para informar acerca de sucesos

1) Los informes se cursarán al Estado ribereño más próximo por los canales de telecomunicaciones más rápidos de que se disponga y dándoles la máxima prioridad posible.

2) A fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente Protocolo, las Partes en el presente Convenio emitirán o dispondrán que se emitan reglamentos o instrucciones relativos a los procedimientos que habrán de seguirse para informar acerca - de sucesos en que estén involucradas sustancias perjudiciales, basándose para ello en las directrices elaboradas por la Organización."

La presente es copia fiel y completa en español de las Enmiendas de 1985 al Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (referentes al Protocolo I del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978), aprobadas en Londres, Gran Bretaña el día cinco del mes de diciembre del año de mil novecientos ochenta y cinco, mediante la Resolución MEPC 21(22) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

Extiendo la presente, en siete páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los doce días del mes de agosto del año de mil novecientos noventa y tres, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo. - Conste. - Rúbrica

sigue en la pagina 1 de la segunda Sección

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

10-26-93 EL EMBAJADOR ANDRES ROZENTAL, SUBSECRETARIO "A" DE RELACIONES EXTERIORES,

CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada de las Enmiendas de 1987 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (Asignación del carácter de zona especial al Golfo de Adén), aprobadas en Londres, Gran Bretaña, el primer día del mes de diciembre del año de mil novecientos ochenta y siete, mediante la Resolución MEPC 29 (25) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

RESOLUCION MEPC 29 (25)

aprobada el 1 de diciembre de 1987

APROBACION DE ENMIENDAS DEL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

(Asignación del carácter de zona especial al Golfo de Adén)

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

Tomando Nota de las funciones que el artículo 16 del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Convenio de 1973") y la resolución A.297(VIII) confieren al Comité de Protección del Medio Marino por lo que concierne al examen y aprobación de enmiendas al Convenio de 1973,

Tomando Nota Además del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Protocolo de 1978"),

Habiendo Examinado en su 25o. periodo de sesiones las enmiendas del Protocolo de 1978, propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1.- Aprueba, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas del Anexo del Protocolo de 1978, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. Decide, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de octubre de 1988 a menos que, antes de esa fecha, un tercio o más de un tercio de las Partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen el 50% o más del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan comunicado a la Organización objeciones a las enmiendas;

3. Invita a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas, una vez aceptadas con arreglo al párrafo 2 supra, entrarán en vigor el 1 de abril de 1988;

4. Pide al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1978;

5. Pide Además al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Protocolo de 1978.

ANEXO

ENMIENDAS DE 1987 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

ANEXO I

Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos

Regla 10

Métodos para prevenir la contaminación por hidrocarburos desde buques que operen en zonas especiales

Sustitúyase el texto existente del párrafo 1) por el siguiente:

"1) A los Efectos del presente anexo las zonas especiales son el Mar Mediterráneo, el Mar Báltico, el Mar Negro, el Mar Rojo, la "zona de los Golfos" y el Golfo de Adén, según se definen a continuación:

a) Por zona del Mar Mediterráneo se entiende este mar propiamente dicho, con sus golfos y mares interiores, situándose la divisoria con el Mar Negro en el paralelo 41°N y el límite occidental en el meridiano 5°36'W que pasa por el Estrecho de Gibraltar.

b) Por zona del Mar Báltico se entiende este mar propiamente dicho, con los Golfos de Botnia y de Finlandia y la entrada al Báltico hasta el paralelo que pasa por Skagen, en el Skagerrak, a 57°44,8'N.

c) Por zona del Mar Negro se entiende este mar propiamente dicho, separado del Mediterráneo por la divisoria establecida en el paralelo 41°N.

d) Por zona del Mar Rojo se entiende este mar propiamente dicho, con los Golfos de Suez y Acaba, limitando al sur por la línea loxodrómica entre Ras si Ane (12°28,5'N, 43°19,6'E) y Husn Murad (12°40,4'N, 43°30,2'E).

e) Por "zona de los Golfos" se entiende la extensión de mar situada al noroeste de la línea loxodrómica entre Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) y Ras al Fasteh (25°04'N, 61°25'E).

f) Por zona del Golfo de Adén se entiende la parte del Golfo de Adén que se encuentra entre el Mar Rojo y el Mar de Arabia, limitada al oeste por la línea loxodrómica entre Ras si Ane (12°28,5'N, 43°19,6'E) y Husn Murad (12°40,4'N, 43°30,2'E), y al este por la línea loxodrómica entre Ras Asir (11°50'N, 51°16,9'E) y Ras Fartak 15°35'N, 52°13,8'E".

Sustitúyase el texto existente del párrafo 7 b) por el siguiente:

"b) Zona del Mar Rojo, Zona de los Golfos y Zona del Golfo de Adén:".

La presente es copia fiel y completa en español de las Enmiendas de 1987 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (Asignación del carácter de zona especial al Golfo de Adén), aprobadas en Londres, Gran Bretaña, el primer día del mes de diciembre del año de mil novecientos ochenta y siete, mediante la Resolución MEPC 29 (25) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

Extiendo la presente, en seis páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los doce días del mes de agosto del año de mil novecientos noventa y tres, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- Conste.- Rúbrica.

EL EMBAJADOR ANDRES ROZENTAL, SUBSECRETARIO "A" DE RELACIONES EXTERIORES,

CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada de las Enmiendas de 1989 al Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques, que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ), aprobadas en Londres, Gran Bretaña, el día diecisiete del mes de marzo del año de mil novecientos ochenta y nueve, mediante la Resolución MEPC 32 (27) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

RESOLUCION MEPC.32(27)

aprobada el 17 de marzo de 1989

APROBACION DE LAS ENMIENDAS AL CODIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCION Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUIMICOS PELIGROSOS A GRANEL

(CODIGO CIQ)

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO.

Recordando el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

Tomando nota del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "el Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "el Protocolo de 1978"), que especifican conjuntamente el procedimiento de enmiendas del Protocolo de 1978 y confieren al órgano competente de la Organización la función de examinar y aprobar las enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

Deseando que el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ) esté actualizado y sea compatible con el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGRQ), así como con los Apéndices II y III del Anexo II del MARPOL 73/78.

Habiendo examinado en su 27o. periodo de sesiones las enmiendas al Código propuestas por el Subcomité de Graneles Químicos en su 18o. periodo de sesiones y distribuidas de conformidad con el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

Considerando que es muy conveniente que las disposiciones del Código CIQ que son obligatorias en virtud del MARPOL 73/78 y del Convenio SOLAS 1974 sigan siendo idénticas a los efectos de estos dos Convenios.

1. Aprueba, de conformidad con el artículo 16 2) del Convenio de 1973, las enmiendas al Código CIQ, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. Decide, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 12 de abril de 1990, o en la fecha que el CSM decida que las enmiendas correspondientes a efectos del SOLAS 74 se consideran aceptadas de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) del mismo, si esta fecha es posterior, a menos que, antes de esa fecha, un tercio por lo menos de las Partes o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan comunicado a la Organización sus objeciones con respecto a las enmiendas;

3.- Invita al Comité de Seguridad Marítima a que considere la aprobación de las correspondientes enmiendas al Código CIQ (resolución MSC.4(48), en su forma enmendada), de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS 1974;

4.- Invita a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas, una vez aceptadas con arreglo al párrafo 2 supra, entrarán en vigor seis meses después;

5. Pide al Secretario General que, de conformidad con el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1978;

6. Pide además al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Protocolo de 1978.

ANEXO

ENMIENDAS DE 1989 AL

CODIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCION Y EL EQUIPO DE BUQUES

QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUIMICOS PELIGROSOS A GRANEL

(CODIGO.CIQ)

1 Regla 1.1.2: Al comienzo de la segunda línea, añádese la palabra "absoluta" delante de la palabra "no".

2 Regla 11.3.2.: Modifíquese la última frase de modo que diga: "No se utilizarán espumas a base de proteínas regulares".

3 Regla 11.4 - Prescripciones especiales: Modifíquese el texto existente de modo que diga: "Los agentes extintores que se consideran eficaces para determinados productos vienen indicados en la columna "1" de la tabla del capítulo 17".

4 Regla 15.1 - Cianhídrida de la acetona:

.1 Añádase al título la expresión "y lactonitrilo en solución (80% como máximo)".

.2 Modifíquese la primera frase de modo que diga: "La cianhidrina de la acetona y el lactonitrilo en solución (80% como máximo) deben ...".

5 Regla 15.10.1 (únicamente en el texto español):

.1 En la línea 4, sustitúyase la palabra "dadas" por "para todas".

6 Nueva regla 15.20 - Nitratos de octilo: Añádase una nueva regla "15.20 Nitratos de octilo" que diga:

"15.20 Nitratos de octilo, todos los isómeros.

15.20.1

La temperatura de transporte de la carga debe mantenerse por debajo de los 100° C para evitar que tenga lugar una reacción de descomposición exotérmica autosostenida.

15.20.2

La carga no podrá transportarse en recipientes a presión independientes fijados de forma permanente a la cubierta de los buques, a menos que:

.1 los tanques estén suficientemente aislados contra el fuego; y

.2 el buque cuente con un sistema de cortina de agua para los tanques de modo que la temperatura de la carga se mantenga por debajo de los 100° C y que el aumento de la temperatura en los tanques no excede de 1,5°C/hora en caso de incendio de 650°C (1200°F)."

7 Regla 16.7: Suprimanse las referencias "15.8.15", "15.8.21", "15.8.35", "15.8.36" y "15.8.37".

8 Capítulo 17 - Notas aclaratorias relativas a prevención de incendios:

.1 En la nota "a = espuma resistente al alcohol" se deberá añadir "o espuma para usos múltiples";

.2 en la nota "D = productos químicos secos" se deberá añadir la nota de pie de página siguiente:

En el caso de los sistemas a base de productos químicos secos puede que sea necesario utilizar un sistema adicional a base de agua para el enfriamiento de los mamparos límite. Para la cantidad de agua que se necesita basta con el sistema del colector contraincendios normal prescrito en la regla II-2/4 del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada."

9 Capítulo 17 - tabla y notas a pie de página

La tabla del resumen de prescripciones mínimas y sus correspondientes notas a pie de página se sustituirán por el texto indicado a continuación.

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Notas de pie de página para el Código CIQ

a Se aplica al amoníaco acuoso, 28% como máximo, pero no menos de un 10%.

Amoníaco acuoso (28% como máximo)

b Si el producto objeto del transporte contiene disolventes inflamables que le dan un punto de inflamación no superior a 60°C, prueba en vaso cerrado, hay que proveer sistemas eléctricos especiales y un detector de vapores inflamables.

Diisocianato de difenilmetano

Isocianato de polimetilfenileno

c Si bien el agua es adecuada para extinguir incendios al aire libre que afecten a productos químicos a los que se aplique la presente nota, se debe evitar que el agua impurifique los tanques cerrados que contengan dichos productos químicos dado el riesgo de generación de gases potencialmente peligrosos.

Diisocianato de difenilmetano

Diisocianato de tolueno

Disocianato de trimetilhexametileno (isómero 2,2,4- y 2,4,4-)

d Solamente se aplica el No. ONU 1198 a este producto si el punto de inflamación es inferior a 60°C, prueba en vaso cerrado.

Formaldehído en solución (45% como máximo)

e Se aplica al formaldehído en soluciones, 45% como máximo, pero no menos de un 5%.

Formaldehído en solución (45% como máximo)

f Se aplica al ácido clorhídrico al 10% o más.

Cloruro de aluminio (30% como máximo)/ácido clorhídrico

(20% como máximo), en solución

Acido clorhídrico

g Dada la posibilidad de que se produzcan explosiones, no se pueden utilizar productos químicos secos.

Anhídrico maleico

h Se ha asignado el No. ONU 2032 al ácido nítrico fumante rojo.

Acido nítrico (70% como mínimo)

i El No. ONU depende del punto de ebullición de la sustancia.

Polietilenpoliaminas

Isocianato de polimetilenoipolifenilo

j Se asigna el No. ONU a esta sustancia cuando contiene más del 3% de isómero orto.

Fosfato de tricresilo (con un 1% como mínimo de isómero orto-)

k El fósforo amarillo o blanco se mantiene para el transporte por encima de su temperatura de autoignición y, en consecuencia, el punto de inflamación no es una referencia adecuada. Las prescripciones relativas al equipo eléctrico pueden ser análogas a las que rigen para las sustancias con un punto de inflamación superior a 60°C, prueba en vaso cerrado.

Fósforo amarillo o blanco

l El azufre (fundido) tiene un punto de inflamación superior a 60°C, prueba en vaso cerrado; no obstante, el equipo eléctrico habrá de ser certificado como seguro respecto de los gases desprendidos.

Azufre (fundido)

m El No. ONU 2672 se refiere al amoníaco en solución de un 10-35%.

Amoníaco acuoso (28% como máximo)

n El No. ONU 2511 se aplica al ácido 2-cloropropiónico solamente.

Acido 2- o 3-cloropropiónico

o El dinitrotolueno no se transportará en tanques de cubierta.

Dinitrotolueno (fundido)

p Se utilizarán sensores térmicos para monitorizar la temperatura de la bomba de carga, a fin de detectar si hay calentamiento excesivo debido a un fallo de la bomba.

Dinitrotolueno (fundido)

q Las prescripciones están basadas en los isómeros que tienen un punto de inflamación igual o inferior a 60°C, prueba en vaso cerrado; algunos isómeros tienen un punto de inflamación superior a 60°C, prueba en vaso cerrado, y, por consiguiente, las prescripciones basadas en la inflamabilidad no serían de aplicación a tales isómeros.

Hectanol (todos los isómeros)

r La referencia 16A.2.2. se aplica al alcohol 1-undecílico solamente.

Alcohol undecílico

g Aplicable al alcohol decílico normal solamente.

Alcohol decílico (todos los isómeros)

t El No. ONU 1114 se aplica al benceno.

Benceno y mezclas de benceno que contienen un 10% o más de benceno.

u No se utilizarán productos químicos secos como agente extintor.

Nitropropano (60%) nitroetano (40%) en mezcla

v En los espacios cerrados se comprobará si hay vapores de ácido fórmico y monóxido de carbono gaseoso, producto de descomposición.

Ácido fórmico

w Aplicable al para-xileno solamente.

Xilenos

x Aplicable al isómero para y a las mezclas que contengan el isómero para cuya viscosidad sea de 25 mPa. s a 20°C.

Diclorobencenos (todos los isómeros)

y Aplicable al isómero para- y a las mezclas que contengan el isómero para- cuyo punto de fusión sea igual o superior a 0°C.

Diclorobencenos (todos los isómeros)

z Aplicable al isómero para- y a las mezclas que contengan el isómero para-cuyo punto de fusión sea igual o superior a 15°C.

Diclorobencenos (todos los isómeros)

aa Aplicable solamente a los productos cuyo punto de fusión sea igual o superior a 15°C.

Polietoxilatos (4-12) de nonilfenol

10 El capítulo 18 del Código CIQ se sustitirá por el siguiente:

El capítulo 18 del Código CIQ se sustituirá por el siguiente:

CAPITULO 18 - LISTA DE PRODUCTOS QUIMICOS A LOS CUALES NO SE APLICA EL CODIGO

1 A continuación se enumeran productos que se estima no quedan comprendidos en el ámbito de aplicación del presente Código. La lista puede servir de guía cuando se proyecte algún transporte a granel de productos cuya peligrosidad aún no haya sido evaluada.

2 Aunque los productos enumerados en el presente capítulo quedan fuera del ámbito de aplicación del Código, se advierte a las Administraciones que para transportarlos en condiciones de seguridad es posible que sea necesario tomar ciertas precauciones al respecto. Por consiguiente, las Administraciones tendrán que establecer las prescripciones de seguridad apropiadas.

NOTAS ACLARATORIAS

Nombre del producto En algunos casos los nombres de los productos pueden no

(columna a) ser idénticos a los que aparecen en las ediciones anteriores de los Códigos CIQ o CGrQ (en el índice de productos químicos se da una explicación).

Número ONU Es el número asignado a cada producto que figura en las

(columna b) recomendaciones propuestas por el Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas. Los número ONU se indican únicamente a título de información.

Categoría de La letra D indica la categoría de contaminación asignada

contaminación a cada producto con arreglo a lo dispuesto en el

(columna c) Anexo II del MARPOL 73/78. El símbolo "III" significa que, tras evaluar el producto, se concluyó que no correspondía a las categorías A, B, C ni D.

La categoría de contaminación entre paréntesis indica que al producto se le ha asignado provisionalmente una categoría de contaminación y que se necesita más información para completar la evaluación de los riesgos de contaminación que entraña. Se utiliza la categoría de contaminación asignada hasta que se complete la evaluación de dichos riesgos.

a b c

Categoría de
contaminación que registrá
para las descargas en
régimen operacional

Nombre del producto	Número ONU	(regla 3 del Anexo II)
Acetona	1090	III
Alcoholes (C13 y superiores)	-	III
Bebidas alcohólicas, N.E.P.	3065	III
Alquilbencenos (C9-C17)	-	(D)
Sulfato de aluminio en solución	-	D
Aminoetildietanolamina/ Aminoetiletanolamina, en solución	-	III
2-Amino-2-hidroximetil- 1,3 propanodiol en solución (40% como máximo)	-	III
Sulfato amónico en solución	-	D
Alcohol amílico normal	1105	D

Alcohol amílico secundario	1105	D
Alcohol amílico terciario	1105	III
Alcohol amílico primario	1105	D
Aceites animales y de pescado, N.E.P.	-	D
(incluido el aceite de esperma y el aceite de hígado de bacalao)		
Zumo de manzana	-	III
Alcohol behenílico	III	
Ester trioctílico del ácido bencenotricarboxílico	-	III
Mezcla básica de líquido para frenos (Eter de poli (2-8) alquilen (C2-C3) glicol y éter monoalquílico (C1-C4) del polialquilen (C2-C10= glicol y sus ésteres de borato) 1/	-	D
Acetato de butilo secundario	1123	D
Alcohol butílico normal	1120	III
Alcohol butílico secundario	1120	III
Alcohol butílico terciario	1120	III

Butilenglicol - D

gamma-Butirolactona - D

1/ Usese "Mezcla básica de líquido para frenos" como nombre de expedición en el documento de embarque.

Estereato de butilo - III

Carbonato cálcico en suspensión - III

acuosa espesa

Hidróxido cálcico en suspensión - D

acuosa espesa

Nitrato cálcico/nitrato magnésico/ III

cloruro potásico, en solución

epsilon-Caprolactama (fundida o - D

en soluciones acuosas)

Alcohol cetílico/estearílico III

Parafinas cloradas (C14-C17) III

(con un 52% de cloro)

Cloruro de colina en solución - D

Arcilla en suspensión acuosa espesa III

Fangos de lavado de carbón III

Ester metílico del ácido graso D

del aceite de coco

Decahidronaftaleno	1147	(D)
Decilbenceno	-	D
Dextrosa en solución	-	III
Diacetón-alcohol	1148	D
Ftalatos de dialquilo (C7-C13)	-	D
Dietilenglicol	-	III
Eter butílico del dietilenglicol	-	III
Acetato del éter butílico del deitilenglicol	-	(D)
Eter dibutílico del dietilenglicol	-	D
Eter dietílico del dietilenglicol	-	III
Eter etílico del dietilenglicol	-	III
Acetato del éter etílico del dietilenglicol	-	(D)
Acetato del éter metílico del dietilenglicol	-	(D)
Sal pentasódica del ácido dietilentríaminapentaacético, en solución	-	III
Adipato de di-(2-etilhexilo)	-	D
Sal disódica del 1,4-dihidro-9, 10-	-	D

dihidroxiantraceno en solución

Ftalato de diheptilo - III

Ftalato de dihexilo - III

Diisobutilcetona 1157 D

Ftalato de diisodecilo - D

Adipato de diisononilo - D

Ftalato de diisooctilo - III

Diisopropilnaftaleno - D

2,2-Dimetil-1,3-propanodiol - (D)

Ftalato de dinonilo - D

Ftalato de dioctilo - III

Dipropilenglicol - III

Eter metílico del dipropilenglicol - (D)

Ftalato de tridecilo - D

Ftalato de diunecilo - D

Dodecano (todos los isómeros) - III

Sal dipotásica del ácido - (D)

dodecilsuccínico, en solución

Dodecibenceno - III

Salmueras de perforación: - III

bromuro cálcico en solución

cloruro cálcico en solución

cloruro sódico en solución

2-Etoxietanol 1171 D

Acetato de etilo 1173 D

Acetoacetato de etilo - (D)

Alcohol etílico 1170 III

Carbonato de etileno - III

Sal tetrasódica del ácido - D

etilendiaminotetraacético,

en solución

Etilenglicol - D

Acetato del etilenglicol - (D)

Eter butílico del etilenglicol 2369 III

Eter isopropílico del etilenglicol - D

Eter metibutílico del etilenglicol - D

Eter metílico del etilenglicol 1188 D

Acetato del éter metílico del 1189 D

etilenglicol

Eter fenílico del etilenglicol - D

Eter terc-butílico del etilenglicol - III

Eter fenílico del etilenglicol/ - D

éter fenílico del dietilenglicol,

en mezcla

Acido 2-etilhexanoico - D

Copolímero etilano-acetato de vinilo - III

(en emulsión)

Propionato de etilo 1195 D

Acido graso saturado (C13 y superiores) - III

Sal trisódica del ácido - D

ferrohidroxietilendiaminotriacético

en solución

Formamida - D

Glucosa en solución - III

Glicerina - III

Polialcoxilato de glicerol - III

Triacetato de glicerilo - (III)

Sal sódica de la glicina, - III

en solución

Glioxal en solución - D

(40% como máximo)

Acido heptanoico normal	-	D
Hexametildiamina en solución	-	D
(50% como máximo)		
Hexametilenglicol	-	III
Hexametilentetramina en solución	-	D
Acido hexanoico	-	D
Hexanol	2282	D
Hexilenglicol	-	III
Sal trisódica del ácido	-	D
N-(hidroxietil) etilendiamino- triacético, en solución		
Alcohol isoamílico	1105	D
Alcohol isobutílico	1212	III
Formiato de isobutilo	2393	D
Isoforona	-	D
Acetato de isopropilo	1220	III
Alcohol isopropílico	1219	III
Caolín en suspensión acuosa espesa	-	III
Acido láctico	-	D
Manteca	-	III
Látex:	-	III

Caucho estireno-butadieno

Copolímero carboxilado

estireno-butadieno

Sal sódica del ácido - III

lignosulfónico en solución

Cloruro de magnesio en solución - III

Hidróxido de magnesio en suspensión - III

acuosa espesa

3-Metoxi-1-butanol - III

Acetato de 3-metoxibutilo - D

Acetato de metilo 1231 III

Acetoacetato de metilo - D

Alcohol metílico 1230 III

Metilbutenol - (D)

Metil-terc-butiléter 2398 D

Metibutilcetona - D

Metilbutinol - D

Metilcetilcetona 1193 III

Metilisobutilcetona 1245 D

3-Metil-3-metoxi-butanol - III

Acetato de 3-metil-3-metoxibutilo - III

Melazas - III

Sal sódica del ácido - D

naftalensulfónico, formaldehído

copolímero, en solución

Sal trisódica del ácido - D

nitrilotriacético, en solución

Acido nonanoico (todos los isómeros) - D

Metacrilato de nonilo monómero - (D)

Líquido nocivo, N.E.P. (17) - D

(nombre comercial...,

contiene...) Cat. D1/

Líquido no nocivo, N.E.P. (18) - III

(nombre comercial...,

contiene...) Apéndice III 1/

Acido octanoico (todos - D

los isómeros)

Acetato octílico normal - D

Adipato octildecílico - III

Olefinas (C13 y superiores, - III

todos los isómeros)

1/ En el caso de una determinada carga de grupos de sustancias N.E.P. (no especificada en otra parte) considerada como comprendida en este grupo de sustancias N.E.P. y que se transporte en un buque, habrá que incluir en el documento de expedición esta denominación, así como el nombre comercial de la carga y uno o dos de los componentes principales.

alfa-Olefinas (C13-C18) - III

Acido oleico - D

Ester metílico del ácido graso - D

del aceite de palma

Estearina de palma - D

Parafinas normales (C10-C20) - III

Cera de parafina - III

Pentaetilenhexamina - D

Acido pentanoico - D

Vaselina - III

Cloruro de polialuminio en - III

solución

Polibuteno - III

Polietilenglicol - III

Eter dimetílico del - III

polietilenglicol

Polipropilenglicol - D

Eter metílico del - III

polipropilenglicol

Polisiloxano - III

Acetato de propilo normal 1276 D

Alcohol propílico normal 1274 III

Copolímero del propileno-butileno - III

Propilenglicol - III

Eter etílico del propilenglicol - (D)

Eter metílico del propilenglicol - (D)

Eter monoalquílico del propilenglicol - (D)

Aluminosilicato sódico en - III

suspensión acuosa espesa

Carbonato sódico en solución - D

Silicato sódico en solución - D

Sorbitol en solución - III

Sulfolano - D

Sebo - D

Acido graso de sebo - (D)

Tetraetilenglicol - III

Tridecano - III

Acido tridecanoico - (III)

Trietilenglicol - III

Eter butílico del trietilenglicol	-	III
Eter etílico del trietilenglicol	-	(D)
Eter metílico del trietilenglicol	-	(D)
Triisopropanolamina	-	III
Poliétoxilato de trimetilolpropano	-	D
Tripropilenglicol	-	III
Eter metílico del tripropilenglicol	-	(D)
Urea/fosfato amónico monobásico y dihidrogenofosfato amónico/cloruro de potasio, en solución	-	(D)
Urea/nitrato amónico en solución	-	D
Urea/fosfato amónico en solución	-	D
Resina de urea-formaldehído en solución	-	III
Urea en solución	-	III
Aceites vegetales, N.E.P. (con inclusión de aceite de ricino, aceite de coco, aceite de maíz, aceite de semilla de algodón, aceite de cacahuate/maní, aceite de	-	D

linaza, aceite de oliva, aceite de

nuez de palma, aceite de palma,

aceite de semilla de colza, aceite

de afrecho de arroz, aceite de

cártamo, aceite de sésamo, aceite

de semilla de soja, aceite de

girasol, aceite de tung)

Proteína vegetal hidrolizada, - III

en solución

Agua - III "

La presente es copia fiel y completa en español de las Enmiendas de 1989 al Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ), aprobadas en Londres, Gran Bretaña, el día diecisiete del mes de marzo del año de mil novecientos ochenta y nueve, mediante la Resolución MEPC 32 (27) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

Extiendo la presente, en sesenta páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los doce días del mes de agosto del año de mil novecientos noventa y tres, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- Conste.- Rúbrica.

EL EMBAJADOR ANDRES ROZWNTAL, SUBSECRETARIO ""A" DE RELACIONES EXTERIORES,

CERTIFICA:

Que los archivos de esta Secretaría obra copia certificada de las Enmiendas de 1989 al código para la construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CGrQ), aprobadas en Londres, Gran Bretaña, el día dieciseis del mes de marzo del año de mil novecientos ochenta y nueve, mediante la Resolución Mepc 33 (27) del Comité de Protección del medio Marino de la Organización Marítima Internacioneal, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

RESOLUCION MEPC: 33 (27)

aprobada el 17 de marzo de 1989

APROBACION DE LAS ENMIENDAS AL CODIGO PARA LA CONSTRUCCION Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUIMICOS PELIGROSOS A GRANEL

(CODIGO CGrQ)

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité los convenios internacionales relativos a la prevención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 de Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (en adelante llamado "el Convenio de 1973") y el artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (en adelante llamado "el Protocolo de 1978"), que especifican conjuntamente el procedimiento de emiendas del Protocolo de 1978 y confieren al órgano competente de la Organización la función de examinar y aprobar las emiendas al COnvenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

DESEANDO que el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transportan productos Químicos Peligrosos a Granel. (Código CGrQ) esté actualizado y sea compatible con el Código

Internacional para la Construcción y Equipo de Buques que Transportan Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ), así como los apéndices II y III del anexo del MARPOL 73/78,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de la resolución MEPC 32 (27), mediante la cual el Comité aprobó enmiendas al Código CIQ,

RECONOCIENDO la necesidad de poner en vigor las correspondientes enmiendas al Código CGRQ vigente en la fecha en que las enmiendas al Código CIQ entren en vigor,

HABIENDO EXAMINADO en su 27o. periodo de sesiones las enmiendas al Código CGRQ propuestas por el Subcomité de Graneles Químicos en su 18o. periodo de sesiones y distribuidas de conformidad con el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1 A PRUEBA, de conformidad con el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, que las enmiendas al Código CGRQ, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 DECIDE, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se consideran aceptadas en la fecha que se cumplan las condiciones para la entrada en vigor de las enmiendas al Código CIQ aprobadas por el Comité mediante la resolución 32 (27), a menos que, antes de esa fecha, un tercio por lo menos de las partes o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan comunicado a la Organización sus objeciones con respecto a las enmiendas;

3 INVITA a las partes a que tomen nota de que, de conformidad con el artículo 16 2) g) ii) del convenio de 1973, las enmiendas, una vez aceptadas con arreglo al párrafo 2) supra, entrarán en vigor seis meses después;

4 PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1978;

5 PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean partes en el Protocolo de 1978.

ANEXO

ENMIENDAS AL CODIGO PARA LA CONSTRUCCION Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUIMICOS PELIGROSOS A GRANDEL

(CODIGO CGRQ)

1 Capítulo III, Sección E - Prevención de Incendios: Modifíquese la frase introducción de modo que diga:

"Los agentes extintores que se consideran eficaces para determinados productos vienen indicados en la columna "I" de la tabla del capítulo VI."

y suprimase la última frase que aparece en el aprato correspondiente a "Prevención de incendios" de las Notas aclaratoria.

2 Regla 3.14.2: Modifíquese la última frase de modo que diga: "No se utilizarán espumas a base de proteínas regulares".

3 Regla 4.4. - Cianhidrina de la acetona

.1 Añádese al título la expresión "y lactonitrilo en solución (80% como máximo)".

.2 Modifíquese la primera frase de modo que diga:

"La cianhidrina de la acetona y el lactonitrilo en solución deben...".

4 Nueva regla 4.22 - Nitratos de octilo: Añádese una nueva regla "4.22 Nitratos de octilo" que diga:

"4.22 Nitratos de octilo, todos los isómeros.

4.22.1

La temperatura de transporte de la carga debe mantenerse por debajo de los 100°C para evitar que tenga lugar una reacción de descomposición exotérmica autosostenida.

4.22.2

La carga podrá transportarse en recipientes a presión independientes fijados de forma permanente a la cubierta de los buques, a menos que:

.1 los tanques estén suficientemente aislados contra el fuego; y

.2 el buque cuente con un sistema de cortina de agua para los tanques de modo que la temperatura de la carga se mantenga por debajo de los 100°C y que el aumento de la temperatura en los tanques no exceda de 1,5°C/hora en caso de incendio de 650°C (1200°F)".

5 Capítulo VI - Notas aclaratorias relativas a prevención de incendios:

.1 A la nota "D= productos químicos secos" se deberá añadir la nota a pie de página siguiente:

"En el caso de los sistemas a base de productos químicos secos, puede que sea necesario utilizar un sistema adicional a base de agua para el enfriamiento de los mamparos límite. Para la cantidad de agua que se necesita basta con el sistema de colector contra incendios normal prescrito en la regla II- 2/4 del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada."

.2 Agreguese la nueva nota siguiente:

"Información más amplia con respecto a los extintores indicados en la columna "I" de capítulo VI figura en la columna "I" del capítulo 17 del Código CIQ:"

6 Capítulo VI - Tabla

La tabla del resumen de prescripciones mínimas se sustituye la indicada a continuación.

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

7 Notas de pie de página para el Código CGrQ

a La disposición 4.17 se aplica al amoniaco acuoso, 28 % como máximo, pero no menos de 10%.

Amoniaco acuoso (28% como máximo)

b Si el producto objeto del transporte contiene disolventes inflamables que le dan un punto de inflamación no superior a 60°C, prueba en vaso cerrado, hay que proveer sistemas eléctricos especiales y un detector de vapores inflamables.

Diisocianato de difenilmetano

Isocianato de polimetileno-polifenilo

c Si bien el agua es adecuada para extinguir incendios al aire libre que afecten a productos químicos a los que se aplique la presente nota, se debe evitar que el agua impurifique los tanques cerrados que contengan dichos productos químicos dado el riesgo de generación de gases potencialmente peligrosos.

Diisocianato de difenilmetano

Diisocianato de isoforona

Isocianato de polimetileno-polifenilo

Diisocianato de tolueno

Diisocianato de trimetilhexametileno

(isómeros 2,2,4- y 2,4,4-)

d Solamente se aplica el No. ONU 1198 a este producto si el punto de inflamación es inferior a 60°C, prueba en vaso cerrado.

Formaldehído en solución (45% como máximo)

e La disposición 4.17 se aplica al formaldehído en solución, 45% como máximo, pero no menos de un 5%.

Formaldehído en solución (45% como máximo)

f La disposición 4.17 se aplica al ácido clorhídrico al 10% o más.

Cloruro de aluminio (30% como máximo)/ácido clorhídrico

(20% como máximo), en solución

Acido clorhídrico

g Dada la posibilidad de que se produzcan explosiones, no se pueden utilizar productos químicos secos.

Anhídrido maleico

h Se ha asignado el No. ONU 2032 al ácido nítrico fumante rojo.

Acido nítrico (70% como mínimo)

i El No. ONU depende del punto de ebullición de la sustancia.

Polietilenpoliaminas

Isocianato de polimetileno-polifenilo

j Se asigna el No. ONU a esta sustancia cuando contiene más del 3% de isómero orto.

Fosfato de tricresilo (con un 1% como mínimo de isómero orto-)

k El No. ONU se aplica al ácido 2-cloropropiónico solamente.

Acido 2- ó 3-cloropropiónico

l El dinitrotolueno no se transportará en tanques de cubierta.

Dinitrotolueno (fundido)

m Se utilizarán sensores térmicos para monitorizar la temperatura de la bomba de carga a fin de detectar si hay calentamiento excesivo debido a un fallo de la bomba.

Dinitrotolueno (fundido)

n No se utilizarán productos químicos secos como agente extintor.

Nitropropano (60%)/nitroetano (40%) en mezcla

o El No. ONU 2672 se refiere a la solución amónica 10-35%.

Amoniaco acuoso (28% como máximo)

p Aplicable al alcohol decílico normal solamente.

Alcohol decílico (todos los isómeros)

q Las prescripciones están basadas en los isómeros que tienen un punto de inflamación igual o inferior a 60°C, prueba en vaso cerrado; algunos isómeros tienen un punto de inflamación superior a 60°C, prueba en vaso cerrado, y, por consiguiente, las prescripciones basadas en la inflamabilidad no serían de aplicación a tales isómeros.

Heptanol (todos los isómeros)

r La disposición 5A.2.2 se aplica al alcohol 1-undecílico solamente.

Alcohol undecílico

s El No. ONU 1114 se aplica al benceno.

Benceno y mezclas de benceno que contienen un 10% o más de benceno

t En los espacios cerrados se comprobará si hay vapores de ácido fórmico y monóxido de carbono gaseoso, producto de descomposición.

Acido fórmico

u Aplicable al para-xileno solamente

Xilenos

v Aplicable al isómero para- y a las mezclas que contengan el isómero para- cuya viscosidad sea de 25 mPa.s a 20°C.

Diclorobencenos (todos los isómeros)

w Aplicable al isómero para- y a las mezclas que contengan el isómero para- cuyo punto de fusión sea igual o superior a 0°C.

Diclorobencenos (todos los isómeros)

x Aplicable al isómero para- y a las mezclas que contengan el isómero para- cuyo punto de fusión sea igual o superior a 15°C.

Diclorobencenos (todos los isómeros)

y Aplicable solamente a los productos cuyo punto de fusión sea superior a 15°C.

Polietoxilatos (4-12) de nonifenol

z No se permite el aluminio

Acido cloroacético (80% como máximo)

aa puede utilizarse cobre, latón y bronce.

Hidróxido potásico en solución

Hidróxido sódico en solución

8 El capítulo VII del código CGrQ se sustituirá por el siguiente:

CAPITULO VII - LISTA DE PRODUCTOS QUIMICOS A LOS CUALES NO SE APLICA EL CODIGO.

1 A continuación se enumeran productos que se estima no queden comprendidos en el ámbito de aplicación del presente Código. La lista puede servir de guía cuando se proyecte algún transporte a granel de productos cuya peligrosidad aún no haya sido evaluada.

2 Aunque los productos enumerados en el presente capítulo quedan fuera del ámbito de aplicación del Código, se advierte a las Administraciones que para transportarlos en condiciones de seguridad es posible que sea necesario tomar ciertas precauciones al respecto. Por consiguiente, las Administraciones tendrán que establecer las prescripciones de seguridad que sean apropiadas.

NOTAS ACLARATORIAS

Nombre del producto	En algunos casos los nombres
(columna a)	de los productos pueden no ser
	idénticos a los que aparecen en
	las ediciones anteriores de los
	Códigos CIQ o CGrQ (en el índice de productos químicos se da
	una explicación).

Número ONU (columna b)	Es el número asignado a cada producto que figura en las recomendaciones propuestas por el Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercancías Peligrosas. Los números ONU se indican únicamente a título de información.
Categoría de contaminación (columna c)	La letra D indica la categoría de contaminación asignada a cada producto con arreglo a lo dispuesto en el Anexo II del MARPOL 73/78. El símbolo "III" significa que, tras evaluar el producto, se concluyó que no correspondía a las categorías A,B, C ni D. La categoría de contaminación entre parentesis indica que la producto se le ha asignado provisionalmente una categoría de contaminación y que se ne-

cesita más información para completar la evaluación de los riesgos de contaminación que entraña. Se utiliza la categoría de contaminación asignada hasta que se complete la evaluación de dichos riesgos.

a	b	c
Categoría de contaminación que regirá para las descargas en régimen operacional		
Nombre del producto	Número ONU	(regla 3 del Anexo II)
III Acetona		1090
Alcoholes (C13 y superiores)	-	III
Bebidas alcoholicas, N.E.P.	3065	III
Alquibencenos (C9-C17)	-	(D)
Sulfato de aluminio en solución	-	D
Aminoetildietanolamina/ aminoetiltanolamina, en solución	-	III

2-Amino-2-hidroximetil-	—	III
1,3-propanodiol en solución (40% como máximo)		
Sulfato amónico en solución	—	D
Alcohol amílico normal	1105	D
Alcohol amílico secundario	1105	D
Alcohol amílico terciario	1105	III
Alcohol amílico primario	1105	D
Aceites animales y de pescado N.E.P. (incluido el aceite de esperma y el aceite de hígado de bacalao)	—	D
Zumo de manzana	—	III
Alcoholbehenílico		III
Ester trioctílico del ácido bencenotricarboxílico	—	III
Mezcla básica de líquido para frenos (eter de poli (2-8) alquien (C2-C3) glicol y éter monoalquilico (C1-C4) del polialquilen (C2-C10) glicol, y sus ésteres de borato) 1/		

	Acetato de butilo secundario	1123	D
	Alcohol butílico normal	1120	III
	Alcohol butílico secundario	1120	III
	Acohol butílico terciario	1120	III
D	Butienalcol		
	Estereatodebutilo		III

1/ Usese "Mezcla básica de líquido para frenos" como nombre de expedición en el documento de embarque.

c	a		b
	gamma-Butirolactona	—	D
	Carbonato cálcico en suspensión acuosa espesa	—	III
	Hidróxico cálcico en suspensión acuosa espesa	—	D
	Nitratocálcico/nitrato/magnésico/ cloruro potásico, en solución	—	III
	epsilon-Caprolactama (fundida o en soluciones acuosas)	—	D
	Alcoholcetílico/estearílico	—	III

Parafinascloradas(C14-C17)	—	III
(con un 52% de cloro)		
Cloruro de colina en solución	—	D
Arcillaensuspensiónacuosaespesa		III
Fangosdelavadodecarbón		III
Estermetílicodelácido-graso		D
del aceite de coco		
Decahidronaftaleno	1147	(D)
Decilbenceno	—	D
Dextrosa en solución	—	III
Diacetón-alcohol	1148	D
Ftalatos de dialquilo (C7-C13)	—	D
Dietilenglicol		—
III		
Eter butílico del dietilenglicol	—	III
Acetato de éter butílico del	—	(D)
dietilenglicol		
Eter dibutílico del dietilenglicol	—	D
Eter dietílico del dietilenglicol	—	III
Eter etílico del dietilenglicol		—
III		
Acetato del éter etílico del		—
(D)		

	dietilenglicol		
(D)	Acetato del éter metílico del		—
	dietilenglicol		
III	Sal pentasódica del ácido		—
	dietilentriaminapentaacético,		
	en solución		
	Adipato de di-(2-etilhexilo)	—	D
III	Ftalato de diheptilo		—
III	Ftalato de dihexilo		—
	Sal disódica del 1,4-dihidro-9, 10-	—	D
	dihroxiantraceno en solución		
	Diisobutilcetona	1157	D
	Ftalato de diisodecilo	—	D
	Adipato de diisononilo	—	D
	Ftalato de diisooctilo	—	III
	Diisopropilnaftaleno	—	D
	2,2-Dimetil 1,3-propanadiol	—	(D)
D	Ftalato de dinonilo		—
III	Ftalato de dioctilo		—

III	Dipropilenglicol		—
	Eter metílico del dipropilenglicol	—	(D)
D	Ftalato de ditridecilo		—
D	Ftalato de diundecilo		—
	Dodecano (todos los isómeros)	—	III
	Sal dipotásica del ácido dodecenilsuccínico, en solución	—	(D)
III	Dodecibenceno		—
	Salmueras de perforación: bromuro cálcico en solución cloruro cálcico en solución cloruro sódico en solución	—	III
	2-Etoxietanol	1171	D
	Acetato de etilo	1173	D
	Acetoacetato de etilo	—	(D)
III	Acohol etílico		1170
	Carbonato de etileno	—	III
	Sal tetrasódica del ácido	—	D

etilendiaminotetraacético,		
en solución		
D	Etilenglicol	—
	Acetato del etilenglicol	— (D)
	Eter butílico del etilenglicol	2369 III
	Eter terc-butílico del etilenglicol	— III
	Eter isopropílico del etilenglicol	— D
	Eter metilbutílico del etilenglicol	— D
	Eter metílico del etilenglicol	1188 D
	Acetato del éter metílico del etilenglicol	1189 D
	Eter fenílico del etilenglicol	— D
	Eter fenílico del etilenglicol/	— D
	Eter fenílico del dietilenglicol,	
	en mezcla	
	Copolímero etileno. acetato de vinilo	— III
	(en emulsión)	
	Acido 2-etilhexanoico	— D
	Propionato de etilo	1195 D
	Acido graso saturado (C13 y superiores)	— III

	Sal trisódica del ácido	—	D
	ferrohidroxietilendiamino-		
	triacético en solución		
	Formamida	—	D
	Glucosa en solución	—	III
III	Glicerina		—
	Polialcoxilato de glicerol	—	III
	Triacetato de glicerilo	—	(III)
	Sal sódica de la glicina,	—	III
	en solución		
	Glioxal en solución	—	D
	(40% como máximo)		
	Acido heptanoico normal	—	D
	Adipato de hexametildiamina	—	D
	(50% en solución acuosa)		
	Hexametilenglicol	—	III
	Hexametilentetramina en solución	—	D
	Acido hexanoico	—	D
D	Hexanol		2282
III	Hexilenglicol		—

	Sal trisódica del ácido	—	D
	N-(hidroxietil) etilendiamino- triacético, en solución		
	Acohol isoamílico	1150	D
	Acohol isobutílico	1212	III
	Formiato de isobutilo	2393	D
D	Isoforona		—
	Acetato de isopropilo	1220	III
	Acohol isopropílico	1219	III
	Caolín en suspensión acuosa espesa	—	III
	Acido láctico	—	D
III	Manteca		—
III	Látex		—
	Caucho estireno-butadieno		
	Copolímero carboxilado estireno-butadieno		
	Sal sódica del ácido lingosulfónico en solución	—	III
	Cloruro de magnesio en solución	—	III

Hidroxido de magnesio en suspensión	—	III
acuosa espesa		
3-Metoxi-1-butanol	—	III
Acetato de 3- Metoxibutilo	—	D
Acetato de metilo	1231	III
Acetoacetato de metilo	—	D
Alcohol metílico	1230	III
Metilbutenol	—	(D)
Metil-terc-butiléter	2398	D
Metilbutilcetona	—	D
Metilbutinol	—	D
Metiletilcetona	1193	III
Metilisobutilcetona	1245	D
3-Metil-3metoxi-butanol	—	III
Acetato deetil-3-metoxibutilo	—	III
Melazas	—	III
Sal sódica del ácido	—	D
naftalensulfónico, formaldehído		
copolímero, en solución		
Sal trisódica del ácido	—	D
nitrilotriacético, en solución		

Acido nonanoico (todos los isómeros)	—	D
Metracaliato de nonilo monómero	—	(D)
Líquido nocivo, N.E.P. (17)	—	D
(Nombre comercial contiene...) Cat. D 1/		
Líquido no nocivo, N.E.P. (18)	—	III
(nombre comercial..., contiene...) Apéndice III 1/		
Acido octanoico (todos los isómeros)	—	D
Acetato octílico normal	—	D
Adipato octildecílico	—	III
Olefinas (C13 y superiores, todos los isómeros)	—	III

1/ En el caso de una determinada carga de grupos de sustancias N.E.P. (no especificada en otra parte) considerada como comprendida en este grupo de sustancias N.E.P. y que se transporte en un buque, habrá que incluir en el documento de expedición esta denominación, así como el nombre comercial de la carga y uno o dos de los componentes principales.

	a	b
c		
	alfa-Olefinas (C13.C18)	III
D	Acido oleico	—

Ester metílico del ácido graso	—	D
del aceite de palma		
Estearina de palma	—	D
Parafinas normales (C10-C20)	—	III
Cera de parafina		—
III		
Pentaetilenhexamina	—	D
Acido pentanoico		—
D		
Vaselina		—
(III)		
Cloruro de polialuminio en	—	III
solución		
Polibuteno		—
III		
Polietilenglicol		—
III		
Eter dimetílico del		—
III		
polietilenglicol		
Polipropilenglicol	—	D
Eter metílico del		—
III		
polipropilenglico	—	III
Polisiloxano		—
III		

	Acetato de propilo normal	1276	D
	Alcohol propilico normal	1274	III
	Copolímero del propileno-butileno	—	III
III	Propilenglicol		—
	Eter etilico del propilenglicol	—	(D)
	Eter metílico del propilenglicol	—	(D)
	Eter monoalquínico del propilenglicol	—	(D)
	Aluminosicato sódico en suspensión acuosa espesa	—	III
	Carbonato sódico en solución	—	D
	Silicato sódico en solución	—	D
	Sorbitol en solución	—	III
D	Sulfolano		—
D	Sebo		—
	Acido graso de sebo	—	(D)
III	Tetraetilenglicol		—
III	Tridecano		—
	Acido Tridecanoico	—	(III)

III	Trietilenglicol		—
	Eter butílico de trietilenglicol	—	III
	Eter etílico del trietilenglicol	—	(D)
	Eter metílico del trietilenglicol	—	(D)
	Triisopropanolamina	—	III
	Polietoxilato de trimetilopropano	—	D
III	Tripropilenglicol		—
	Eter metílico del tripropilenglicol	—	(D)
	Urea/fosfato amónico monobásico y dihidrogenofosfato amónico/cloruro de potasio, en solución	—	(D)
	Urea/nitrato amónico en solución	—	D
	Urea/fosfato amónico en solución	—	D
	Resina de urea-formaldehído en solución	—	III
III	Urea en solución		—
	Aceites vegetales N.E.P. (con inclusión de aceite de ricino, aceite de coco, aceite de maíz, aceite de semilla de algodón,	—	D

aceite de cacahuete/mani, aceite de		
lianza, aceite de oliva, aceite de		
nuez de palma, aceite de palma,		
aceite de semilla de colza, aceite		
de afrecho de arroz, aceite de		
cártamo, aceite de sésamo, aceite		
de semilla de soja, aceite de		
girasol, aceite de tung)		
Proteína vegetal hidrolizada	—	III
en solución		
Agua		—
III		

La presente es copia fiel y completa en español de las Emiendas de 1989 al Código para la construcción y el equipo de Buques que Transportan Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CGrQ), aprobadas en Londres, Gran Bretaña, el día diecisiete del mes de marzo del año de mil novecientos ochenta y nueve, mediante la resolución MEP" 33 (27) del Comité de Protección del medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

Extiendo la presente, en cincuenta y nueve páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los doce días del mes de agosto del año de mil novecientos noventa y tres, a fin de incorporarla al Decreto de Prolongación respectivo.- Conste.- Rúbrica.

EL EMBAJADOR ANDRES ROZENTAL, SUBSECRETARIO "A" DE RELACIONES EXTERIORES,

CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada de las Emiendas de 1989 al Anexo del protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (Apéndices II y III del Anexo II del MARPOL 73/78), aprobadas en Londres, Gran Bretaña, el día diecisiete del mes de marzo del año de mil novecientos ochenta y nueve, mediante la Resolución MEPC 34 (27) del

Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

RESOLUCION MEPC.34 (27)

APROBACION DE LAS ENMIENDAS AL

ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO

AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA

PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS

BUQUES, 1973

Aprobada el 17 de marzo de 1989

(Apéndices II y III del Anexo II del MARPOL

73/78)

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (en adelante llamado "el Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la contaminación por los Buques, 1973 (en adelante llamado "el Protocolo de 1978"), que especifican conjuntamente el procedimiento de enmiendas del Protocolo de 1978 y confieren al órgano competente de la Organización la función de examinar y aprobar las enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

DESEANDO que los apéndices II y III del Anexo II del MARPOL 73/78 estén actualizados y sean compatibles con el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a granel (Código CIQ) y con el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CGrQ),

TOMANDO NOTA además de la resolución MEPC.32 (27), mediante la cual el Comité aprobó enmiendas al Código CIQ,

RECONOCIENDO la necesidad de poner en vigor las correspondientes enmiendas a los apéndices II y III del Anexo II del MARPOL 73/78 vigente en la fecha en que las enmiendas al Código CIQ entren en vigor,

HABIENDO EXAMINADO en su 27o. periodo de sesiones las enmiendas a los apéndices II y III del Anexo II del MARPOL 73/78 propuestas por el Subcomité de Graneles Químicos en su 18o. periodo de sesiones y distribuidas de conformidad con el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas a los apéndices II y III del Anexo II del MARPOL 73/78, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas en la fecha que se cumplan las condiciones para la entrada en vigor de las enmiendas al Código CIQ aprobadas por el Comité mediante la resolución MEPC.32 (27), a menos que, antes de esa fecha, un tercio por lo menos de las Partes o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan comunicado a la Organización sus objeciones con respecto a las enmiendas;

3. INVITA a las partes a que tomen nota de que, de conformidad con el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas, una vez aceptadas con arreglo al párrafo 2 supra, entrarán en vigor seis meses después;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1978;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Protocolo de 1978.

ANEXO

ENMIENDAS DE LOS APENDICES II Y III DEL

ANEXO II DEL MARPOL 73/78

Las listas que figuran en los apéndices II y III del Anexo II del MARPOL 73/78 se sustituyen por las indicadas a continuación.

APENDICE II

IV	Sustancia	APENDICE II		
		I	II	III
	Aceite carbólico 0,05		A	0,1
	Aceite de alcanfor	1130	B	
	Aceite de cáscara de nuez de		D	

anacarado (no tratado)

Aceites animales y de pescado, N.E.P.

D

incluye

Aceite de esperma

Aceite de hígado de bacalao

Aceites vegetales, N.E.P., incluye

D

Aceite de afrecho de arroz

Aceite de cacahuate/maní

Aceite de cártamo

Aceite de coco

Aceite de girasol

Aceite de linaza

Aceite de maíz

Aceite de nuez de palma

Aceite de oliva

Aceite de palma

Aceite de ricino

Aceite de semilla de algodón

Aceite de semilla de colza

Aceite de semilla de soja

Aceite de sésamo

Aceite de tung

Acetaldehído 1089 C

La categoría de contaminación entre paréntesis indica que al producto se le ha asignado provisionalmente una categoría de contaminación y que se necesita más información para completar la evaluación de los riesgos de contaminación que entraña. Se utiliza la categoría de contaminación asignada hasta que se complete la evaluación de dichos riesgos.

Sustancia	I	II	III	IV
Acetato de amilo comercial	1104	C		
Acetato de amilo normal 1104 C	1104		C	Acetato de amilo secundario
Acetato de bencilo		C		
Acetato de butilo normal	1123	C		
Acetato de butilo secundario	1123	D		
Acetato de ciclohexililo		(B)		
Acetato del etilenglicol		(D)		
Acetato de etilo	1173	D		
Acetato de 2-etoxietilo	1172	C		
Acetato de heptilo		(B)		
Acetato de hexilo	1233	B		
Acetato de isoamilo	1104	C		
Acetato de isobutilo	1213	C		

Acetato de metilamio	1233	(C)
Acetato de 3-metoxibutilo	2708	D
Acetato de octilo normal		D
Acetato de propilo normal	1276	D
Acetato de vinilo	1301	C
Acetato del éter butílico del dietilenglicol		(D)
Acetato del éter butílico del etilenglicol		(C)
Acetato del éter etílico del dietilenglicol		(D)
Acetato del éter metílico del dietilenglicol		(D)
Acetato del éter metílico del etilenglicol	1189	D
Acetoacetato de etilo		(D)
Acetoacetato de metilo		D
Acido acético		D
Acido acrílico	2218	D
Acido alquilbencenosulfónico	2584,	

Acido butírico	2820	D
Acido cítrico		D
Acido clorhídrico	1789	D
Acido cloroacético (80% como máximo)	1750	C
Acido 2- o 3- cloropropiónico		
Acido clorosulfónico	1754	C
Acido decanoico		C
Acido 2,2-dicloropropiónico		D
Acido di-(2-etilhexil) fosfórico	1902	C
Acido dimetiloctanoico		(C)
Acido 2-etilhexanoico		D
Acido fórmico	1779	D
Acido fosfórico	1805	D
Acido graso del aceite de coco		C
Acido graso del aceite de nuez de palma		(C)
Acido graso del sebo		D
Acido graso del tall oil		(C)
(ácidos resínicos de menos de un 20%)		
Acido heptanoico normal		(D)
Acido hexanoico		D

Acido láctico		D		
Acido láurico		B		
Acido metacrílico	2531	D		
Acido neodecanoico		C		
Acido nitrante (mezcla de ácido sulfúrico y ácido nítrico)	1796	(C)		
Acido nítrico (menos de un 70%)	2031	C		
Acido nítrico (70% como mínimo)	2031	C		
	2032			
Acido nonanoico (todos los isómeros)		D		
Acido octanoico (todos los isómeros)		D		
Acido oleico		D		
Acido pentanoico		D		
Acido propiónico	1848	D		
Acido sulfúrico	1830	C		
Acido sulfúrico agotado	1832	C		
Acido trimetilacético		D		
Acido undecanoico		(C)		
Acidos nafténicos		A	0,1	0,05
Acrilamida en solución (50% como máximo)	2074	D		

Acrilato de alquilo-copolímero		C		
de vinilpiridina en tolueno				
Acrilato de butilo normal	2348	B		
Acreitalo de decilo		A	0,1	0,05
Acrilato de 2-etilhexilo		B		
Acrilato de etilo	1917	A	0,1	0,05
Acrilato de 2-hidroxietilo		B		
Acrilato de isobutilo	2527	B		
Acrilato de metilo	1919	B		
Acrlonitrilo	1093	B		
Adipato de di-(2-etilhexilo)		D		
Adipato de dihexilo normal		B		
Adipato de diisononilo		D		
Adipato de dimetilo		B		
Adipato de hexametilenediamina		D		
(50% de solución acuosa)				
Adiponitrilo	2205	D		
Alcohol alílico	1098	B		
Alcohol amílico normal	1105	D		
Alcohol amílico primario	1105	D		

Alcohol amílico secundario	1105	D		
Alcohol bencílico		C		
Alcohol decílico (todos los isómeros)		B		
Alcohol dodecílico		B		
Alcohol furfurílico	2874	C		
Alcohol isoamílico	1105	D		
Alcohol metilamílico	2053	(C)		
Alcohol nonílico (todos los isómeros)		C		
Alcohol undecílico		B		
Aldehído isovaleriánico	2058	C		
Aldehídos octílicos		(B)		
Alquilatos para gasolina de aviación (parafinas C8 e isoparafinas, punto de ebullición entre 95 ° y 120° C)		(C)		
Alquilbencenos (C9- C17)		(D)		
Alquilsalicilato de calcio		C		
alquitrán de hulla 0,05			A	0,1
Aluminato sódico en solución		C		
Aminoetiletanolamina		(D)		
N-Aminoetilpiperazina	2815	D		

2-(2-Aminoetoxi) etanol	3055	D		
2-Amino-2-metil-1-propanol		D		
(90% como máximo)				
Amoniaco acuoso (28% como máximo)	2672*	C		
Anhídrido acético		D		
Anhídrido ftálico (fundido)	2214	C		
Anhídrido maleico	2215	D		
Anhídrido propiónico	2496	C		
Anilina	1547	C		
Benceno y mezclas de benceno que contienen un 10% o más de benceno	1114**	C		
Borohidrudo sódico (15% como máximo) hidróxido sódico en solución		C		
Buteno oligómero		B		
Butilamina (todos los isómeros)		C		
Butilbencenos (todos los isómeros)	2709	(A)	0,1	0,05
Butilenglicol		D		
Butiraldehído normal	1129	B		
Butirato de etilo	1180	C		
Butirato de metilo	1237	(C)		
gamma-Butirolactona		D		

epsilon-Caprolactama (fundida o en soluciones acuosas)		D	
Carbonato sódico en solución		D	
Cianhidrina de la acetona 0,05	1541	(A)	0,1
Cicloheptano	2241	(C)	
Ciclohexano	1145	C	
* El número ONU se refiere a la solución anómica 10-35%			
** El número ONU 114 corresponde al benceno.			
Ciclohexanol		C	
Ciclohexanona	1915	D	
Ciclohexilamina	2357	C	
1,3-Ciclopentadieno dímero (fundido)		B	
Ciclopentano	1146	(C)	
Ciclopenteno		(B)	
para-Cimeno	2046	C	
Clorhidrinas (crudas)		(D)	
Clorobenceno	1134	B	
Cloroformo	1888	B	
orto-Cloronitrobenceno	1578	B	

orto-Clorotolueno 0,05	2238	A	0,1
meta-Clorotolueno	2238	B	
para-Clorotolueno	2238	B	
Clorotoluenos (isómeros en mezcla) 0,05	2238	A	0,1
Cloruro de alilo	1100	B	
Cloruro de aluminio (30% como máximo) ácido clorhídrico (20% como máximo), en solución		D	
Cloruro de bencenosulfonilo	2225	D	
Cloruro de bencilo	1738	B	
Cloruro de colina en solución		D	
Cloruro de propilo normal		B	
Cloruro de vinilideno	1303	B	
Cloruro férrico en solución	2582	C	
Colofonia		B	
Colofonia, compuesto de inclusión fumárico, en dispersión acuosa		B	
Creosota (alquitrán de hulla) 0,05		A	0,1
Creosota (madera) 0,05		A	0,1

Cresoles (todos los isómeros) 0,05	2076	A	0,1
Crotonaldehído	1143	B	
Decahidronaftaleno	1147	(D)	
Deceno		B	
Decilbenceno		D	
Diacetato del etilenglicol		C	
Diacetón-alcohol	1148	D	
Dibromuro de etileno	1605	B	
Dibutilamina		C	
Diclorobencenos (todos los isómeros)	1592	B	
1,1-Dicloroetano	2362	B	
2,4-Diclorofenol 0,05	2021	A	0,1
1,6-Diclorohexano		B	
Diclorometano	1593	D	
1,1-Dicloropropano		B	
1,2-Dicloropropano	1279	B	
1,3-Dicloropropano		B	
1,3-Dicloropropeno	2047	B	
Dicloropropeno/dicloropropano, en mezcla		B	

Dicloruro de etileno	1184	B		
Dicromato sódico en solución (70% como máximo)		C		
Dietilamina	1154	C		
Dietilaminoetanol	2686	C		
Dietilbenceno	2049	C		
Dietilentriamina	2079	D		
Difenilo 0,05		A	0,1	0,1
Difenilo/éter difenílico en mezcla		A	0,1	0,05
Diisobutilamina	2361	(C)		
Diisobutilcetona	1157	D		
Diisobutileno	2050	B		
Diisocianato de difenilmetano	2489	(B)		
Diisocianato de isoforona	2290	B		
Diisocianato de tolueno	2078	C		
Diisocianata de trimetilhexametileno (isómeros 2,2,4- y 2,4,4-)	2328	B		
Diisopropanolamina		C		
Diisopropilamina	1158	C		
Diisopropilbenceno		A	0,1	0,05

(todos los isómeros)

Diisopropilnaftaleno D

Dímero del propileno (C)

N,N-Dimetilacetamida en solución D

(40% como máximo)

Dimetilamina en solución 1160 C

(46% como máximo)

Dimetilamina en solución (de más de 1160 C

un 45% pero no más de un 55%)

Dimetilamina en solución (de más de 1160 C

un 55% pero no más de un 65%)

N,N-Dimetilciclohexilamina 2264 C

Dimetiletanolamina 2051 D

Dimetilformamida 2265 D

2,2-Dimetil-1,3-propanodiol (D)

Dinitrotolueno (fundido) 1600 B

1,4-Dioxano 1165 D

Dipenteno 2052 C

Dipropilamina normal 2383 C

Disolvente nafta de alquitrán de hulla B

Disulfonato del éter dodecildifenílico		B	
en solución			
Disulfuro de carbono	1131	B	
Dodeceno (todos los isómeros)		(B)	
Dodecifenol 0,05		A	0,1
Epiclorhidrina	2023	C	
Espiritu blanco, aromático	1300	(B)	
inferior (15-20%)			
Estearina de palma		D	
Ester glicídico del ácido trialquilacético C10		B	
Ester metílico del ácido graso del aceite de coco		D	
Ester metílico del ácido graso del aceite de palma		D	
Estireno monómetro	2055	B	
Etanolamina	2491	D	
Eter butílico del polialquilenglicol		D	
Eter butílico normal	1149	C	
Eter dibutílico del dietilenglicol		D	

Eter dicloroetílico	1916	B		
Eter 2,2-dicloroisopropílico	2490	C		
Eter difenílico 0,05		A		0,1
Eter difenílico/éter difenilfenílico, en mezcla		A	0,1	0,05
Eter diglicílico del Bisfenol A		B		
Eter diglicílico del Bisfenol F		B		
Eter etílico del propilenglicol		(D)		
Eter etílico del trietilenglicol		(D)		
Eter etilvinílico	1302	C		
Eter fenílico del etilenglicol		D		
Eter fenílico del etilenglicol/éter fenílico del dietilenglicol, en mezcla		D		
Eter isopropílico	1159	D		
Eter isopropílico del etilenglicol		D		
Eter metilbutilico del etilenglicol		D		
Eter metílico del dietilenglicol		C		
Eter metílico del etilenglicol	1188	D		
Eter metílico del propilenglicol		(D)		
Eter metílico del trietilenglicol		(D)		

Eter metílico del tripropilenglicol		(D)	
Eter monoalquílico del propilenglicol		(D)	
Etilamilcetona	2271	C	
Etilamina	1036	(C)	
Etilamina en solución (72% como máximo)	2270	(C)	
Etilbenceno	1175	C	
N-Etilbutilamina		(C)	
Etilciclohexano		(C)	
N-Etilciclohexilamina		D	
Etilencianhidrina		(D)	
Etilencianhidrina	1135	C	
Etilendiamina	1604	C	
Etilenglicol		D	
orto-Etifenol 0,05		(A)	0,1
2-Etilhexilamina	2276	B	
Etiliden-norborneno		B	
2-Etil-3-propilacroleína		(B)	
Etiltolueno		(B)	
2-Etoxietanol	1171	D	
1-fenil-1-xililetano		C	

Fenol	2312		B	
Formaldehído en solución	1198		C	
(45% como máximo)	2209			
Formamida			D	
Formiato de isobutilo	2393		D	
Formiato de metilo	1243		D	
Fosfato de tributilo			B	
Fosfato de tricresilo (con menos de 0,05 un 1% de isómero orto-)			A	0,1
Fosfato de tricresilo (con un 1 %como mínimo de isómero orto-)	2574*	A	0,1	0,05
0.05			A	0,1
Fosfato de trixilio				
fósforo amarillo o blanco	1381		A	0,1
0.05				
	2447			
Ftalato de butilbencilo			A	0,1
0,05				
Ftalato de dibutilo			A	0,1
0.05				
Ftalato de dietilo			C	
Ftalato de diisobutilo			B	
Ftalato de diisodecilo			D	

Ftalato de dimetilo			C
Ftalato de dinonilo			D
Ftalato de ditridecilo			D
Ftalato de diundecilo			D
Ftalatos de dialquilo (C7-C13)			D
Furfural		1199	C
Glioxal en solución (40% como máximo)			D
Glutaraldehído en solución (50% como máximo)			D
Glutarato de dimetilo			C
* El número ONU 2574 corresponde al fosfato de tricresilo con más del 3% de isómero orto.			
Heptano (todos los isómeros)	1206	(C)	
Heptanol (todos los isómeros)		C	
Hepteno (todos los isómeros)		C	
Hexametilendiamina en solución 2493 C	1783		C Hexametilanimina
Hexametilentetramina en solución		D	
Hexano (todos los isómeros)	1208	(C)	
Hexanol	2282	D	
Hexeno (todos los isómeros)		(C)	
Hidrosulfito sódico en solución	2693	D	

(35% como máximo)

Hidrosulfuro sódico en solución 2949 B

(40% como máximo)

Hidrosulfuro sódico/sulfuro B

amónico en solución

Hidróxido de calcio en suspensión D

acuosa espesa

Hidróxido potásico en solución 1814 C

Hidróxido sódico en solución 1824 D

Hipoclorito cálcico en solución C

(15% como máximo)

Hipoclorito cálcico en solución B

(más de un 15%)

Hipoclorito sódico en solución 1791 C

(15% como máximo)

Isobutiraldehído 2045 C

Isobutirato de 2,2,4-trimetil- C

1,3-pentanodiol

Isocianato de polimetileno-p-fenilo 2207 D

Isoforona D

Isoforondiamina	2289	D
Isopreno	1218	C
Isopropanolamina		C
Isopropilamina	1221	C
Isopropilbenceno	1918	B
Isopropilciclohexano		(C)
Jabón de colofonia en solución (desproporcionada)		B
Jabón de tall oil en solución (desproporcionada)		B
Lactato de butilo		D
Lactonitrilo en solución (80% como máximo)		B
Látex (amoníaco inhibido)		D
Metacrilato de butilo		D
Metacrilato de butilo/decilo/cetilo/ eicosilo en mezcla		D
Metacrilato de etilo	2277	(D)
Metacrilato de metilo	1247	D
Metacrilato de nonilo monómero		(D)
Metacrilonitrilo	3079	(B)

Metam-sodio en solución 0.05		A	0,1	
Metilamilcetona	1110	(C)		
Metilamina en solución (42% como máximo)	1235	C		
Metilbutenol		(D)		
Metibutilcetona		D		
Metil- terc-butiléter	2398	D		
Metibutinol		D		
Metilciclohexanol	2296	(C)		
Metilciclopentadieno, dímero del		(B)		
alfa-Metillestireno	2303	A	0,1	0,05
2-Metil-6-etilanilina		C		
2-Metil-5-etilpiridina	2300	(B)		
Metilheptilcetona		B		
Metilisobutilcetona	1245	D		
Metilnaftaleno		A	0,1	0,05
2-Metil-1-penteno	2288	C		
2-Metilpiridina	2313	B		
4-Metilpiridina	2313	B		
N-Metil-2-pirrolidona		B		

Metilpropilcetona			D	
Mezcla básica de líquido para frenos			D	
(éter de poli (2-8) alquilen				
(c2-c3) glicol y éter monoalquílico				
(c1-c4) del polialquilen (c2-c10)				
glicol, y sus ésteres de borato)				
Mezclas antidetonantes para 0,05	1649	A	0,1	
carburantes de motores				
Morfolina	2054	D		
Naftaleno (fundido)	2304	A	0,1	0,05
Naftenato cálcio en aceite mineral		A	0,1	0,05
Naftenato de coblato en		A	0,1	0,05
disolvente nafta				
Neodecanoato de vinilo		B		
Nitrato amónico en solución		D		
(93% como máximo)				
Nitrato férrico/ácido nítrico en solución		C		
Nitratos de octilo (todos los isómeros)		A	0,1	0,05
Nitrito sódico en solución	1577	B		
Nitrobenceno	1662	B		

orto-Nitrofenol (fundido)	1663	B
1- o 2-Nitropropano	2608	D
Nitropropano (60%)/nitroetano (40%)	1993	D
en mezcla		
orto- o para- Nitrotoluenos	1664	C
Nonano (todos los isómeros)	1920	(C)
Noneno		B
Nonilfenol	A 0,1 0,05	
Octano (todos los isómeros)	1262	(C)
Octanol (todos los isómeros)		C
Octeno- (todos los isómeros)		B
Olefinas en mezclas (C5-C7)		C
Olefinas en mezclas (C5-C15)		B
alfa-Olefinas (C6-C-1 8) en mezclas		B
Oleum	1831	C
Oxido de 1,2-butileno	3022	C
Oxido. de etileno/óxido de propileno	2983	D
en mezcla, con un contenido de óxido		
de etileno de un 30%, en peso,		
como máximo		

Oxido de mesitilo	1229	D
oxido de propileno	1280	D
Parafinas cloradas (C10-C13)		A 0,1 0,05
Paraldehido	1264	C
Pentacloroetano	1669	B
1,3-Pentádieno		C
Pentaetilenhexamina		D
Pentano (todos los isómeros)	1265	(C)
Penteno (todos los isómeros)		C
Percloroetileno	1897	B
Peróxido de hidrógeno en solución	2014	C
(de más de un 8% pero no más	2984	
de un 60%)		
Peróxido de hidrógeno en solución	2015	C
(de más de un 60%h pero no más		
de un 70%)		
Pez de alquitran de hulla (fundida)		D
Pineno	2368	B
Poiietilenpoliaminas	2734	(C)
Polietoxilato de trimetiloípropano		D
Polietoxilatos (1-3) de alcohol		A 0,1 0,05

(C12-C15)

Polietoxilatos (3-11) de alcohol A 0,1 0,05

(C12-C15)

Polietoxilatos (3-6) de alcohol A 0,1 0,05

(C6-C17) (secundario)

Polietoxilatos (7-12) de alcohol B

(C6-C17) (secundario)

Polietoxilatos (4-12) de nonilfenol B

Polipropilenglicol

Propanolamina normal C

Propilamina normal 1277 C

Propilbenceno normal 2364 (C)

beta-Propiolactona D

Propionaldehdo 1275 D

Propionato deetilo 1195 D

Propionitrilo 2404 C

Resina epiclorhidrinica del B

difenilopropano

Resina metacrílica en B

1,2-dicloroetano en solución

Sal dietanolamina del ácido	A 0,1 0,05
2,4-diclorofenoxiacético	
en solución	
Sal dimetilamina del ácido	A 0,1 0,05
2,4-diclorofenoxiacético en	
solución (70% como máximo)	
Sal dipotasica del ácido	(D)
dodecenilsuccinico, en solución	
Sal disódica del 1,4-dihidro-9,10-	D
dihroxiantraceno en solución	
Sal sódica del ácido alquilbenceno-	D
sulfónico, en solución	
Sal sódica del ácido cresílico	A 0,1 0,05
en solución	
Sal sódica del ácido naftalensulfónico,	D
formaldehído copolimero, en solución	
Sal sódica del mercaptobenzotiazol	B
en solución	
Sal tetrasódica del ácido etilen-	D
diaminotetraacético, en solución	
Sal triisopropanolamina del ácido	A 0,1 0,05

2,4-diclorofenoxiacético

en solución

Sal trisódica del ácido ferro- D

hidroxietilendiamino-

triacético en solución

Sal trisódica del ácido N-(hidroxietil)- D

etilendiaminotriacético, en solución

Sal trisódica del ácido D

nitilotriacético en solución

Salicilato de metilo (B)

Salmuera de perforación que contiene (A) 0,1 0,05

sales de cinc

Sebo D

Silicato sódico en solución D

Succinato de dimetilo C

Sulfato amónico en solución D

Sulfato de aluminio en solución D

Sulfato de dietilo 1594 (B)

Sulfato poliférrico en solución (C)

Sulfito sódico en solución C

Sulfolano	D	
Sulfuro amónico en solución	2683	B
(45% como máximo)		
Sulfuro sódico en solución		B
Tall oil (bruto y destilado)		B
Tetracloroetano	1702	B
Tetracloruro de carbono	1846	B
Tetracloruro de silicio		D
Tetracloruro de titanio	1838	D
Tetraetilenpentamina	2320	D
Tetrahidrofurano	2056	D
tetrahidronaftaleno		C
Tetrámero del propileno	2850	B
1, 2, 3, 5-Tetrametilbenceno		(C)
Tiocianato amónico (25% como máximo)		(C)
tiosulfato amónico (20% como máximo)		
en solución		
Tiocianato sódico en solución		B
(56% como máximo)		
Tiosulfato amónico en solución		(C)
(60% como máximo)		

Toluendiamina	1709	C
Tolueno	1294	C
orto-Toluidina	1708	C
Trementina	1299	B
1,2,4-Triclorobenceno	2321	B
1,1,1-Tricloroetano	2831	B
1,1,2-Tricloroetano		B
tricloroetileno	1710	B
1,2,3-Tricloropropano		B
1,1 ,2-Tricloro-1,2,2-trifluoroetano		C
Trietanolamina		D
Trietilamina	1296	C
Trietilbenceno		A 0,1 0,05
Triilentetramina	2259	D
Trímero del propileno	2057	B
Trimetilamina		C
Trimetilbencenos (todos los isómeros)		B
Trimetilhexametildiamina	2327	D
(isómeros 2;2,4- y 2,4,4-)		
1-Undeceno		B

Urea/fosfato amónico en solución	D
Urea/fosfato amónico monobásico y dihidrogenofosfato amónico/cloruro de potasio, en solución	(D)
Urea/nitrato amónico en solución	D
urea/nitrato amónico en solución (con agua amoniacal)	C
Valerilaldehído normal	2058 D
Viniltolueno	2618 A 0,1 0,05
Xilenol	2261 B
Xilenos	1307 C

APENDICE III

Sustancia	No.ONU
Acetato de isopropilo	1220
Acetato de 3-metil-3-metoxi-butilo	
Acetato da metilo	1231
Acetona	1090
Acetonitrilo	

1648

Acido graso saturado (C13 y superiores)

Acido trideoanico

Adipato octildecilico

Agua

Alcohol amilico terciario

1105

Alcohol behenilico

Alcohol butilico normal

1120

Alcohol butilico secundario

1120

Alcohol butilico terciario

1120

Alcohol cetilico/estearilico

Alcohol etilico

1170

Alcohol isobutilico

1212

Alcohol isopropilico

1219

Alcohol metílico

1230

Alcohol propílico normal

Alcohol (C13 y superiores)

Aluminosilicato sódico en suspensión acuosa espesa

Aminoetildietanolamina/aminoetiletanolamina en solución

2-Amino-2-hdroximetil-1,3-propanodiol en solución

(40% como máximo)

Arcilla en suspensión acuosa espesa

Azufre (fundido)

2448

Bebidas alcohólicas, N.E.P.

Caolín en suspensión acuosa espesa

Carbonato calcico en suspensión acuosa espesa

Carbonato de etileno

Cera de parafina

Clorato sódico en solución (50% como maximo)

2428

Cloruro de magnesio en solución

Cloruro de polialuminio en solución

Copolimero del propileno-butileno

Copolimero etileno-acetato de vinilo (en emulsión)

Dextrosa en solución

Dietanolamina

Dietilenglicol

Dipropilenglicol

Dodecano (todos los isómeros)

Dodecilbenceno

Estearato de butilo

Ester trioctílico del ácido bencenotricarboxílico

Eter butílico del dietilenglicol

Eter butílico del etilenglicol

2369

Eter terc-butílico del etilenglicol

Eter butílico del trietilenglicol

Eter dietílico

1155

Eter dietílico del dietilenglicol

Eter dimetilico del polietilenglicol

Eter etílico del dietilenglicol

Eter metílico del polipropilenglicol

Fangos de lavado de carbón

Ftalato de diheptilo

Ftalato de dinexilo

Ftalato de diisooctilo

Ftalato de dioctilo

Glicerina

Glucosa en solución

Hexametilenglicol

Hidróxido de magnesio en suspensión acuosa espesa

Hexilenglicol

Látex:

 copolímero carboxilado estireno-butadieno

 caucho estireno-butadieno

Manteca

Melazas

Metacrilato de cetilo/eicosilo en mezcla

Metacrilato de dodecilo

Metacrilato de dodecilo/pentadecilo en mezcla

Metiletilcetona

2-Metil-2-hidroxi-3-butino

2-Metil-3-metoxi-butanol

3-Metoxi-1 -butanol

Nitrato cálcico/nitrato magnésico/cloruro potásico,

en solución

alfa-Olefinas (C13-C18)

Olefinas (C13 y superiores todos los isómeros)

Parafinas cloradas (C14-C17) (con un 52% de cloro)

Parafinas normales (C10-C20)

Petrolatum

Polialcoxilato de glicerol

Polibuteno

Polietilenglicoles

Polisiloxano

Propilenglicol

Proteína vegetal hidrolizada en solución

Resina de urea-formaldehído en solución

Salmueras de perforación:

bromuro cálcico en solución

cloruro cálcico en solución

cloruro sódico en solución

Sal pentasódica del ácido dietilentriamina

Pentaacético en solución

Sal sódica del ácido lignosulfónico en solución

Sal sódica de la glicina, en solución

Sorbitol en solución

Tetraetilenglicol

Triacetato de glicerilo

Tridecano

Trietilenglicol

Triisopropanolamina

Tripropilenglicol

Urea en solución

Zumo de manzana

La presente es copia fiel y completa en español de las Enmiendas de 1989 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (Apendices II y III del Anexo II del MARPOL 73/78), aprobadas en Londres, Gran Bretaña, el día diecisiete del mes de marzo del año de mil novecientos ochenta y nueve, mediante la Resolución MEPC 34 (27) del Comité de Protección del Medio Marino de la organización Marítima Internacional.

Extiendo la presente, en veinticinco páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los doce días del mes de agosto del año de mil novecientos noventa y tres, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- Aprobada el 17 de marzo de 1989.- Conste.- Rubrica.

EL EMBAJADOR ANDRES ROZENTAL, SUBSECRETARIO "A" DE RELACIONES EXTERIORES,

CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada de las Enmiendas de 1990 al

Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, aprobadas en Londres, Gran Bretaña, el día dieciséis del mes de noviembre del año de mil novecientos noventa mediante la Resolución MEPC 42 (30) del Comité de Protección del Medio Marino de la organización Marítima Internacional, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

RESOLUCION MEPC.42(30)

aprobada por el Comité de Protección del Medio

Marino el 16 de noviembre de 1990

APROBACION DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

(Designación de la zona del Antártico como zona especial en virtud de los Anexos I y V del MARPOL 73/78)

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO.

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio Constitutivo de la organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité.

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (en adelante llamado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (en adelante llamado "Protocolo de 1978"), que confieren al órgano competente de la organización la función de estudiar y aprobar enmiendas al Convenio de 1973 en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

HABIENDO EXAMINADO en su 30o. periodo de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973.

HABIENDO CONSIDERADO ADEMÁS el objetivo de que todos los desechos deben ser retirados de la zona del Antártico debido a la importancia ecológica de los frágiles ecosistemas de la zona.

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 16 de septiembre de 1991, salvo que, antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la nota mercante mundial, notifiquen a la organización que rechazan las enmiendas.

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 17 de marzo de 1992, una vez que hayan sido aceptadas de conformidad con lo indicado en el párrafo 2 anterior;

4. DECIDE que las prescripciones de la regla 10 del Anexo I y de la regla 5 del Anexo V del MARPOL 73/78 relativas a la zona del Antártico empiecen a regir el día en que las enmiendas a dichos Anexos aprobadas mediante la presente resolución entren en vigor, lo cual está previsto para el 17 de marzo de 1992;

5. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en los anexos 1 y 2, respectivamente, a todas las Partes en los Anexos I y V del MARPOL 73/78.

6. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de sus anexos a los miembros de la organización que no sean Partes en los Anexos I y V del MARPOL 73/78.

ANEXO I

ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE
1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS
BUQUES, 1973

ANEXO I

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION
POR HIDROCARBUROS

Enmiéndese la regla 10 de modo que diga:

Regla 10

Métodos para prevenir la contaminación por hidrocarburos desde buques que operen en zonas especiales

1) A los efectos del presente Anexo las zonas especiales son el Mar Mediterraneo, el Mar Báltico, el Mar Negro, el Mar Rojo, la "zona de los Golfos", el Golfo de Adén y la zona del Antártico, según se definen a continuación:

a) - f) Sin cambios

g) "Por zona del Antartico se entiende la extensión de mar situada al sur de los 60° de latitud sur".

2) A reserva de las disposiciones de la regla 11 del presente Anexo:

a) Estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas desde petroleros y desde buques no petroleros cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial. Con respecto a la zona del Antártico, estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas procedentes de cualquier buque.

b) Exceptuando lo dispuesto en relación con la zona del Antártico en el párrafo 2 a) de la presente regla, estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas desde buques no petroleros de arqueado bruto inferior a 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial, salvo cuando el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón o, de otro modo, cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

2) b), i), ii), iii) Sin cambios.

3) - 7) Sin cambios.

8) No obstante lo dispuesto en el párrafo 7) de la presente regla, en la zona del Antártico se aplicaran las siguientes normas:

a) Los gobiernos de las Partes en el Convenio cuyos puertos sean utilizados por buques en viajes de ida o vuelta a la zona del Antártico se comprometen a garantizar que, tan pronto como sea factible, se provean instalaciones adecuadas para la recepción de todos los fangos, lastres contaminados, aguas de lavado de buques y otros residuos y mezclas oleosas procedentes de todos los buques, sin causar demoras innecesarias, y de acuerdo con las necesidades de los buques que las utilicen.

b) Los gobiernos de las Partes en el Convenio comprobarán que todos los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, antes de entrar en la zona del Antártico, están dotados de uno o varios tanques con capacidad suficiente para retener a bordo todos los fangos, lastres contaminados, aguas de lavado de tanques y otros residuos y mezclas oleosas mientras operen en la zona, y han concertado acuerdos para descargar dichos residuos oleosos en una instalación de recepción después de salir de la zona.

La presente es copia fiel y completa en español de las Enmiendas de 1990 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, aprobadas en Londres, Gran Bretaña, el día dieciséis del mes de noviembre del año de mil novecientos noventa, mediante la Resolución MEPC 42 (30) del Comité de Protección del Medio Marino de la organización Marítima Internacional.

Extienda la presente, en seis páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los doce días del mes de agosto del año de mil novecientos noventa y tres, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- Conste.- Rúbrica.

EL EMBAJADOR ANDRES ROZENTAL, SUBSECRETARIO "A" DE RELACIONES EXTERIORES,

CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada de las Enmiendas de 1991 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973

(Nueva regla 26 y otras Enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78), aprobadas en Londres, Gran Bretaña, el día cuatro del mes de julio del año de mil novecientos noventa y uno, mediante la Resolución MEPC 47 (31) del Comité de Protección del Medio Marino de la organización Marítima Internacional, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

RESOLUCION MEPC. 47(31)

aprobada el 4 de julio de 1991

APROBACION DE ENMIENDAS AL ANEXO

DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL

CONVENIO INTERNACIONAL PARA

PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS

BUQUES, 1973.

(Nueva regla 26 y otras enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78)

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Protocolo de 1978"), que confieren al órgano competente de la organización la función de estudiar y aprobar enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

TOMANDO NOTA TAMBIEN de que la Conferencia sobre cooperación internacional para la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos convocada por la organización en noviembre de 1990 adopto con éxito el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990, el cual prescribe, entre otras cosas, que todos los buques lleven a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos,

HABIENDO EXAMINADO en su 31o. período de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 4 de octubre de 1992, salvo que, antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o un número de Partes cuyas notas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la organización objeciones a las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 4 de abril de 1993, una vez que hayan sido aceptadas de conformidad con lo indicado en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la organización que no sean Partes en el MARPOL 73/78.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

1. La séptima frase de la regla 15 3) a) se sustituye por las dos frases siguientes:

"Habrá además un método manual utilizable en caso de producirse tal avería, pero la instalación defectuosa habrá de repararse lo antes posible. La autoridad del Estado rector del puerto podrá permitir que el petrolero que tenga una instalación defectuosa inicie un viaje en lastre antes de dirigirse a un puerto de reparaciones."

2. En la regla 17 se añade el nuevo párrafo 8) siguiente:

"3) Las tuberías que acaben y empiecen en tanques de fangos no tendrán conexión directa al mar, salvo la conexión universal a tierra a que hace referencia la regla 19."

3. El siguiente nuevo capítulo IV se añade al texto actual:

CAPITULO IV - PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DERIVADA DE SUCESOS QUE ENTRAÑEN CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

Regla 26

Plan de emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos

1) Todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 y todo buque no petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 lleve a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos aprobado por la Administración. Cuando se trate de buques construidos antes del 4 de abril de 1993, la presente prescripción será aplicable 24 meses después de esta fecha.

2) El plan se ajustará a las Directrices* elaboradas por la organización y estará redactado en el idioma de trabajo del capitán y los oficiales. El plan incluirá por lo menos:

a) el procedimiento que deben seguir el capitán u otras personas al mando del buque para notificar un suceso de contaminación por hidrocarburos, de conformidad con lo prescrito en el artículo 8 y en el Protocolo I del presente Convenio, basado en las directrices elaboradas por la organización**;

* Se hace referencia a las "Directrices para la elaboración de planes de emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos", que preparará la organización.

** Véanse los "Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las Directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar, que la organización aprobó mediante la resolución A.648(16).

b) la lista de las autoridades o las personas a quienes debe darse aviso en caso de suceso que entrañe contaminación por hidrocarburos;

c) una descripción detallada de las medidas que deben adaptar inmediatamente las personas a bordo para reducir o contener la descarga de hidrocarburos resultante del suceso; y

d) el procedimiento de coordinación con las autoridades nacionales y locales para luchar contra la contaminación."

Modelos revisados de los suplementos del Certificado IOPP

Los modelos A y B de los suplementos del Certificado IOPP se sustituyen por los que figuran en las páginas siguientes.

MODELO A

(Revisado en 1991)

SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO

INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA

CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

(CERTIFICADO IOPP)

CUADERNILLO DE CONSTRUCCIÓN Y

EQUIPO PARA BUQUES NO PETROLEROS

Conforme a lo dispuesto en el Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (en adelante denominado "el Convenio").

Notas:

1. El presente modelo se utilizará para el tercero de los tipos de buques indicados en el Certificado IOPP, es decir, "buques distintos de los arriba mencionados". En cuanto a los petroleros y los buques no petroleros equipados con tanques de carga sujetos a la regla 2 2) del Anexo I del Convenio, se utilizará el modelo B.

2. El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IOPP. Este Certificado estará disponible a bordo del buque en todo momento.

3. Cuando el idioma utilizado en el cuadernillo original no sea ni el francés ni el inglés, se incluirá en el texto una traducción a uno de estos idiomas.

4. En las casillas se marcarán con una cruz (x) las respuestas "si" y "aplicable", y con un guión (-) las respuestas "no" y "no aplicable".

5. Las reglas mencionadas en el presente cuadernillo remiten a las reglas del Anexo I del Convenio, y las resoluciones se refieren a las aprobadas por la organización Marítima Internacional.

PORMENORES DEL BUQUE

1.1 Nombre del buque.....

1.2 Número o letras distintivos.....

1.3 Puerto de matrícula.....

1.4 Arqueo bruto

1.5 Fecha de construcción:

1.5.1 Fecha del contrato de construcción.....

1.5.2 Fecha en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba en fase equivalente de construcción

1.5.3 Fecha de entrega.....

1.6 Transformación importante (si procede):

1.6.1 Fecha del contrato para efectuar una transformación importante.....

1.6.2 Fecha en que se comenzó una obra de transformación importante.....

1.6.3 Fecha de terminación de una transformación importante.....

1.7 Condición jurídica del buque:

1.7.1 Buque nuevo de conformidad con la regla 16)

1.7.2 Buque existente de conformidad con la regla 17) o

1.7.3 El buque ha sido aceptado por la Administración como "buque existente" de conformidad con la regla 1 7), a causa de una demora imprevista en la entrega. o

2 EQUIPO PARA EL CONTROL DE DESCARGAS DE HIDROCARBUROS PROCEDENTES DE LAS SENTINAS DE LOS ESPACIOS DE MAQUINAS Y DE LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE LIQUIDO (REGLAS 10 Y 16)

2.1 Transporte de agua de lastre en los tanques de combustible líquido:

2.1.1 El buque, en circunstancias normales, puede transportar agua de lastre en los tanques de combustible líquido o

2.2 Tipo de equipo separador/filtrador instalado en el buque:

2.2.1 Equipo separador de agua e hidrocarburos

(equipo para 100 ppm) o

2.2.2 Equipo filtrador de hidrocarburos

(equipo para 15 ppm) o

2.3 Tipo de sistema de control:

2.3.1 Sistema de vigilancia y control (regla 16 5))

.1 con dispositivo de detención automático

.2 con dispositivo de detención manual

2.3.2 Dispositivo de alarma para 15 ppm (regla 16 7))

2.3.3 Dispositivo de detención automático para descargas en zonas especiales (regla 10 3) b) vi))

2.3.4 Hidrocarbúrometro (resolución A.444(XI))

.1 con dispositivo de registro

.2 sin dispositivo de registro

2.4 Normas de aprobación:

2.4.1 El equipo separador/filtrador:

.1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X)

.2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.233(VII)

.3 ha sido aprobado de conformidad con normas nacionales no basadas on la resolución A.393(X) ni en la A.233(VII)

.4 no ha sido aprobado

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

3.2 Medios para la eliminación de residuos además de los tanques para fangos:

3.2.1. Incinerador de residuos de hidrocarburos; capacidad.... 1/h o

3.2.2. caldera auxiliar con capacidad para incinerar residuos de hidrocarburos

3.2.3 tanque para mezclar residuos de hidrocarburos con fuel-oil; capacidad ...m3

3.2.4 otros medios aceptables: o

2.4.2 La unidad de tratamiento ha sido aprobada de conformidad con la resolución A.444(XI)
o

2.4.3 El hidrocarbúrometro ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X) o

2.5 El caudal máximo del sistema es de m3/h

2.6 Dispensa de lo prescrito en la regla 16

2.6.1 Se dispensa al buque de lo prescrito en la regla 16 1) y 2) de conformidad con la regla 16 3) a). El buque esta destinado exclusivamente a:

.1 viajes dentro de la (s) zona (s) especial (es):

.....

.....

.....

.2 viajes hasta 12 millas marinas de la tierra más próxima fuera de la (s) zona (s) especial (es), restringidos a:

.....

.....

.....

2.6.2 El buque va equipado con tanques de retención cuyo volúme es de ...m3, para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina. o

3. MEDIOS PARA LA RETENCION Y ELIMINACION DE RESIDUOS DE HIDROCARBUROS (FANGOS) (REGLA 17)

3.1 El buque esta provisto de los tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) que se indican a continuación:

4 CONEXION UNIVERSAL A TIERRA (REGLA 19)

4.1 El buque esta provisto de un conducto para la descarga de residuos desde las sentinas de las máquinas hasta las instalaciones de recepción, dotado de una conexión universal de descarga de conformidad con la regla 19. o

5. PLAN DE EMERGENCIA A BORDO EN CASO DE CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS (Regla 26)

5.1 El buque lleva a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, en cumplimiento de la regla 26. o

6 EXENCIONES

6.1 La Administración ha concedido exenciones del cumplimiento de las prescripciones del capítulo II del Anexo del Convenio, de conformidad con la regla 2 4) a), con respecto a los elementos enumerados en el (los) párrafo (s).....

..... del presente

cuadernillo.

7 EQUIVALENCIAS (regla 3)

7.1 La Administración ha aprobado disposiciones equivalentes a las de ciertas prescripciones del Anexo I con respecto a los elementos enumerados en el (los) párrafo (s).....del presente cuadernillo.

SE CERTIFICA que el presente cuadernillo es correcto en todos los aspectos.

Expedido en

(lugar de expedición del cuadernillo)

a19..

.....

(firma del funcionario,debidamente

autorizado, que expide el cuadernillo)

(sello o estampilla de la autoridad expedidora)

MODELO B

(Revisado en 1991)

SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCION DE LA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS (CERTIFICADO IOPP)

CUADERNILLO DE CONSTRUCCION EQUIPO PARA PETROLEROS

conforme a lo dispuesto en el Anexo I del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (en adelante denominado "el Convenio").

Notas.

1. El presente modelo se utilizará para los dos primeros tipos de buques indicados en el Certificado IOPP, es decir, "petroleros" y "buques no-petroleros" equipados con tanques de carga sujetos a lo dispuesto, en la regla 2 2) del Anexo I del Convenio. En cuanto al tercero de los tipos de buques indicados en el Certificado IOPP, se utilizara el modelo A.

2. El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IOPP. Este Certificado estará disponible a bordo del buque en todo momento.

3. Cuando el idioma utilizado en el cuadernillo original no sea ni el francés ni el inglés, se incluire en el texto una traducción a uno de estos idiomas.

4. En las casillas se marcarán con una cruz (x) las respuestas "si" y "aplicable", y con un guión (-) las respuestas "no" y "no aplicable".

5. Salvo indicación en otro sentido, las reglas mencionadas en el presente cuadernillo remiten a las reglas del Anexo I del Convenio, y las resoluciones se refieren a las aprobadas por la organización Marítima Internacional.

1 PORMENORES DEL BUQUE

1.1 Nombre del buque.....

1.2 Número o letras distintivos

1.3 Puerto de matrícula.....

1.4 Arqueo bruto

1.5 Capacidad de carga del buque(m3)

1.6 Peso muerto del buque (en toneladas métricas)(REGLA 1 22))

1.7 Eslora(m)

(regla 1 18))

1.8 Fecha de construcción:

1.8.1 Fecha del contrato de construcción.....

1.8.2 Fecha en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba en fase equivalente de construcción.

1.8.3 Fecha de entrega

1.9 Transformación importante (si procede):

1.9.1 Fecha del contrato para efectuar una transformación importante.....

1.9.2 Fecha en que se comenzó una obra de transformación importante.....

1.9.3 Fecha de terminación de una transformación importante.....

1.10 Condición jurídica del buque:

1.10.1 Buque nuevo de conformidad con la regla 1 6) o

1.10.2 Buque existente de conformidad con la regla 1 7) o

1.10.3 Petrolero nuevo de conformidad con la regla 1 26) o

1.10.4 Petroleros existente de conformidad con la regla 1 27) o

1.10.5 El buque ha sido aceptado por la Administración como "buque existente" de conformidad con la regla 1 7), a causa de una demora imprevista en la entrega. o

1.10.6 El buque ha sido aceptado por la Administración como "petrolero existente" de conformidad con la regla 1 27), a causa de una demora imprevista en la entrega. o

1.10.7 El buque no está obligado a cumplir con las disposiciones de la regla 24, a causa de la demora imprevista en la entrega. o

1.11 Tipo de buque:

1.11.1 Petrolero para crudos o

1.11.2 Petrolero para productos petrolíferos o

1.11.3 Petrolero para crudos/productos petrolíferos o

1.11.4 Buque de carga combinado o

1.11.5 Buque no petrolero equipado con tanques de carga sujetos a la regla 2 2) del Anexo I del Convenio o

1.11.6 Petrolero dedicado al transporte de los productos mencionados en la regla 15 7) o

1.11.7 El buque, designado como "petrolero para crudos" que opera con un sistema de lavado con crudos, ha sido también designado como "petrolero para productos petrolíferos" que opera con tanques dedicados a lastre limpio, respecto de lo cual se ha expedido también un Certificado IOPP por separado. o

1.11.8 El buque, designado como "petrolero para productos petrolíferos" que opera con tanques dedicados a lastre limpio, ha sido también designado como "petrolero para crudos" que opera con un sistema de lavado con crudos, respecto de lo cual se ha expedido también un Certificado IOPP por separado. o

1.11.9 Buque tanque quimiquero que transporte hidrocarburos o

2 EQUIPO PARA EL CONTROL DE DESCARGAS DE HIDROCARBUROS PROCEDENTES DE LAS SENTINAS DE LOS ESPACIOS DE MÁQUINAS Y DE LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE LIQUIDO (REGLAS 10 Y 16)

2.1 Transporte de agua de lastre en los tanques de combustible líquido:

El buque, en circunstancias normales, puede transportar agua de lastre en los tanques de combustible líquido o

2.2 Tipo de equipo separador/filtrador instalado en el buque: o

2.2.1 Equipo separador de agua e hidrocarburos (equipo para 100 ppm) o

2.2.2 Equipo filtrador de hidrocarburos (equipo para 15 ppm) o

2.3 Tipo de sistema de control:

2.3.1 Sistema de vigilancia y control (regla 16 5)) o

.1 con dispositivo de detención automático o

.2 con dispositivo de detención manual o

2.3.2 Dispositivo de alarma para 15 ppm (regla 16 7)) . o

2.3.3 Dispositivo de detención automático para descargas en zonas especiales (regla 10 3) b) vi))

2.3.4 Hidrocarbúrometro (resolución A.444(XI)) o

.1 con dispositivo de registro o

.2 sin dispositivo de registro o

2.4 Normas de aprobación:

2.4.1 El equipo separador/filtrador:

.1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X) o

.2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.233(VII) o

.3 ha sido aprobado de conformidad con normas nacionales no basadas en la resolución A.393(X) ni en la A.233(VII)

.4 no ha sido aprobado o

2.4.2 La unidad de tratamiento ha sido aprobada de conformidad con la resolución A.444(XI) o

2.4.3 El hidrocarbúrometro ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X) o

2.5 El caudal máximo del sistema es de.... m3/h

2.6 Dispensa del cumplimiento de lo prescrito en la regla 16

2.6.1 Se dispensa al buque de lo prescrito en la regla 16 1) y 2) de conformidad con la regla 16 3)

a) El buque está destinado exclusivamente a:

.1 viajes dentro de la (s) zona (s) especial (es) o

.....

.....
2 viajes hasta 12 millas marinas de la tierra más próxima fuera de la (s) zona (s) especial (es), restringidos a

.....
.....
2.6.2 El buque va equipado con tanques de retención cuyo volumen es de ...m³, para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina. o

2.6.3 En vez de un tanque de retención, el buque lleva instalados dispositivos para trasvasar las aguas de sentina al tanque de decantación o

3 MEDIOS PARA LA RETENCION Y ELIMINACION DE RESIDUOS DE HIDROCARBUROS (FANGOS) (REGLA 17)

3.1 El buque está provisto de los tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) que se indican a continuación:

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

3.2 Medios para la eliminación de residuos, además de los tanques para fangos:

3.2.1 incinerador de residuos de hidrocarburos; capacidad.... 1/h o

3.2.2 caldera auxiliar con capacidad para incinerar residuos de hidrocarburos o

3.2.3 tanque para mezclar residuos de hidrocarburos con fuel-oil; capacidad ...m³ o

3.2.4 otros medios aceptables o

.....

4 CONEXION UNIVERSAL A TIERRA (regla 19)

4.1 El buque está provisto de un conducto para la descarga de residuos desde las sentinas de las máquinas hasta las instalaciones de recepción, dotado de una conexión universal de descarga de conformidad con la regla 19 o

5 CONSTRUCCION (reglas 13, 24 y 25)

5.3.4 El buque cuenta con instalaciones de tuberías y bombas comunes para lastrar los tanques dedicados a lastre limpio y manipular la carga de hidrocarburos o

5.3.5 El buque cuenta con instalaciones de tuberías y bombas independientes para lastrar los tanques dedicados a lastre limpioo

5.4 Lavado con crudos:

5.4.1 El buque esta dotado de un sistema de lavado con crudos en cumplimiento de la regla 13B o

5.4.2 El buque está dotado de un sistema de lavado con crudos en cumplimiento de la regla 13B, con la salvedad de que la eficacia del sistema no se ha verificado de conformidad con la regla 13 6) y el párrafo 4.2.1 O de las Especificaciones revisadas relativas a los sistemas de lavado con crudos (resolución A.446(XI))o

5.4.3 Se ha facilitado al buque un Manual actualizado sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos, que está fechado el.....o

5.4.4 El buque no está obligado a ir provisto de un sistema de lavado con crudos, pero cuenta con dicho sistema en cumplimiento de las prescripciones sobre seguridad de las Especificaciones revisadas relativas a los sistemas de lavado con crudos (resolución A.446(XI))..... o

5.5 Exención del cumplimiento de la regla 13:

5.5.1 El buque está destinado únicamente al tráfico entre.....

de conformidad con la regla 13C, y queda por tanto eximido de lo prescrito en la regla 13

5.5.2 El buque opera con una instalación especial para el lastre, de conformidad con la regla 1 3D, y queda por tanto eximido de lo prescrito en la regla 13 o

5.6 Disposición de los tanques de carga y limitación de su capacidad (regla 24)

5.6.1 El buque tiene que estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 24 y las cumple o

5.6.2 El buque tiene que estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 24 4) y las cumple (véase la regla 2 2)) o

5.7 Compartimiento y estabilidad (regla 25):

5.7.1 El buque tiene que estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 25 y las cumple o

5.7.2 La información y los datos prescritos en la regla 25 5) han sido entregados al buque en un formulario aprobado o

6 RETENCION DE LOS HIDROCARBUROS A BORDO (REGLA 15)

6.1 Sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos:

6.1.1 El buque entra en la categoría de petrolero.....

según se define en la resolución A.496(XII) o A.586(14)*(tachese según proceda) *

* Los petroleros cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, el 2 de octubre de 1986 o posteriormente, estarán provistos de un sistema aprobado en virtud de la resolución A.586(14)

6.1.2 El sistema comprende:

.1 una unidad de control

.2 una unidad ordenadora

.3 una unidad calculadora

6.1.3 El sistema está dotado de:

.1 un mecanismo de sincronización de arranque o

.2 un dispositivo de detención automático o

6.1.4 El hidrocarburoómetro ha sido aprobado conforme a lo dispuesto en la resolución A.393(X) o A.586(14) (tachese según proceda) y es adecuado para:

.1 crudos de petróleo o

.2 productos "negros" o

.3 productos "blancos" o

.4 las sustancias nocivas líquidas paraoleosas que se enumeran en el documento adjunto al Certificado o

6.1.5 Se ha facilitado al buque un Manual de operaciones del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos o

6.2 Tanques de decantación:

6.2.1 El buque está provisto detanque(s) dedicado(s) a decantación con una capacidad total de.... m3 que representa el % de su capacidad de transporte de hidrocarburos, de conformidad con:

.1 la regla 15 2) c) o

.2 la regla 15 2) c) i)

.3 la regla 15 2) c) ii) o

.4 la regla 15 2) c) iii) o

6.2.2 Se han designado tanques de carga como tanques de decantación o

5.3 Detectores de la interfaz hidrocarburos/agua: o

6.3.1 El buque está provisto de detectores de la interfaz hidrocarburos/agua aprobados de conformidad con lo estipulado en la resolución MEPC.5(XIII) o

6.4 Exenciones del cumplimiento de la regla 15:

6.4.1 El buque está eximido de las prescripciones de la regla 15 1), 2) y 3), de conformidad con la regla 15 7) o

5.4.2 El buque está eximido de las prescripciones de la regla 15 1), 2) y 3), de conformidad con la regla 2 2) o

o.5 Dispensa de lo prescrito en la regla 15

o.5.1 Se dispensa al buque de lo prescrito en la regla 15 3) de conformidad con la regla 15 5) b). El buque está destinado exclusivamente a:

.1 determinados tráficoes acordes con la regla 13C.....

..... o

.2 viajes dentro de la(s) zona(s) especial(es)

.....

.....

.....

.3 viajes hasta 50 millas marinas de la tierra más próxima fuera de la (s) zona (s) especial (es), de 72 horas o menos de duración, restringidos a:

.....

.....

7 INSTALACIONES DE BOMBAS, TUBERIAS Y DISPOSITIVOS DE DESCARGA (regla 18)

7.1 Los orificios de salida para la descarga en el mar de lastre separado estan situados:

7.1.1 por encima de la flotación o

7.1.2 Por debajo de la flotación o

7.2 Los orificios de salida para la descarga en el mar de lastre limpio, aparte del colector de descarga, están situados*:

* Sólo se indicarán los orificios de salida que puedan ser monitorizados

7.2.1 por encima de la flotación o

7.2.2 por debajo de la flotación o

7.3 Los orificios de salida, aparte del colector de descarga, para la descarga en el mar de agua sucias o impurificadas por hidrocarburos, procedentes de las zonas de tanques de carga, estan situados*:

* Sólo se indicarán los orificios de salida que puedan ser monitorizados

7.3.1 por encima de la flotación o

7.3.2 por debajo de la flotación junto con el sistema de corriente parcial, en cumplimiento de la regla 18 6) e) o

7.3.3 por debajo de la flotación o

7.4 Descarga de hidrocarburos procedentes de las bombas de carga y de los conductos de hidrocarburos (regla 18 4) y 5):

7.4.1 Medios para drenar todas las bombas de carga y todos los conductos de hidrocarburos al terminar el desembarque del cargamento:

.1 posibilidad de descargar los residuos en un tanque de carga o de decantación o

.2 para la descarga a tierra se ha provisto un conducto especial de pequeño diámetro o

8 PLAN DE EMERGENCIA A BORDO EN CASO DE CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS (REGLA 26)

8.1 El buque lleva a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, en cumplimiento de la regla 26. o

9 DISPOSICIONES EQUIVALENTES PARA LOS BUQUES TANQUE QUIMICEROS QUE TRANSPORTEN HIDROCARBUROS

9.1 A título de disposiciones equivalentes para el transporte de hidrocarburos en un buque tanque quimiquero, el buque está provisto del equipo que se indica seguidamente en lugar de tanques de decantación (párrafo 6.2 supra) y detectores de la interfaz hidrocarburos/agua (párrafo 6.3 supra):

9.1.1 equipo separador de agua e hidrocarburos, capaz de producir un afluyente cuyo contenido de hidrocarburos sea inferior a 100 ppm, con una capacidad de m³/h..... o

9.1.2 un tanque de retención con capacidad dem³... o

9.1.3 un tanque para recoger las aguas del lavado de los tanques que es:

.1 un tanque dedicado a tal fin.....o

.2 un tanque de carga designado como tanque colectoro

9.1.4 una bomba de trasvase, instalada permanentemente, para descargar en el mar afluente que contenga hidrocarburos a través del equipo separador de agua e hidrocarburos.....o

9.2 El equipo separador de aguas e hidrocarburos ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X) y es adecuado para toda la gama de productos indicados en el Anexo I.....o

9.3 El buque dispone de un Certificado valido de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.o

10 SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS PARAOLEOSAS

10.1 De conformidad con la regla 14 del Anexo II del Convenio se permite al buque transportar las sustancias nocivas líquidas paraoleosas especificadas en la lista adjunta.

Se adjuntara la lista de sustancias nocivas líquidas paraoleosas que se permite transportan debidamente firmada, fechada y certificada con el sello o estampilla de la autoridad expedidora

11 EXENCIONES

11.1 La Administración ha concedido dido exenciones del cumplimiento de las prescripciones de los capítulos II y III del Anexo I del Convenio, de conformidad con la regla 2 4) a), con respecto a los elementos enumerados en el (los) parrafo(s).....
.....

..... del presente cuadernillo a o

12 EQUIVALENCIAS (regla 3)

12.1 La Administración ha aprobado disposiciones equivalentes a las de ciertas prescripciones del Anexo I con respecto a los elementos enumerados en el (los) párrafo(s).....del presente cuadernillo. o

SE CERTIFICA que el presente cuadernillo correcto en todos los aspectos.

Expedido en

(lugar de expedición del cuadernillo)

a.....19..

.....

.....

(firma del funcionario debidamente autorizado que expide el cuadernillo)

(sello o estampilla de la autoridad expedidora)

El apéndice III del Anexo I del MARPOL 73/78 se sustituye por el siguiente:

"Apéndice III

MODELO DE LIBRO REGISTRO DE

HIDROCARBUROS

LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS

Parte I - operaciones en los espacios de máquinas

(para todos los buques)

Nombre del buque:

Número o letras distintivos:

Arqueo bruto:

Período desde: hasta:

Nota: A todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas, y a todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas que no sea petrolero, se le facilitará la Parte I del Libro registro de hidrocarburos para consignar en ella las operaciones pertinentes que se efectúan en los espacios de máquinas. A los petroleros se les facilitará también la Parte II del Libro registro de hidrocarburos para consignar en ella las operaciones de carga/lastrado pertinentes.

INTRODUCCION

En las páginas siguientes de la presente sección se expone una amplia lista de los puntos relativos a las operaciones efectuadas en los espacios de máquinas que habrá que consignar, cuando proceda, en el Libro registro de hidrocarburos, de conformidad con la regla 20 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la combinación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). Esos puntos se han agrupado en secciones operacionales, cada una de las cuales viene designada por una letra clave.

Al hacer los asientos en el Libro registro de hidrocarburos se inscribirán la fecha, la clave operacional y el número del punto de que se trate en las columnas correspondientes, y se consignarán los pormenores requeridos anotándolos por orden cronológico en los espacios en blanco.

Cada asiento acerca de una operación ultimada irá firmando fechado por el oficial o los oficiales a cargo de la misma. Cada página completa será firmada por el capitán del buque.

En el Libro registro de hidrocarburos hay muchas referencias a las cantidades de hidrocarburos. La poca precisión de los dispositivos de medición de tanques, las variaciones de temperatura y las adherencias afectarán a la precisión de las lecturas. Se deberán considerar en consecuencia los asientos en el Libro registro de hidrocarburos.

LISTA DE PUNTOS QUE SE CONSIGNARÁN

A) LASTRADO O LIMPIEZA DE LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE LIQUIDO

1 Identidad del (de los) tanque(s) lastrado(s).

2 Digase si se limpiaron desde la última vez que contuvieron hidrocarburos y, de no ser así, el tipo de hidrocarburos que transportaron con anterioridad.

3 Limpieza:

.1 situacion del buque y hora al comenzar y finalizar la limpieza;

.2 identidad del (de los) tanque(s) en el (los) que se ha empleado un metodo de limpieza (enjuague total con agua; mediante vapor; empleando productos químicos, con indicación del tipo y la cantidad de productos químicos utilizados);

.3 identidad del (de los) tanque(s) al (a los) que se trasvasó el agua de limpieza.

4 Lastrado:

.1 situacion del buque y hora al comenzar finalizar el lastrado;

.2 cantidad de lastre, si los tanques no estan limpios;

.3 situacion del buque al comenzar la limpieza;

.4 situación del buque al comenzar el lastrado.

B) DESCARGAS DE LASTRE CONTAMINADO O DE AGUAS DE LIMPIEZA DE LOS TANQUES MENCIONADOS EN LA SECCION A)

5 Identidad del (de los) tanque(s).

6 Situacion del buque al comenzar la descarga.

7 Situación del buque al concluir la descarga.

8 Velocidad(es) del buque durante la descarga.

9 Método de descarga:

.1 a través de equipo de 100 ppm;

.2 a través de equipo de 15 ppm;

.3 en instalaciones receptoras.

10 Cantidad descargada.

C) RECOGIDA Y ELIMINACION DE RESIDUOS DE HIDROCARBUROS (FANGOS)

11 Recogida de residuos de hidrocarburos.

Cantidad de residuos de hidrocarburos (fangos) retenidos a bordo al final de un viaje, pero no más de una vez por semana. Cuando los buques realicen viajes cortos, la cantidad se consignará semanalmente.

1/

.1 Fangos separados (fangos resultantes de purificar el combustible y el aceite lubricante) y otros residuos, según proceda:

-identidad del (de los) tanque(s)

- capacidad del (de los) tanque(s) m3

- cantidad total retenida m3;

.2 otros residuos (como residuos de hidrocarburos resultantes de los drenajes, fugas, aceite gastado, etc., en los espacios de máquinas), según proceda, habida cuenta de la disposición de los tanques, además de lo indicado en .1:

- identidad del (de los) tanque(s).....

- capacidad del (de los) tanque(s) m3

- cantidad retenida m3

12 Métodos de eliminación de residuos

Indíquese la cantidad de residuos de hidrocarburos eliminados del (de los) tanques) y la cantidad de residuos retenida:

.1 eliminación en instalaciones receptoras (indíquese el puerto)2/;

.2 trasvase a otro(s) tanque(s) indiquense el (los) tanque(s) y su contenido total);

.3 incinerados (indíquese el tiempo total invertido en la operación);

.4 otro método (especifíquese).

1/ Sólo en los tanques enumerados en el apartado 3 de los modelos A y B del suplemento del Certificado IOPP.

2/ Los capitanes solicitarán de las empresas encargadas de las instalaciones receptoras, incluidas gabarras y camiones cisterna, un recibo o certificado en el que se indiquen las cantidades de agua de lavado de tanques, lastre sucio, residuos o mezclas oleosas trasvasadas, así como la fecha y la hora de la

operación de trasvase. Este recibo o certificado, si se adjunta al Libro registro de hidrocarburos, podrá ayudar al capitán a demostrar que el buque bajo su mando no estuvo implicado en un supuesto caso de contaminación. El recibo o certificado se guardara junto con el Libro registro de hidrocarburos.

D) DESCARGA NO AUTOMATICA EN EL MAR U OTRO METODO DE ELIMINACION DE AGUAS DE SENTINA ACUMULADAS EN LoS ESPACIOS DE MAQUINAS

13 Cantidad descargada o eliminada.

14 Hora de descarga o eliminación (comienzo y fin).

15 Método de descarga o eliminación:

.1 a traves de equipo de 100 ppm (inclquese la situación del buque al comienzo y al final);

.2 a través de equipo de 15 ppm (indiquese la situación del buque al comienzo y al final);

.3 en instalaciones receptoras (inclquese el puerto)1/;

.4 trasvase a tanque de decantación o a tanque de retención (inclquese el (los tanque(s), especificando la cantidad trasvasada y la cantidad total retenida en el (los) tanque(s).

E) DESCARGA AUTOMATICA EN EL MAR U OTRO METODO DE ELIMINACION DE AGUAS DE SENTINA ACUMULADAS EN LOS ESPACIOS DE MAQUINAS

16 La Situación del buque y hora en que el sistema se ha puesto en la modalidad de funcionamiento automatico para la descarga en el mar.

17 Hora en que el sistema se ha puesto en la modalidad de funcionamiento automático para trasvasar el agua de sentina a un tanque de retención. (identifiquese el tanque).

18 Hora en que se puso el sistema en funcionamiento manual.

19 Método de descarga en el mar:

.1 a través de equipo de 100 ppm;

.2 a través de equipo de 15 ppm.

F) ESTADO DEL DISPOSITIVO DE VIGILANCIA Y CONTROL DE LAS DESCARGAS DE HIDROCARBUROS

20 Hora en que falló el dispositivo.

21 Hora en que el dispositivo volvió a ser operacional.

22 Razones del fallo.

1/ Los capitanes solicitaran de las empresas encargadas de las instalaciones receptoras, incluidas gabarras y camiones cisterna, un recibo o certificado en el que se indiquen las cantidades de agua de lavado de tanques, lastre sucio, residuos o mezclas oleosas trasvasadas, así como la fecha y la hora de la operación de trasvase. Este recibo o certificado, si se adjunta al Libro registro de hidrocarburos, podrá ayudar al capitán a demostrar que el buque bajo su mando no estuvo implicado en un supuesto caso de contaminación. El recibo o certificado se guardará junto con el Libro registro de hidrocarburos.

G) DESCARGAS ACCIDENTALES O EXCEPCIONALES DE HIDROCARBUROS

23 Hora del suceso.

24 Lugar o situación del buque en el momento del suceso.

25 Cantidad aproximada y tipo de hidrocarburos.

26 Circunstancias de la descarga o del escape, motivos y observaciones generales.

H) TOMA DE FUELOIL O ACEITE LUBRICANTE

27 Toma de combustible:

.1 lugar de la toma de combustible;

.2 hora de la toma de combustible;

.3 tipo y cantidad de fueloil e identidad del (de los) tanque(s) (indíquense la cantidad añadida y el contenido total del (de los) tanque(s));

.4 tipo y cantidad de aceite lubricante e identidad del (de los) tanque(s) (indíquense la cantidad añadida y el contenido total del (de los) tanque(s)).

I) OTROS PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES Y OBSERVACIONES GENERALES

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS - PARTE II

Introducción

En las páginas siguientes de la presente sección se expone una amplia lista de los puntos relativos a las operaciones de carga y lastrado que habrá que consignar, cuando proceda, en el Libro registro de hidrocarburos, de conformidad con la regla 20 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). Esos puntos se han agrupado en secciones operacionales, cada una de las cuales viene designada por medio de una letra clave.

Al hacer los asientos en el Libro registro de hidrocarburos se inscribirán la fecha, la clave operacional y el número del punto de que se trate en las columnas correspondientes, y se consignarán los pormenores requeridos anotándolos por orden cronológico en los espacios en blanco.

Cada asiento acerca de una operación ultimada irá firmado y fechado por el oficial o los oficiales a cargo de la misma. Cada página completa será refrendada por el capitán del buque. Respecto de los petroleros destinados a determinados tráficos de conformidad con la regla 13C del Anexo I del MARPOL 73/78, los asientos efectuados en el Libro registro de hidrocarburos serán refrendados por la autoridad competente del Estado rector del puerto.*

En el Libro registro de hidrocarburos hay muchas referencias a las cantidades de hidrocarburos. La poca precisión de los dispositivos de medición de tanques, las variaciones de temperatura y las adherencias afectarán a la precisión de dichas lecturas. Se deberán considerar en consecuencia los asientos en el Libro registro de hidrocarburos.

* Esta frase se intercalará únicamente en el Libro registro de hidrocarburos del petrolero destinado a un tráfico determinado.

LISTA DE PUNTOS QUE SE CONSIGNARAN

A) EMBARQUE DE CARGAMENTO

1 Lugar de embarque.

2 Tipo de hidrocarburos cargados e identidad del (de los) tanque(s).

3 Cantidad total de hidrocarburos cargados (indíquese la cantidad añadida y el contenido total del (de los) tanque(s)).

B) TRASVASE DE CARGAMENTO A BORDO DURANTE LA TRAVESIA

4 Identidad del (de los) tanque(s).

.1 de:

.2 a: (indíquese la cantidad trasvasada y el contenido total del (de los) tanque(s)).

5 ¿Se vació (vaciaron) el (los) tanque(s) mencionado (s) en 4.1?

(En su defecto, indíquese la cantidad retenida).

C) DESEMBARQUE DE CARGAMENTO

6 Lugar de desembarque.

7 Identidad del (de los) tanque(s) descargado(s).

8 ¿Se vació (vaciaron) el (los) tanque(s)? (En su defecto, indíquese la cantidad retenida).

D) LAVADO CON CRUDOS (APLICABLE ÚNICAMENTE A LOS BUQUES TANQUE DOTADOS DE SISTEMA DE LAVADO CON CRUDOS)

(Se hará un asiento por cada tanque que se lave con crudos)

9 Puerto en que se efectuó el lavado con crudos, o situación del buque; si se efectuó entre dos puertos de descarga.

10 Identidad del (de los) tanque(s) lavado(s) 1/.

11 Número de máquinas utilizadas.

12 Hora en que comenzó el lavado.

13 Método de lavado 2/.

1/ Cuando un determinado tanque tenga más máquinas que las que puedan utilizarse simultáneamente, tal como se indica en el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, se identificara la sección que se esté lavando con crudos; por ejemplo, número 2, central, a proa.

2/ De conformidad con el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, anótese si se emplea un método de lavado de una o varias fases. Si el utilizado es de varias fases, indíquese el arco vertical recorrido por las máquinas y el número de veces que se recorre ese arco en la fase de que se trate el programa.

14 Presión de las tuberías de lavado.

15 Hora en que se concluyó o interrumpió el lavado.

16 Expóngase el método utilizado para determinar que el (los) tanque(s) estaba(n) seco(s).

17 observaciones 3/.

E) LASTRADO DE LOS TANQUES DE CARGA

18 Situación del buque al comenzar y finalizar el lastrado.

19 Lastrado:

.1 identidad del (de los) tanque(s) lastrado(s);

.2 hora de comienzo y finalización;

.3 cantidad de lastre. Indíquese la cantidad total de lastre de cada uno de los tanques usados en la operación.

F) LASTRADO DE LOS TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO (APLICABLE ÚNICAMENTE A LOS BUQUES TANQUE DOTADOS DE TALES TANQUES)

20 Identidad del (de los) tanque(s) lastrado(s).

21 Situación del buque cuando, en el (los) tanque(s) dedicado(s) a lastre limpio, se tomo agua de baldeo o de lastre en puerto.

22 Situación del buque cuando se baldearon la(s) bomba(s) y las tuberías, y el agua pasó al tanque de decantación.

23 Cantidad de agua oleosa que, tras baldear las tuberías, se trasvasa al (a los) tanque(s) de decantación o al (a los) tanque(s) de carga en que inicialmente se almacenan los residuos (indíquese el (los) tanque(s)). Indíquese la cantidad total.

24 Situación del buque cuando se tomó agua de lastre adicional en el (los) tanque(s) dedicado(s) a lastre limpio.

25 Hora y situación del buque cuando se cerraron las válvulas que separan los tanques dedicados a lastre limpio de las tuberías de carga y de agotamiento.

26 Cantidad de lastre limpio tomado a bordo.

C) LIMPIEZA DE LOS TANQUES DE CARGA

27 Identidad del (de los) tanque(s) limpiado(s).

28 Puerto o situación del buque.

29 Duración de la limpieza.

3/ Si no se siguen los programas indicados en el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, en el espacio destinado a observaciones se consignarán las razones para ello.

30 Metodo de limpieza 4/.

31 Las aguas de lavado de tanques se trasvasaron a:

.1 instalaciones receptoras (indíquense el puerto y la cantidad) 5/;

.2 tanque(s) de decantación o tanque(s) de carga designado(s) como tanque(s) de decantación (identifíquese el (los) tanque(s); indiquese la cantidad trasvasada y la cantidad total).

H) DESCARGA DE LASTRE CONTAMINADO

32 Identidad del (los) tanque(s).

33 Situación del buque al comenzar la descarga en el mar.

34 Situación del buque al concluir la descarga en el mar.

35 Cantidad descargada en el mar.

36 Velocidad(es) del buque durante la descarga.

37 ¿Estaba en funcionamiento el dispositivo de vigilancia y control durante la descarga?

38 ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie del agua en el lugar de la descarga?

39 Cantidad de agua oleosa trasvasada al (a los) tanque(s) de decantación (identifíquese el (los) tanque(s) de decantación; indiquese la cantidad total).

40 Lastre descargado en instalaciones receptoras en tierra (identifíquese el puerto e indiquese la cantidad) 5/.

I) Descarga en el mar de agua de los tanques de decantación

41 Identidad de los tanques de decantación.

42 Tiempo de sedimentación desde la última entrada de residuos, o

43 Tiempo de sedimentación desde la última descarga.

4/ Mangueras de mano, lavado mecánico y/o limpieza química. Tratándose de esta última, se indicarán los productos químicos empleados y su cantidad

5/ Los capitanes solicitarán de las empresas encargadas de las instalaciones receptoras, incluidas gabarras y camiones cisterna, un recibo o certificado en el que se indiquen las cantidades de agua de lavado de tanques, lastre sucio, residuos o mezclas oleosas trasvasadas, así como la fecha y la hora de la operación de trasvase. Este recibo o certificado, si se adjunta al Libro registro de hidrocarburos, podrá ayudar al capitán a demostrar que el buque bajo su mando no estuvo implicado en un supuesto caso de contaminación. El recibo o certificado se guardará junto con el Libro registro de hidrocarburos.

44 Hora y situación del buque al comenzar la descarga.

45 Espacio vacío en el tanque al comenzar la descarga.

46 Espacio vacío por encima de la interfaz hidrocarburos/agua al comenzar la descarga.

47 Cantidad a granel descargada y régimen de descarga.

48 Cantidad finalmente descargada y régimen de descarga.

49 Hora y situación del buque al concluir la descarga.

50 ¿Estaba en funcionamiento el dispositivo de vigilancia y control durante la descarga?

51 Espacio vacío por encima de la interfaz hidrocarburos/agua al concluir la descarga.

52 Velocidad(es) del buque durante la descarga.

53 ¿Se comprobaron con regularidad el afluente y la superficie de agua en el lugar de la descarga?

54 Confírmese que todas las válvulas correspondientes del sistema de tuberías del buque se cerraron al concluir la descarga de los tanques de decantación.

J) ELIMINACION DE RESIDUOS Y DE MEZCLAS OLEOSAS NO TRATADAS DE OTRO MODO

55 Identidad del (de los) tanque(s).

56 Cantidad eliminada de cada tanque (indíquese la cantidad retenida).

57 Método de eliminación:

.1 en instalaciones receptoras (identifíquese el puerto e indíquese la cantidad eliminada) 5/;

.2 mezclados con la carga (indíquese la cantidad);

.3 trasvase a otro(s) tanque(s) (identifíquese el (los) tanque(s). Indíquese la cantidad trasvasada y el contenido total del (de los) tanque(s);

.4 otro método (especifíquese). Indíquese la cantidad eliminada.

.5 Los capitanes solicitarán de las empresas encargadas de las instalaciones receptoras, incluidas gabarras y camiones cisterna, un recibo o certificado en el que se indiquen las cantidad de agua de lavado de tanques, lastre sucio, residuos o mezclas oleosas trasvasadas, así como la fecha y la hora de la operación de trasvase. Este recibo o certificado, si se adjunta al Libro registro de hidrocarburos, podrá ayudar al capitán a demostrar que el buque bajo su mando no estuvo implicado en un supuesto caso de contaminación. El recibo o certificado se guardará junto con el Libro registro de hidrocarburos.

K) DESCARGA DE LASTRE LIMPIO CONTENIDO EN TANQUES DE CARGA

58 Situación del buque al comenzar la descarga de lastre limpio.

59 Identidad del (de los) tanque(s) descargado(s).

60 ¿Se vació (vaciaron) el (los) tanque(s) al concluir la descarga?

61 Situación del buque al concluir la descarga si fuera distinta de la indicada en 58.

62 ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie del agua en el lugar de la descarga?

L) DESCARGA DE LASTRE DE LOS TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO (APLICABLE UNICAMENTE A LOS BUQUES TANQUE DOTADOS DE TALES TANQUES)

63 Identidad del (de los) tanque(s) descargado(s).

64 Hora y situación del buque al comenzar la descarga de lastre limpio en el mar.

65 Hora y situación del buque al concluir la descarga del mar.

66 Cantidad descargada:

.1 en el mar, o

.2 en una instalación de recepción (indíquese el puerto).

67 ¿Se observó algún indicio de contaminación del agua de lastre por hidrocarburos antes o durante la descarga en el mar?

68 ¿Se vigiló la descarga mediante un hidrocarbúrometro?

69 Hora y situación del buque cuando se cerraron las valvulas que separan los tanques dedicados a lastre limpio, de las tuberías de carga y de agotamiento al concluir el deslastrado.

M) ESTADO DEL DISPOSITIVO DE VIGILANCIA Y CONTROL DE LAS DESCARGAS DE HIDROCARBUROS

70 Hora en que falló el dispositivo.

71 Hora en que el dispositivo volvió a ser operacional.

72 Razones del fallo.

N) DESCARGAS ACCIDENTALES O EXCEPCIONALES DE HIDROCARBUROS

73 Hora del suceso.

74 Lugar o situación del buque en el momento del suceso.

75 Cantidad aproximada y tipo de hidrocarburos.

76 Circunstancias de la descarga o del escape, motivos y observaciones generales.

O) OTROS PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES Y OBSERVACIONES GENERALES BUQUES TANQUE DESTINADOS A DETERMINADOS TRAFICOS

P) TOMA DE AGUA DE LASTRE

77 Identidad del (de los) tanque(s) lastrado(s).

78 Situación del buque durante el lastrado.

79 Cantidad total de lastre embarcado, en m³

80 observaciones.

Q) REDISTRIBUCION DEL AGUA DE LASTRE A BORDO

81 Razones para la redistribución.

R) DESCARGA DEL AGUA DE LASTRE EN UNA INSTALACION DE RECEPCION

82 Puerto(s) en que se descargo el agua de lastre.

83 Nombre o designación de la instalación de recepción.

84 Cantidad total de agua de lastre descargada, en m3.

85 Fecha, firma y sello del funcionario de la autoridad rectora del puerto.

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

La presente es copia fiel y completa en español de las Enmiendas de 1991 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (Nueva regla 26 y otras Enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78, aprobadas en Londres, Gran Bretaña, el día cuatro del mes de julio del año de mil novecientos noventa y uno, mediante la Resolución MEPC 47 (31) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

Extiendo la presente, en cuarenta páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los doce días del mes de agosto del año de mil novecientos noventa y tres, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- Conste.- Rúbrica.

EL EMBAJADOR ANDRES ROZENTAL, SUBSECRETARIO A DE RELACIONES EXTERIORES,

CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada de las Enmiendas de 1992 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (criterios relativos a las descargas del Anexo I del MARPOL 73/78), aprobadas en Londres, Gran Bretaña, el día seis del mes de marzo del año de mil novecientos noventa y dos, mediante la Resolución MEPC 51 (32) del Comité de Protección del Medio Marino de la organización Maritima Internacional, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

RESOLUCION MEPC.51(32)

aprobada el 6 de marzo de 1992

ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE

1978 RELATIVO AL CONVENIO

INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA

CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

(Criterios relativos a las descargas del Anexo I del MARPOL 73/78)

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio Constitutivo de la organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (en adelante llamado Convenio de 1973) y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado Protocolo de 1978), que confieren al órgano competente de la organización la función de estudiar y aprobar enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

RECORDANDO que el objetivo del MARPOL 73/78 es lograr la eliminación total de la contaminación intencional del medio marino por hidrocarburos,

DESEANDO a ese respecto reducir todavía más la contaminación operacional por los buques,

HABIENDO examinado en su 32o. período de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973.

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 6 de enero de 1993, salvo que, antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantiles combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la organización objeciones a las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 6 de julio de 1993, una vez que hayan sido aceptadas de conformidad con lo indicado en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la organización que no son Partes en el MARPOL 73/78.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

Las reglas del Anexo I quedan enmendadas del modo siguiente:

Regla 9

.1 El texto existente del párrafo 1) a) iv) es sustituido por el siguiente:

"iv) que el régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos no exceda de 30 litros por milla marina;"

.2 El texto existente del párrafo 1) b) es sustituido por el siguiente:

"b) tratándose de buques no petroleros cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 400 toneladas y de buques petroleros por lo que se refiere a las aguas de las sentinas de los espacios de máquinas; exceptuados los de la cámara de bombas de carga a menos que dichas aguas estén mezcladas con residuos de carga de hidrocarburos:

i) que el buque no se encuentre en una zona especial;

ii) que el buque esté en ruta;

iii) que el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón; y

iv) que el buque tenga en funcionamiento el equipo que se prescribe en la regla 16 del presente Anexo".

.3 Se enmienda el párrafo 4) suprimiendo la segunda frase en su totalidad, incluidos los subpárrafos a) a d).

.4 Se añade el nuevo párrafo 7) siguiente:

"7) En el caso de los buques a que se refiere la regla 16 6) del presente Anexo que no lleven el equipo prescrito en las reglas 16 1) o 16 2), las disposiciones del párrafo 1 b) de la presente regla no se aplicarán hasta el 16 de julio de 1998 o hasta la fecha en que se instale dicho equipo, si esta fecha es anterior. Hasta entonces, estará prohibida toda descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas en el mar desde tales buques procedentes de las sentinas de los espacios de máquinas, salvo cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que la mezcla oleosa no proceda de las sentinas de las cámaras de bombas de carga;

- b) que la mezcla oleosa no esté mezclada con residuos de la carga de hidrocarburos;
- c) que el buque no se encuentre en una zona especial;
- d) que el buque se encuentre a más de 12 millas marinas de la tierra más próxima;
- e) que el buque esté en ruta;
- f) que el contenido de hidrocarburos del efluente sea inferior a 100 partes por millón; y
- g) que el buque tenga en funcionamiento un equipo separador de agua e hidrocarburos cuyas características de proyecto hayan sido aprobadas por la Administración teniendo en cuenta la especificación recomendada por la organización*."

Al pie de página y correspondiente al párrafo 7 g) debe añadirse la nota siguiente:

"* Véase la Recomendación sobre especificaciones internacionales de rendimiento y ensayo para equipos separadores de agua e hidrocarburos y para hidrocarbúrometros, aprobada por la organización mediante la resolución A.393(X)."

2 Regla 10

.1 Se enmienda el párrafo 2) b) de modo que diga:

"b) estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde buques no petroleros de arqueo bruto inferior a 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial, salvo cuando el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón".

.2 Se enmienda el párrafo 3) b) v) de modo que la referencia que figura en el mismo sea 16 5) en lugar de 16 7).

3 Regla 16

.1 El texto existente de esta regla es sustituido por el siguiente:

"Regla 16

Sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos y equipo filtrador de hidrocarburos

1) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, pero inferior a 10,000 toneladas, llevará un equipo filtrador de hidrocarburos que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 4) de la presente regla. Si tal buque transporta grandes cantidades de combustible líquido tendrá que cumplir con lo dispuesto en el párrafo 2) de la presente regla o en el párrafo 1) de la regla 14.

2) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 10,000 toneladas irá provisto de equipo filtrador de hidrocarburos y de medios de alarma y detención automática de toda descarga de mezclas oleosas si el contenido de hidrocarburos en el efluente excede de 15 partes por millón.

3) a) La Administración podrá dispensar del cumplimiento de lo prescrito en los párrafos 1) y 2) de la presente regla a todo buque destinado exclusivamente a efectuar viajes dentro de zonas especiales, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

i) que el buque vaya equipado con un tanque de retención que a juicio de la Administración tenga un volumen suficiente para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina;

ii) que todas las aguas oleosas de sentina se retengan a bordo para descargarlas posteriormente en instalaciones receptoras;

iii) que la Administración haya establecido que existen instalaciones receptoras adecuadas para recibir tales aguas oleosas de sentina en un número suficiente de los puertos o terminales en que haga escala el buque;

iv) que cuando sea necesario, se confirme mediante el refrendo del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos que el buque está destinado exclusivamente a efectuar viajes dentro de zonas especiales; y

v) que se anoten en el Libro registro de hidrocarburos la cantidad, la hora y el puerto de descarga.

3) b) La administración se asegurará de que los buques de arqueo bruto inferior a 400 toneladas están equipados, en la medida de lo posible, con instalaciones que permitan retener a bordo hidrocarburos o mezclas oleosas, o descargarlos de conformidad con lo dispuesto en la regla 91) b3 del presente Anexo.

4) El equipo filtrador de hidrocarburos que se hace referencia en el párrafo 1) de la presente regla se ajustará a características de proyecto aprobadas por la Administración y estará concebido de modo que el contenido de hidrocarburos de cualquier mezcla oleosa que se descargue en el mar después de pasar por el sistema no exceda de 15 partes por millón. Al estudiar el proyecto de tal equipo, la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la organización.*

5) El equipo filtrador de hidrocarburos a que se hace referencia en el párrafo 2) de la presente regla se ajustará a características de proyecto aprobadas por la Administración y estará concebido de modo que el contenido de cualquier mezcla oleosa que se descargue en el mar después de pasar por el sistema o los sistemas no exceda de 15 partes por millón. Estará dotado de medios de alarma para indicar que tal proporción va a ser rebasada. El sistema estará también provisto de medios adecuados para que toda descarga de mezclas oleosas se detenga automáticamente si el contenido de hidrocarburos del efluente excede de 15 partes por millón. Al estudiar el proyecto de tales equipos y medios, la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la organización.*

6) A los buques entregados antes del 6 de julio de 1993 se les aplicarán las prescripciones de la presente regla a más tardar el 6 de julio de 1998 siempre que dichos buques puedan utilizar equipo separador de agua e hidrocarburos (equipo de 100 ppm).*

Al pie de la página y correspondiente a los párrafos 4) y 5) debe añadirse la nota siguiente:

"* Véase la Recomendación sobre especificaciones internacionales de rendimiento y ensayo para equipos separadores de agua y hidrocarburos y para hidrocarbúrometros, aprobada por la organización mediante la resolución A.393(X)."

4 Regla 21

.1 Se enmienda el subpárrafo c) suprimiendo las cinco primeras palabras, es decir, "en cualquier zona especial y".

.2 Se suprime el subpárrafo d).

5 Modelos A y B de los suplementos del Certificado IOPP.

Los puntos 2.2 y 2.3 de los modelos A y B de los suplementos del Certificado IOPP son sustituidos por los siguientes:

"2.2 Tipo de equipo filtrador de hidrocarburos instalado en el buque:

2.2.1 equipo filtrador de hidrocarburos

(15 ppm) (regla 16 4)) []

2.2.2 equipo filtrador de hidrocarburos

(15 ppm), con dispositivo de alarma

y detención automática

(regla 16 5)) []

2.3 Se autoriza al buque a que opere con el equipo existente hasta el 6 de julio de 1998 (regla 16 6)) si lleva instalado:

2.3.1 equipo separador de agua e hidrocarburos (100 ppm) []

2.3.2 equipo filtrador de hidrocarburos (15 ppm) sin dispositivo de alarma []

2.3.3 equipo filtrador de hidrocarburos (15 ppm) con dispositivo de alarma y detención manual." []

La presente es copia fiel y completa en español de las Enmiendas de 1992 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (criterios relativos a las descargas del Anexo I del MARPOL 73/78), aprobadas en Londres, Gran Bretaña, el día seis del mes de marzo del año de mil novecientos noventa y dos, mediante la Resolución MEPC 51(32) del Comité de Protección del Medio Marino de la organización Marítima Internacional.

Extiendo la presente, en ocho páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los doce días del mes de agosto del año de mil novecientos noventa y tres, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- Conste.- Rúbrica.

EL EMBAJADOR ANDRES ROZENTAL, SUBSECRETARIO "A" DE RELACIONES EXTERIORES,

CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia de las Enmiendas de 1992 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (Nuevas reglas 1 3F y 1 3G y Enmiendas conexas al Anexo I del MARPOL 73/78), aprobadas en Londres, Gran Bretaña, el día seis del mes de marzo del año de mil novecientos noventa y dos, mediante la Resolución MEPC 52 (32) del Comité de Protección del Medio Marino de la organización Marítima Internacional cuyo texto y forma en español son los siguientes:

RESOLUCION MEPC.52(32)

aprobada el 6 de marzo de 1992

ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE

1978 RELATIVO AL CONVENIO

INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA

CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

(Nuevas reglas 13F y 13G y enmiendas conexas al Anexo I del MARPOL 73/78)

El Comité de Protección del Medio Marino.

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio Constitutivo de la organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité.

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevehir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Protocolo de 1978"), que confieren al órgano competente de la organización la función de estudiar y aprobar enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

TOMANDO NOTA ASIMISMO de la resolución A.675(16) que trata de la prevención de la contaminación por hidrocarburos.

RECONOCIENDO la gravedad de los sucesos de contaminación del mar debidos a siniestros sufridos por buques tanque.

DESEANDO mejorar las prescripciones sobre el proyecto y la construcción de petroleros a fin de prevenir la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje y varada.

HABIENDO EXAMINADO en su 32o. período de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973.

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al anexo del Protocolo de 1978 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se consideraran aceptadas el 6 de enero de 1993, salvo que, antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la organización objeciones a las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 6 de julio de 1993, una vez que hayan sido aceptadas de conformidad con lo indicado en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo:

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la organización que no son Partes en el MARPOL 73/78.

6. CONVIENE en que se elaboren, con carácter urgente:

a) directrices para la aprobación de otros métodos de proyecto y construcción de petroleros que indica la regla 1 3F 5);

b) directrices para la aprobación de otros medios estructurales u operacionales que indica la regla 13G 7); y

c) directrices para un programa mejorado de reconocimientos e inspecciones que indica la regla 13G 3).

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

Regla 1

Definiciones

Se intercala el nuevo párrafo 8) c) continuación del párrafo 8) b) existente:

"c) No obstante lo dispuesto en el apartado a) del presente párrafo, no se considerará que la transformación de un petrolero existente realizada para que cumpla con las prescripciones de las reglas 13F o 13G del presente Anexo constituye una transformación importante a efectos de dicho Anexo".

Nuevas reglas 13F y 13G

Se intercalan las siguientes nuevas reglas 13F y 13G a continuación de la regla 13E existente:

REGLA 13F DEL ANEXO I DEL MARPOL

73/78

Prevención de la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje o varada

1) La presente regla se aplicara a los petroleros de peso muerto igual o superior a 600 toneladas:

a) respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción el 6 de julio de 1993 o posteriormente; o

b) en ausencia de un contrato de construcción, cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 6 de enero de 1994 o posteriormente; o

c) cuya entrega se produzca el 6 de julio de 1996 o posteriormente; o

d) que hayan sido objeto de una transformación importante:

i) para la cual se adjudique el oportuno contrato después del 6 de julio de 1993; o

ii) respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 6 de enero de 1994; o

iii) que quede terminada después del 6 de julio de 1996.

2) Todo petrolero de peso muerto igual superior a 5,000 toneladas:

a) cumplirá con lo prescrito en el párrafo 3), en lugar de la regla 1 3E, si procede, a menos que este sujeto a lo dispuesto en los párrafos 4) y 5); y

b) cumplirá, si procede, con lo prescrito en el párrafo 6).

3) Los tanques de carga estarán protegidos en toda su longitud por tanques de lastre o espacios que no sean tanques de carga o de fueloil como se indica a continuación

a) Tanques o espacios laterales

Los tanques o espacios laterales tendrán una profundidad igual a la altura total del costado del buque o se extenderán desde el techo del doble fondo hasta la cubierta más alta, ignorando el trancañil alomado en caso de haberlo irán dispuestos de tal manera que los tanques de carga queden por dentro de la línea de trazado de las planchas del forro del costado, y en ningún caso a menos de la distancia "W" que indica la figura 1, medida en cualquier sección transversal perpendicularmente al forro del costado, tal como se indica a continuación

PM

$$w = 0.5 + \frac{PM}{20\,000} \text{ (m) o bien}$$

20 000

$$w = 2.0 \text{ m. si este valor es menor}$$

El valor mínimo de w será de 1.0 m.

b) Tanques o espacios del doble fondo

En cualquier sección transversal, la profundidad de cada tanque o espacio del doble fondo será tal que la distancia "h" que medie entre el fondo de los tanques de carga y la línea de trazado de las planchas del forro del fondo, medida perpendicularmente a dichas planchas como se indica en la figura 1, no sea inferior a la especificada a continuación

$$h = B/15 \text{ (m); o bien}$$

$$h = 2.0 \text{ m, si este valor es menor}$$

El valor mínimo de h será de 1.0 m

c) Zona de la curva del pantoque o en lugares en que la curva del pantoque no esté claramente definida.

Cuando las distancias "h" y "W" sean distintas, la distancia "W" tendrá preferencia en los niveles que excedan de 1,5 h por encima de la línea de base, tal como se indica en la figura 1

d) Capacidad total de los tanques de lastre

En los petroleros para crudos de peso muerto igual o superior a 20,000 toneladas y en los petroleros para productos de peso muerto igual o superior a 30,000 toneladas, la capacidad total de los tanques laterales, tanques del doble fondo y tanques de los piques de proa y popa no será inferior a la capacidad de los tanques de lastre separado necesaria para cumplir lo prescrito en la regla 13. Los tanques laterales o espacios y tanques del doble fondo dispuestos para cumplir lo prescrito en la regla 13 irán emplazados de la manera más uniforme posible a lo largo de la zona de los tanques de carga. La capacidad adicional de lastre separado prevista para reducir los esfuerzos flectores longitudinales en la viga-casco, el asiento, etc, podrá distribuirse por cualquier lugar del buque.

e) Pozos de aspiración de los tanques de carga

Los pozos de aspiración de los tanques de carga podrán penetrar en el doble fondo por debajo de la línea límite que define la distancia "h", a condición de que tales pozos sean lo más pequeños posible y que la distancia entre el fondo del pozo y las planchas del forro del fondo no sea inferior a 0,5 h.

f) Tuberías de lastre y de carga

Las tuberías de lastre y otras tuberías como los tubos de sonda y de aireación de los tanques de lastre no atravesarán los tanques de carga. Las tuberías de carga y similares no atravesarán los tanques de lastre. Podrán exceptuarse de esta prescripción tuberías de escasa longitud, a condición de que estén totalmente soldadas o de que se aplique un medio equivalente al efecto

4) a) Se podrá prescindir de los tanques o espacios del doble fondo prescritos en el párrafo 3) b), a condición de que el proyecto del petrolero sea tal que la presión estática de la carga ejercida en las planchas del forro que constituyen la única separación entre la carga y el mar no exceda de la presión hidrostática exterior del agua, determinada mediante la fórmula siguiente:

$$f \cdot H_c \cdot p_c + 100A < d_n \cdot p_s \cdot g$$

donde

hc = altura de la carga que esté en contacto con las planchas del fondo, en metros

Pc = densidad máxima de la carga, en t/m³

dn = calado mínimo de servicio en cualquier condición de carga prevista, en metros

Ps = densidad del agua de mar, en t/m³

A_p = presión máxima de tarado de la válvula de presión y vacío del tanque de carga, en bares f = factor de seguridad = 1,1

g = valor estándar de la aceleración de la gravedad (9,81 m/s²)

b) Toda división horizontal que sea necesaria para satisfacer las anteriores prescripciones estará situada a una altura sobre la línea de base no inferior a $B/6$ ó 6 m, si este último valor es menor, pero que no exceda de $0,6 D$, siendo D el puntal de trazado en los medios

c) El emplazamiento de los tanques o espacios laterales se ajustará a la definición del párrafo 3) a), con la salvedad de que por debajo de un nivel igual a $1,5 h$ medido por encima de la línea de base, siendo h la altura que se define en el párrafo 3 b), la línea que define los límites del tanque de carga podrá ser vertical hasta las planchas del fondo, como se ilustra en la figura 2.

5) También podrán aceptarse otros métodos de proyecto y construcción de petroleros como alternativa de lo dispuesto en el párrafo 3), a condición de que estos otros métodos ofrezcan como mínimo el mismo grado de protección contra la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje o varada, y que sean aprobados en principio por el Comité de Protección del Medio Marino teniendo en cuenta directrices elaboradas al efecto por la organización.

6) En el caso de petroleros de peso muerto igual o superior a 20,000 toneladas, las hipótesis de avería que prescribe la regla 25 2) b) se complementarán con la siguiente hipótesis de avería con desgarradura en el fondo a) extensión longitudinal

i) buques de peso muerto igual o superior a 75,000 toneladas $0,6 L$, medida desde la perpendicular de proa

ii) Buques de peso muerto inferior a 75,000 toneladas $0,4 L$, medida desde la perpendicular de proa

b) extensión transversal $B/3$ en cualquier lugar del fondo

c) extensión vertical perforación del forro exterior

7) Los petroleros de peso muerto inferior a 5,000 toneladas

a) llevarán cuando menos tanques o espacios del doble fondo con una profundidad tal que la distancia "h" especificada en el párrafo 3) b) cumpla con lo siguiente $h = B/15$ (m) con un valor mínimo de 0,76 m;

en la zona de la curva del pantoque y en lugares donde dicha curva no esté claramente definida, la línea que define los límites del tanque de carga será paralela al fondo plano en los medios, como se ilustra en la figura 3; y

b) irán provistos de tanques de carga dispuestos de modo que la capacidad de cada uno de ellos no exceda de 700 m³, a menos que se dispongan tanques o espacios laterales de conformidad con el párrafo 3) a) que cumplan con lo siguiente

2,4 PM

$$w = 0,4 + \frac{\text{-----}}{20,000} \text{ (m)}$$

20,000

con un valor mínimo de $w = 0,76 \text{ m}$

8) No se transportaran hidrocarburos en ningún espacio que se extienda a proa del mamparo de colisión situado de conformidad con la regla II-1/11 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada. Todo petrolero al que no se le exija llevar un mamparo de colisión de conformidad con dicha regla, no transportará hidrocarburos en ningún espacio que se extienda a proa del plano transversal perpendicular al plano de crujía, trazado en el lugar en que hubiera estado situado el mamparo de colisión de conformidad con la mencionada regla.

9) Al aprobar el proyecto y la construcción de un petrolero que se vaya a construir conforme a lo dispuesto en la presente regla, las Administraciones tendrán debidamente en cuenta los aspectos generales de la seguridad, incluida los tanques o espacios laterales y los del doble fondo.

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

Ver imagen (dar doble click con el ratón)

REGLA 13G DEL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

Prevención de la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje o varada

Medidas aplicables a los petroleros existentes

1) La presente regla:

a) se aplicará a los petroleros para crudos de peso muerto igual o superior a 20,000 toneladas y a los petroleros para productos de peso muerto igual o superior a 30,000 toneladas, respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción cuya quilla sea colocada o cuya entrega se produzca antes de las fechas estipuladas en la regla 13F 1) del presente anexo; y

b) no se aplicará a los petroleros que cumplan con lo prescrito en la regla 13F del presente anexo, respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada o cuya entrega se produzca antes de las fechas estipuladas en la regla 13F 1) del presente anexo; y

c) no se aplicará a los petroleros regidos por el subpárrafo a) anterior, que cumplan con lo prescrito en las reglas 13F 3) a) y b) o 13F 4) o 13F 5) del presente Anexo, excepto en lo que se refiere a las distancias mínimas prescritas entre los límites de los tanques de carga y el costado del buque y las planchas del fondo. En tal caso, las distancias de protección en el costado no deben ser inferiores a las estipuladas en el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten

productos químicos peligrosos a granel para el emplazamiento de los tanques de carga en los buques de tipo 2, y la protección del fondo debe cumplir con lo dispuesto en la regla 13E 4) b) del presente Anexo.

2) Las prescripciones de la presente regla empezarán a regir a partir del 6 de julio de 1995

3 a) Todo petrolero al que sea aplicable la presente regla será objeto de un programa mejorado de inspecciones, que tendrán lugar durante los reconocimientos periódicos, intermedios y anuales, cuyo alcance y frecuencia se ajustarán, cuando menos, a las directrices elaboradas por la organización.

b) Todo petrolero de edad superior a cinco años al que sea aplicable la presente regla llevará a bordo, a disposición de la autoridad competente del Gobierno de un Estado Parte en el presente Convenio, un expediente completo de los informes sobre los reconocimientos realizados, incluidos los resultados de todas las mediciones de los escantillones necesarias, así como una declaración sobre los trabajos estructurales que se hayan llevado a cabo.

c) El mencionado expediente irá acompañado de un informe sobre la evaluación de la condición, que contenga conclusiones sobre la condición estructural del buque y de sus escantillones residuales, refrendado para indicar que ha sido aceptado por la Administración de abanderamiento o en nombre de ésta dicho expediente y el informe sobre la evaluación de la condición se ajustarán al modelo normalizado que contengan las directrices elaboradas por la organización.

4) Todo petrolero que no cumpla con las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos que figuran en la regla 1 26) del presente Anexo deberá satisfacer las prescripciones de la regla 13F del presente Anexo a más tardar 25 años después de su fecha de entrega, a menos que los, tanques laterales o los espacios del doble fondo, no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que satisfagan las prescripciones relativas a anchura y altura establecidas en la regla 13E 4), abarquen por lo menos el 30% de LI y todo el puntal del buque en ambos costados, o por lo menos el 30% del área proyectada del forro exterior del fondo (sumatoria símbolo) PAS dentro de los límites de Lt, donde Lt y el área proyectada del forro exterior del fondo (símbolo sumatoria) PAS corresponden a las definiciones que figuran en la regla 13E 2), en cuyo caso deberán cumplir con la regla 13F a más tardar 30 años después de la fecha de entrega.

5) Todo petrolero que cumpla con las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos establecidas en la regla 1 26) del presente Anexo deberá satisfacer las prescripciones de la regla 13F del presente Anexo a más tardar 30 años después de la fecha de entrega

6) Toda nueva condición de lastre y de carga, resultantes de la aplicación del párrafo 4) de esta regla, estará sometida a la aprobación de la Administración, la cual tendrá especialmente en cuenta la resistencia longitudinal y local, la estabilidad sin avería y, si corresponde, la estabilidad con avería.

7) Podrán aceptarse otras medidas estructurales y operacionales, por ejemplo la carga hidrostáticamente equilibrada, como variantes de las prescripciones que figuran en el párrafo 4), siempre que esas variantes garanticen, por lo menos, el mismo grado de protección contra la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje o varada, y que sean aprobadas por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la organización

Regla 24 4)

Disposición de los tanques de carga y limitación de su capacidad

El texto actual del párrafo 4) se sustituye por el siguiente

"4) La longitud de cada tanque de carga no excederá de 10 m o de uno de los siguientes valores, si fuera mayor

a) Si no hay mamparos longitudinales en los tanques de carga:

bi

(0,5) -----0,1)L

B

pero sin exceder de 0,2 L

b) Si en los tanques de carga sólo hay un mamparo longitudinal en crujía:

bi

(0,25) -----0,15)L

B

c) Si en los tanques de carga hay dos o más mamparos longitudinales

i) para los tanques de carga laterales:

0,2 L

ii) para los tanques de carga centrales

1) si bi es igual o superior a 1/5:

B

0,2 L

2) si bi es inferior a 1/5

B

cuando no haya un mamparo logitudinal en crujía

bi

(0,5) ----- + 0,1)L,

B

cuando no haya un mamparo longitudinal en crujía:

bi

(0,25) ----- +0,15) L,

B

d) "bi" es la distancia mínima entre el costado del buque y el mamparo longitudinal exterior del tanque de que se trate, medida perpendicularmente al plano al plano de crujía, al nivel correspondiente al francobordo de verano asignado.

ENMIENDAS AL CUADERNILLO DE CONSTRUCCION Y EQUIPO PARA PETROLEROS (MODELO B)

A continuación del actual párrafo 5.7 se inserta el nuevo párrafo 5.8 siguiente

"5.8 Construcción con doble casco

5.8.1 El buque debe estar construido de conformidad con la regla 13F y cumple con lo prescrito en

.1 párrafo 3) (construcción con doble casco)

[]

.2 párrafo 4) (construcción con cubierta a media altura y doble forro en el costado)

[]

.3 párrafo 5) (metodo equivalente aprobado por el Comité de Protección del Medio Marino)
[]

5.8.2 El buque deber estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 13F 7) y las cumple (prescripciones sobre doble casco) []

5.8.3 El buque no tiene que cumplir con las prescripciones de la regla 13F []

5.8.4 El buque está sujeto a la regla 13G y

.1 debe cumplir con la regla 13F a más tardar el[]

.2 está configurado de tal manera que los siguientes tanques o espacios no se utilizan para el transporte de hidrocarburos[]

5. 8.5 El buque no está sujeto a la regla 13G [].

La presente es copia fiel y completa en español de las Enmiendas de 1992 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (Nuevas reglas 13F y 13G y Enmiendas conexas al Anexo I del MARPOoL 73/78), aprobadas en Londres, Gran Bretaña, el día seis del mes de marzo del año de mil novecientos noventa y dos, mediante la Resolución MEPC 52 (32) del Comité de Protección del Medio Marino de la organización Maritima Internacional.

Extiendo la presente, en dieciséis páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los doce días del mes de agosto del año de mil novecientos noventa y tres, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- Conste.- Rúbrica.

Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Argentina para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones, firmado en la ciudad de Buenos Aires, el trece de noviembre de mil novecientos noventa y seis.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEON,
Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"LA CAMARA DE SENADORES DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNION, EN EJERCICIO DE LA FACULTAD QUE LE CONCEDE EL ARTICULO 76 FRACCION I DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, DECRETA:

ARTICULO UNICO.- Se aprueba el ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ARGENTINA PARA LA PROMOCION Y PROTECCION RECIPROCA DE LAS INVERSIONES, firmado en la ciudad de Buenos Aires, el trece de noviembre de mil novecientos noventa y seis.

México, D.F., a 24 de abril de 1997.- Sen. **Judith Murguía Corral**, Presidenta.- Sen. **Mauricio Fernández Garza**, Secretario.- Sen. **José Luis Medina Aguiar**, Secretario.- Rúbricas."

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veinticuatro días del mes de octubre de mil novecientos noventa y siete.- **Ernesto Zedillo Ponce de León**.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, **Emilio Chuayffet Chemor**.- Rúbrica.

DECRETO por el que se aprueba el Anexo V del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, y de las Enmiendas de 1989, 1990 y 1991 a dicho Anexo, aprobadas por las resoluciones MEPC.36 (28), MEPC42 (30) y MEPC.48 (31), respectivamente, del Comité de Protección del Medio Marino, así como de las Enmiendas de 1994, aprobadas por la Resolución 3 de la Conferencia de la Organización Marítima Internacional.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEON,
Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"LA CAMARA DE SENADORES DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNION, EN EJERCICIO DE LA FACULTAD QUE LE CONCEDE EL ARTICULO 76 FRACCION I DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, DECRETA:

ARTICULO UNICO.- Se aprueba el ANEXO V DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973, Y DE LAS ENMIENDAS DE 1989, 1990 Y 1991 A DICHO ANEXO, APROBADAS POR LAS RESOLUCIONES MEPC.36 (28), MEPC42 (30) Y MEPC.48 (31), RESPECTIVAMENTE, DEL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO, ASI COMO DE LAS ENMIENDAS DE 1994, aprobadas por la Resolución 3 de la Conferencia de la Organización Marítima Internacional.

México, D.F., a 22 de abril de 1997.- Sen. **Judith Murguía Corral**, Presidenta.- Sen. **Sergio Magaña Martínez**, Secretario.- Sen. **Mauricio Fernández Garza**, Secretario.- Rúbricas."

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veinticuatro días del mes de octubre de mil novecientos noventa y siete.- **Ernesto Zedillo Ponce de León**.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, **Emilio Chuayffet Chemor**.- Rúbrica.

PODER EJECUTIVO
SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

DECRETO Promulgatorio de las Enmiendas al Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), aprobadas en la ciudad de Londres, el siete de noviembre de mil novecientos noventa y uno, durante el decimoséptimo periodo de la Asamblea de dicha Organización.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEÓN, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, a sus habitantes, sabed:

El siete de noviembre de mil novecientos noventa y uno, durante el decimoséptimo periodo de sesiones de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), se aprobaron en la ciudad de Londres, las Enmiendas al Convenio Constitutivo de dicha Organización, a fin de Institucionalizar el Comité de Facilitación, cuyo texto en español consta en la copia certificada adjunta.

Las citadas Enmiendas fueron aprobadas por la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, el veintidós de abril de mil novecientos noventa y siete, según decreto publicado en el **Diario Oficial de la Federación** del treinta de octubre del propio año.

El instrumento de aceptación, firmado por mí el quince de junio de mil novecientos noventa y ocho, fue depositado ante el Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas, el primero de septiembre del propio año, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 53 del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, el veintiocho de septiembre de mil novecientos noventa y ocho.- **Ernesto Zedillo Ponce de León**.- Rúbrica.- La Secretaria del Despacho de Relaciones Exteriores, **Rosario Green**.- Rúbrica.

LA EMB. CARMEN MORENO TOSCANO, SUBSECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES PARA NACIONES UNIDAS, ÁFRICA Y MEDIO ORIENTE,

CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada de las Enmiendas al Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) a fin de Institucionalizar el Comité de Facilitación, aprobadas durante el decimoséptimo periodo de sesiones de la Asamblea de dicha Organización, en la ciudad de Londres, el siete de noviembre de mil novecientos noventa y uno, cuyo texto en español es el siguiente:

**ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL
(OMI)**

**RESOLUCIÓN A.724(17)
aprobada el 7 de noviembre de 1991**

**ENMIENDAS AL CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL
(INSTITUCIONALIZACIÓN DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN)**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO la resolución A.640(16), aprobada en su decimosexto periodo de sesiones ordinario, mediante la cual decidió adoptar las medidas necesarias en su decimoséptimo periodo de sesiones ordinario para aprobar enmiendas al Convenio constitutivo de la OMI a fin de institucionalizar el Comité de Facilitación en dicho Convenio constitutivo,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones del Comité de Facilitación relativas a las enmiendas propuestas al Convenio constitutivo de la OMI y los pareceres del Consejo sobre esas recomendaciones,

1. APRUEBA las enmiendas al Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, cuyos textos figuran en el anexo de la presente resolución, a saber:

- las enmiendas a los artículos 11, 15, 21, 25, 56 y 57;
- la adición de una nueva parte XI constituida por los nuevos artículos 47 a 51;
- una nueva numeración de las actuales partes XI a XX;
- una nueva numeración de los actuales artículos 47 a 77;

Artículo 15

La referencia que se hace en el párrafo g) a la parte XII se sustituye por una referencia a la parte XIII.

Artículo 25

La referencia que se hace en el párrafo a) a la parte XV se sustituye por una referencia a la parte XVI.

Partes XI a XX

Las partes XI a XX pasan a ser partes XII a XXI.

Artículos 47 a 77

Los artículos 47 a 77 pasan a ser artículos 52 a 82.

Artículo 66 (ahora artículo 71)

La referencia al artículo 73 se sustituye por una referencia al artículo 78.

Apéndice II

La referencia que se hace en el título al artículo 65 se sustituye por una referencia al artículo 70.

Artículos 67 y 68 (ahora artículos 72 y 73, respectivamente)

Las referencias al artículo 66 se sustituyen por referencias al artículo 71.

Artículo 70 (ahora artículo 75)

La referencia al artículo 69 se sustituye por una referencia al artículo 74.

Artículo 72 (ahora artículo 77)

La referencia en el párrafo d) al artículo 77 se sustituye por una referencia al artículo 76.

Artículo 73 (ahora artículo 78)

La referencia en el párrafo b) al artículo 72 se sustituye por una referencia al artículo 77.

Artículo 74 (ahora artículo 79)

La referencia al artículo 71 se sustituye por una referencia al artículo 76.

La presente es copia fiel y completa en español de las Enmiendas al Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) a fin de Institucionalizar el Comité de Facilitación, aprobadas durante el decimoséptimo período de sesiones de la Asamblea de dicha Organización, en la ciudad de Londres, el siete de noviembre de mil novecientos noventa y uno.

Extiendo la presente, en ocho páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, el once de septiembre de mil novecientos noventa y ocho, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- Conste.- Rúbrica.

DECRETO Promulgatorio del Anexo V del Protocolo de 1978, relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 y las Enmiendas de 1989, 1990 y 1991, a dicho Anexo, aprobadas por las Resoluciones del Comité de Protección del Medio Marino MEPC.36 (28), MEPC.42 (30) y MEPC.48 (31), respectivamente, así como las Enmiendas de 1994, aprobadas por la Resolución 3 de la Conferencia de la Organización Marítima Internacional.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEÓN, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, a sus habitantes, sabed:

En el marco de la Organización Marítima Internacional, se adoptó el Anexo V del Protocolo de 1978, relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 y las Enmiendas de 1989, 1990 y 1991, a dicho Anexo, aprobadas por las Resoluciones del Comité de Protección del Medio Marino MEPC.36 (28), MEPC.42 (30) y MEPC.48 (31), respectivamente, así como las Enmiendas de 1994, aprobadas por la Resolución 3 de la Conferencia de dicha Organización, cuyo texto en español consta en la copia certificada adjunta.

El citado Anexo y sus Enmiendas fueron aprobadas por la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, el veintidós de abril de mil novecientos noventa y siete, según decreto publicado en el **Diario Oficial de la Federación** del treinta de octubre del propio año.

El instrumento de aceptación, firmado por mí el dieciocho de mayo de mil novecientos noventa y ocho, fue depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, el quince de julio del propio año, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XII del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la fracción I del artículo 89

de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, el veintiocho de septiembre de mil novecientos noventa y ocho.- **Ernesto Zedillo Ponce de León**.- Rúbrica.- La Secretaria del Despacho de Relaciones Exteriores, **Rosario Green**.- Rúbrica.

EMB. CARMEN MORENO TOSCANO, SUBSECRETARIA "C" DE RELACIONES EXTERIORES,

CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada del Anexo V del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, y de las enmiendas de 1989, 1990 y 1991 a dicho Anexo, aprobadas por las Resoluciones MEPC.36 (28), MEPC.42 (30) y MEPC.48 (31), respectivamente, del Comité de Protección del Medio Marino, así como de las enmiendas de 1994, aprobadas por la Resolución 3 de la Conferencia de la Organización Marítima Internacional, cuyo texto en español es el siguiente:

ANEXO V

**REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LAS
BASURAS DE LOS BUQUES**

Regla 1

Definiciones

A los efectos del presente Anexo:

- 1) Por "basuras" se entiende toda clase de restos de víveres -salvo el pescado fresco y cualesquiera porciones del mismo- así como los residuos resultantes de las faenas domésticas y trabajo rutinario del buque en condiciones normales de servicio, los cuales suelen echarse continua o periódicamente; este término no incluye las sustancias definidas o enumeradas en otros Anexos del presente Convenio.
- 2) "Tierra más próxima". La expresión "de la tierra más próxima" significa desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate, de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente Convenio, "de la tierra más próxima" significará, a lo largo de la costa nordeste de Australia, desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en latitud 11° Sur, longitud 142°08' Este, hasta un punto de latitud 10°35' Sur, longitud 141°55' Este; desde allí a un punto de latitud 10°00' Sur, longitud 142°00' Este; y luego sucesivamente, a:

latitud 9°10' Sur, longitud 143°52' Este

latitud 9°00' Sur, longitud 144°30' Este

latitud 13°00' Sur, longitud 144°00' Este

latitud 15°00' Sur, longitud 146°00' Este

latitud 18°00' Sur, longitud 147°00' Este

latitud 21°00' Sur, longitud 153°00' Este

y, finalmente, desde esta posición hasta un punto de la costa de Australia en latitud 24°42' Sur, longitud 153°15' Este.

- 3) Por "zona especial" se entiende cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por las basuras. Son zonas especiales las enumeradas en la Regla 5 del presente Anexo.

Regla 2

Ámbito de aplicación

Las disposiciones de este Anexo se aplicarán a todos los buques.

Regla 3

Descarga de basuras fuera de las zonas especiales

- 1) A reserva de lo dispuesto en las Reglas 4, 5 y 6 del presente Anexo:
 - a) se prohíbe echar al mar toda materia plástica, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la cabullería y redes de pesca de fibras sintéticas y las bolsas de plástico para la basura;

- b) las basuras indicadas a continuación se echarán tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, prohibiéndose en todo caso hacerlo si la tierra más próxima se encuentra a menos de:
 - i) 25 millas marinas, cuando se trate de tablas y forros de estiba y materiales de embalaje que puedan flotar;
 - ii) 12 millas marinas, cuando se trate de los restos de comidas y todas las demás basuras, incluidos productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza doméstica y cualquier otro desecho por el estilo;
 - c) las basuras indicadas en el inciso ii) del apartado b) de la presente Regla podrán ser echadas al mar siempre que hayan pasado previamente por un desmenuzador o triturador y ello se efectúe tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, prohibiéndose en todo caso hacerlo si la tierra más próxima se encuentra a menos de 3 millas marinas. Dichas basuras estarán lo bastante desmenuzadas o trituradas como para pasar por cribas con mallas no mayores de 25 milímetros.
- 2) Cuando las basuras estén mezcladas con otros residuos para los que rijan distintas prescripciones de eliminación o descarga se aplicarán las prescripciones más rigurosas.

Regla 4

Prescripciones especiales para la eliminación de basuras

- 1) A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2) de esta Regla se prohíbe echar al mar cualesquiera materias reguladas por el presente Anexo desde las plataformas, fijas o flotantes, dedicadas a la exploración, explotación y consiguiente tratamiento, en instalaciones mar adentro, de los recursos minerales de los fondos marinos, y desde todo buque que se encuentre atracado a dichas plataformas o esté a menos de 500 metros de distancia de las mismas.
- 2) Los restos de comida previamente pasados por un desmenuzador o triturador podrán echarse al mar desde tales plataformas, fijas o flotantes, cuando estén situadas a más de 12 millas de tierra y desde todo buque que se encuentre atracado a dichas plataformas o esté a menos de 500 metros de las mismas. Dichos restos de comida estarán lo bastante desmenuzados o triturados como para pasar por cribas con mallas no mayores de 25 milímetros.

Regla 5

Eliminación de basuras en las zonas especiales

- 1) A los efectos del presente Anexo las zonas especiales son el Mar Mediterráneo, el Mar Báltico, el Mar Negro, el Mar Rojo y la "zona de los Golfos", según se definen a continuación:
 - a) Por zona del Mar Mediterráneo se entiende este mar propiamente dicho, con sus golfos y mares interiores, situándose la divisoria con el Mar Negro en el paralelo 41°N y el límite occidental en el meridiano 5°36'W que pasa por el Estrecho de Gibraltar.
 - b) Por zona del Mar Báltico se entiende este mar propiamente dicho, con los Golfos de Botnia y de Finlandia y la entrada al Báltico hasta el paralelo que pasa por Skagen, en el Skagerrak, a 57°44'8N.
 - c) Por zona del Mar Negro se entiende este mar propiamente dicho, separado del Mediterráneo por la divisoria establecida en el paralelo 41°N.
 - d) Por zona del Mar Rojo se entiende este mar propiamente dicho, con los Golfos de Suez y Aqaba, limitado al Sur por la línea loxodrómica entre Ras si Ane (12°8'5N, 43°19'6E) y Husn Murad (12°40'4N, 43°30'2E).
 - e) Por "zona de los Golfos" se entiende la extensión de mar situada al noroeste de la línea loxodrómica entre Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) y Ras al Fasteh (25°04'N, 61°25'E).
- 2) A reserva de lo dispuesto en la Regla 6 del presente Anexo:
 - a) se prohíbe echar al mar:
 - i) toda materia plástica, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la cabullería y redes de pesca de fibras sintéticas y las bolsas de plástico para la basura; y
 - ii) todas las demás basuras, incluidos productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza doméstica, tablas y forros de estiba, y materiales de embalaje;
 - b) los restos de comidas se echarán al mar tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, pero en ningún caso a distancia menor de 12 millas marinas de la tierra más próxima.
- 3) Cuando las basuras estén mezcladas con otros residuos para los que rijan distintas prescripciones de eliminación o descarga se aplicarán las prescripciones más rigurosas.

- 4) Instalaciones y servicios de recepción en las zonas especiales:
- a) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio que sean ribereñas de una zona especial se comprometen a garantizar que en todos los puertos de la zona especial se establecerán lo antes posible instalaciones y servicios adecuados de recepción, de conformidad con la Regla 7 del presente Anexo, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los buques que operen en esas zonas.
 - b) Los Gobiernos de las Partes interesadas notificarán a la Organización las medidas que adopten en cumplimiento del apartado a) de esta Regla. Una vez recibidas suficientes notificaciones, la Organización fijará la fecha en que empezarán a regir las prescripciones de esta Regla para la zona en cuestión. La Organización notificará a todas las Partes la fecha fijada con no menos de doce meses de antelación.
 - c) A partir de esa fecha, todo buque que toque también en puertos de dichas zonas especiales en los cuales no se disponga todavía de las citadas instalaciones cumplirá plenamente con las prescripciones de esta Regla.

Regla 6

Excepciones

Las Reglas 3, 4 y 5 del presente Anexo no se aplicarán:

- a) a la eliminación, echándolas por la borda, de las basuras de un buque cuando ello sea necesario para proteger la seguridad del buque y de las personas que lleve a bordo o para salvar vidas en el mar;
- b) al derrame de basuras resultantes de averías sufridas por un buque o por sus equipos siempre que antes y después de producirse la avería se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo tal derrame;
- c) a la pérdida accidental de redes de pesca de fibras sintéticas o de materiales sintéticos utilizados para reparar dichas redes, siempre que se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para impedir tal pérdida.

Regla 7

Instalaciones y servicios de recepción

- 1) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales se establecerán instalaciones y servicios de recepción de basuras con capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.
- 2) Los Gobiernos de las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones y servicios establecidos en cumplimiento de esta Regla les parezcan inadecuados.

RESOLUCIÓN MEPC.36 (28)

aprobada por el Comité de Protección del Medio Marino
el 17 de octubre de 1989

APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973

(Enmiendas al Anexo V del MARPOL 73/78)

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Protocolo de 1978"), que confieren al órgano competente de la Organización la función de estudiar y aprobar enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

HABIENDO EXAMINADO en su 28o. periodo de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 17 de agosto de 1990, salvo que, antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 18 de febrero de 1991, una vez que hayan sido aceptadas de conformidad con lo indicado en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Anexo V del Protocolo de 1978;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Anexo V del Protocolo de 1978.

ANEXO

TEXTO DE LAS ENMIENDAS A LAS REGLAS DEL ANEXO V DEL MARPOL 73/78

(Regla 5: Eliminación de basuras en las zonas especiales -Asignación del carácter de zona especial al Mar del Norte- y regla 6: Excepciones)

Regla 5 - Eliminación de basuras en las zonas especiales

La frase introductoria se enmendó de modo que diga:

"1) A los efectos del presente Anexo las zonas especiales son la zona del Mar Mediterráneo, la zona del Mar Báltico, la zona del Mar Negro, la zona del Mar Rojo, la "zona de los Golfos" y la zona del Mar del Norte, según se definen a continuación:"

Se añadió el nuevo subpárrafo f) siguiente:

- "f) Por zona del Mar del Norte se entiende este mar propiamente dicho y las aguas comprendidas dentro de los límites siguientes:
- i) el Mar del Norte, al Sur del paralelo 62°N y al Este del meridiano 4°W;
 - ii) el Skagerrak, cuyo límite meridional queda determinado al Este de Skagen por el paralelo 57°44, 8'N; y
 - iii) el Canal de la Mancha y sus accesos al Este del meridiano 5°W y al Norte del paralelo 48°30'N."

Regla 6 - Excepciones

Se enmendó el párrafo c) de modo que diga:

"c) a la pérdida accidental de redes de pesca de fibras sintéticas, siempre que se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para impedir tal pérdida."

RESOLUCIÓN MEPC.42 (30)

aprobada por el Comité de Protección del Medio Marino
el 16 de noviembre de 1990

APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973

(Designación de la zona del Antártico como zona especial
en virtud de los Anexos I y V del MARPOL 73/78)

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Protocolo

de 1978"), que confieren al órgano competente de la Organización la función de estudiar y aprobar enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

HABIENDO EXAMINADO en su 30o. periodo de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

HABIENDO CONSIDERADO ADEMÁS el objetivo de que todos los desechos deben ser retirados de la zona del Antártico debido a la importancia ecológica de los frágiles ecosistemas de la zona,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 16 de septiembre de 1991, salvo que, antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 17 de marzo de 1992, una vez que hayan sido aceptadas de conformidad con lo indicado en el párrafo 2 anterior;

4. DECIDE que las prescripciones de la regla 10 del Anexo I y de la regla 5 del Anexo V del MARPOL 73/78 relativas a la zona del Antártico empiecen a regir el día en que las enmiendas a dichos Anexos aprobadas mediante la presente resolución entren en vigor, lo cual está previsto para el 17 de marzo de 1992;

5. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en los anexos 1 y 2, respectivamente, a todas las Partes en los Anexos I y V del MARPOL 73/78;

6. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de sus anexos a los Miembros de la Organización que no sean Partes en los Anexos I y V del MARPOL 73/78.

ANEXO 2

ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973

ANEXO V

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LAS BASURAS DE LOS BUQUES

Enmiéndese la regla 5 de modo que diga:

Regla 5

Eliminación de basuras en las zonas especiales

- 1) A los efectos del presente Anexo las zonas especiales son la zona del Mar Mediterráneo, la zona del Mar Báltico, la zona del Mar Negro, la zona del Mar Rojo, la "zona de los Golfos", la zona del Mar del Norte y la zona del Antártico, según se definen a continuación:
 - a) - f) Sin cambios.
 - g) Por zona del Antártico se entiende la extensión de mar situada al sur de los 60° de latitud sur.
- 2) - 4) Sin cambios.
- 5) No obstante lo dispuesto en el párrafo 4) de la presente regla, en la zona del Antártico se aplicarán las siguientes normas:
 - a) Los gobiernos de las Partes en el Convenio cuyos puertos sean utilizados por buques en viajes de ida y vuelta a la zona del Antártico se comprometen a garantizar que, tan pronto como sea factible, se provean instalaciones adecuadas para la recepción de todas las basuras procedentes de todos los buques, sin causar demoras innecesarias, y de acuerdo con las necesidades de los buques que las utilicen.
 - b) Los gobiernos de las Partes en el Convenio comprobarán que todos los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, antes de entrar en la zona del Antártico, tienen capacidad suficiente para retener a bordo todas las basuras mientras operen en la zona, y han concertado acuerdos para descargar dichas basuras en una instalación de recepción después de salir de la zona.

RESOLUCIÓN MEPC.48 (31)
aprobada el 4 de julio de 1991

**APROBACIÓN DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LOS BUQUES, 1973**

**(Designación del Gran Caribe como zona especial a los efectos
del Anexo V del MARPOL 73/78)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Protocolo de 1978"), que confieren al órgano competente de la Organización la función de estudiar y aprobar enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

HABIENDO EXAMINADO en su 31o. periodo de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 4 de octubre de 1992, salvo que, antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización objeciones a las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 4 de abril de 1993, una vez que hayan sido aceptadas de conformidad con lo indicado en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe a todas las Partes en el Anexo V del Protocolo de 1978 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Anexo V del Protocolo de 1978.

ANEXO

**ENMIENDAS A LA REGLA 5, ANEXO V, DEL MARPOL 73/78
(DESIGNACIÓN DEL GRAN CARIBE COMO ZONA ESPECIAL)**

Regla 5 - Eliminación de basuras en las zonas especiales

Modifíquese la frase preliminar del párrafo 1) de modo que diga lo siguiente:

"1) A los efectos del presente anexo las zonas especiales son la zona del Mar Mediterráneo, la zona del Mar Báltico, la zona del Mar Negro, la zona del Mar Rojo, la "zona de los Golfos", la zona del Mar del Norte, la zona del Antártico y la región del Gran Caribe, incluidos el Golfo de México y el Mar Caribe, según se definen a continuación:"

Añádase el siguiente nuevo subpárrafo h en el párrafo 1):

"h) por región del Gran Caribe, según se define en el párrafo 1 del artículo 2 del Convenio para la protección y mejora del medio marino de la región del Gran Caribe (Cartagena de Indias, 1983), se entiende el Golfo de México y el Mar Caribe propiamente dichos, con sus bahías y mares interiores y la parte del océano Atlántico limitada por el paralelo 30°N desde la Florida hacia el este hasta el meridiano 77°30'W; de ahí, una línea loxodrómica hasta la intersección del paralelo 20°N con el meridiano 59°W; de ahí, una línea loxodrómica hasta la intersección del paralelo 7°20'N con el meridiano 50°W; y de ahí una línea loxodrómica trazada hacia el sudoeste hasta el límite oriental de la Guyana Francesa."

Modifíquese el nuevo subpárrafo b) del párrafo 2) de modo que diga lo siguiente:

"b) A excepción de lo dispuesto en el apartado c) del presente párrafo, la evacuación en el mar de restos de comida se efectuará tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, pero en ningún caso a distancia menor de 12 millas marinas de la tierra más próxima,"

Añádase el siguiente nuevo subpárrafo c) en el párrafo 2):

- "c) la evacuación en la zona del Gran Caribe de restos de comida que hayan pasado previamente por un desmenuzador o triturador se efectuará tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, pero en ningún caso, a reserva de lo dispuesto en la regla 4, a distancia menor de 3 millas marinas de la tierra más próxima. Dichos restos de comida estarán lo bastante desmenuzados o triturados como para pasar por cribas con mallas no mayores de 25 milímetros."

RESOLUCIÓN 3

ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973

(Enmiendas al Anexo V sobre la supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto)

LA CONFERENCIA,

RECORDANDO el artículo 16 3) del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante llamado "MARPOL 73/78"), artículo que trata del procedimiento para enmendar el MARPOL 73/78 mediante una Conferencia de las Partes,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas al Anexo V del MARPOL 73/78 propuestas y distribuidas a los Miembros de la Organización y a todas las Partes en el MARPOL 73/78,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 3) del MARPOL, 73/78, las enmiendas al Anexo V del MARPOL 73/78 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 3) c) del MARPOL 73/78 que las enmiendas se considerarán aceptadas el 3 de septiembre de 1995 salvo que, antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización objeciones a las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 3) c) del MARPOL 73/78, las enmiendas entrarán en vigor el 3 de marzo de 1996, una vez que hayan sido aceptadas de conformidad con lo indicado en el párrafo 2 anterior.

ANEXO

(Enmiendas al Anexo V del MARPOL 73/78)

Se añade a las reglas existentes del Anexo V la nueva regla 8 siguiente:

"Regla 8

Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto

- 1) Un buque que esté en un puerto de otra Parte está sujeto a inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte en lo que concierne a las prescripciones operacionales en virtud del presente Anexo cuando existan claros indicios para suponer que el capitán y la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la prevención de la contaminación por basuras.
- 2) Si se dan las circunstancias mencionadas en el párrafo 1) de la presente regla, la Parte tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe hasta que se haya resuelto la situación de conformidad con lo prescrito en el presente Anexo.
- 3) Los procedimientos relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto estipulados en el artículo 5 del presente Convenio se aplicarán a la presente regla.
- 4) Ninguna disposición de la presente regla se interpretará de manera que se limiten los derechos y obligaciones de una Parte que lleve a cabo la supervisión de las prescripciones operacionales a que se hace referencia concretamente en el presente Convenio."

La presente es copia fiel y completa en español del Anexo V del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, y de las enmiendas de 1989, 1990 y 1991 a dicho Anexo, aprobadas por las Resoluciones MEPC.36 (28), MEPC.42 (30) y MEPC.48 (31), respectivamente, del Comité de Protección del Medio Marino, así como de las enmiendas de 1994, aprobadas por la Resolución 3 de la Conferencia de la Organización Marítima Internacional.

Extiendo la presente, en quince páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, el treinta y uno de julio de mil novecientos noventa y ocho, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- Conste.- Rúbrica.

SEGUNDA SECCION

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

ACUERDO por el que se dan a conocer las Enmiendas adoptadas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 y su protocolo de 1978.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Relaciones Exteriores.

LUIS ERNESTO DERBEZ BAUTISTA y PEDRO CERISOLA Y WEBER, Secretarios de Relaciones Exteriores y de Comunicaciones y Transportes, respectivamente, con fundamento en los artículos 28 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 4o. de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, 2o. y 3o. de la Ley del Diario Oficial de la Federación y Gacetas Gubernamentales, 7o. del Reglamento Interior de la Secretaría de Relaciones Exteriores y 5o. del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones Transportes, y

CONSIDERANDO

Que el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS/74), fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el 27 de diciembre de 1976, según decreto publicado en el **Diario Oficial de la Federación** del 20 de enero de 1977;

Que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos depositó su instrumento de adhesión, al Convenio SOLAS/74, ante el Secretario General de la entonces Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (ahora Organización Marítima Internacional), el 28 de marzo de 1977;

Que el Convenio SOLAS/74, fue publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 9 de mayo de 1977;

Que el Convenio SOLAS/74 incluye un Anexo, constituido por Capítulos con reglamentaciones de carácter técnico, los que han sufrido diversas enmiendas, cuya vigencia se ha producido de conformidad con lo establecido en el artículo VIII b) vii) 2), del Convenio SOLAS/74, que establece: "Toda enmienda al Anexo no referida al Capítulo I entrará en vigor, con respecto a todos los Gobiernos Contratantes, exceptuados los que la hayan recusado en virtud de lo previsto en el apartado vi) 2) del presente párrafo y que no hayan retirado su recusación, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada. No obstante, antes de la fecha fijada para la entrada en vigor de la enmienda cualquier Gobierno Contratante podrá notificar al Secretario General de la Organización que se exime de la obligación de darle efectividad durante un periodo no superior a un año, contando desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda, o durante el periodo, más largo que ése, que en el momento de la aprobación de tal enmienda pueda fijar una mayoría de dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado";

Que el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, y su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el 20 de diciembre de 1991, según decreto publicado en el **Diario Oficial de la Federación** del 28 de enero de 1992;

Que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos depositó su instrumento de adhesión, al MARPOL 73/78, ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, el 23 de abril de 1992;

Que el MARPOL 73/78, fue publicado en el **Diario Oficial de la Federación** los días 7 y 8 de julio de 1992;

Que el MARPOL 73/78 a la fecha cuenta con seis Anexos, de los cuales México es Parte de los Anexos I, II y V, los que han sufrido diversas enmiendas, cuya vigencia se ha producido de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del MARPOL 73/78, en el cual se establece que "una enmienda a un apéndice de un anexo del Convenio se considerará aceptada al término de un plazo, no menor de diez meses, que determinará el órgano competente en el momento de su adopción, salvo que, dentro de ese plazo, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, según cuál de esas dos condiciones se cumplan antes, notifique a la Organización que rechazan la enmienda";

Con respecto a la entrada en vigor, esto se hará de conformidad con el artículo 16 2) g) ii) que señala "en el caso de una enmienda al Protocolo de 1978, a un apéndice de un anexo o a un anexo del Convenio que se efectúe con arreglo al procedimiento especificado en el inciso iii) del apartado f) de este párrafo, la enmienda que se considere aceptada de conformidad con las condiciones precedentes entrará en vigor seis meses después de su aceptación con respecto a todas las Partes, exceptuadas aquellas que antes de esa fecha, hayan declarado que no la aceptan o notificado en virtud del inciso ii) del apartado f) de este párrafo, que su aprobación expresa es necesaria";

Que el Gobierno de México al adherirse al Convenio SOLAS/74, enmendado y al MARPOL 73/78 (Anexos I, II y V), está obligado a cumplir plenamente con las disposiciones a que se refieren los párrafos anteriores, en relación con su entrada en vigor;

Que es necesario que las enmiendas al Anexo del Convenio SOLAS/74 y a los Anexos I, II y V del MARPOL 73/78 sean publicadas en el **Diario Oficial de la Federación**, a fin de darlas a conocer a las instancias públicas y privadas competentes en el cumplimiento de tales disposiciones;

Que la Secretaría de Relaciones Exteriores es la responsable de dar seguimiento a los diversos tratados internacionales de los que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos forma Parte, y que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la responsable de regular, promover y organizar la marina mercante, así como de regular las comunicaciones y transportes por agua, y de la inspección de los servicios de la marina mercante, hemos tenido a bien expedir el siguiente:

**ACUERDO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LAS ENMIENDAS ADOPTADAS AL ANEXO DEL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR,
1974, Y AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION
POR LOS BUQUES, 1973 Y SU PROTOCOLO DE 1978**

ARTICULO PRIMERO.- El presente Acuerdo tiene por objeto dar a conocer las Enmiendas del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS/74) y al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). El Convenio SOLAS/74 tiene como finalidad normar al más alto nivel las condiciones que deben ser cumplidas por un buque en todos los aspectos concernientes a preservar la seguridad de la vida humana en el mar como son: construcción, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas, prevención, detección y extinción de incendios, dispositivos de salvamento, radiocomunicaciones, seguridad de la navegación, transporte de grano, transporte de mercancías peligrosas, buques nucleares, gestión de la seguridad operacional de los buques, medidas de seguridad aplicables a las Naves de Gran Velocidad, medidas especiales para incrementar la seguridad marítima y las medidas de seguridad adicionales aplicables a los buques graneleros, que sin lugar a dudas contribuyen de manera significativa para que nuestros buques sean más seguros, eficientes y competitivos a nivel internacional.

Por su parte el Convenio MARPOL 73/78 norma los aspectos de la contaminación por los buques, particularmente la contaminación por hidrocarburos, la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos, por las aguas sucias de los buques, por las basuras de los buques y la contaminación atmosférica ocasionada por los buques mercantes.

ARTICULO SEGUNDO.- Las Enmiendas a que se refiere el Artículo anterior, entraron en vigor internacionalmente en las siguientes fechas:

**CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA
EN EL MAR, 1974 (SOLAS/74), ENMENDADO**

- A partir del 22 de octubre de 1989, las Enmiendas de 1988 al Convenio SOLAS/74, adoptadas mediante la Resolución MSC.11 (55), relativas al Capítulo II-1 sobre los indicadores de puertas y supervisión por medio de televisión en los buques de pasaje de transbordo rodado.
- A partir del 29 de abril de 1990, las Enmiendas de 1988 al Convenio SOLAS/74, adoptadas mediante la Resolución MSC.12 (56), relativas a la estabilidad de los buques de pasaje después de avería y cierre de las puertas de embarque de carga.
- A partir del 1 de febrero de 1992, las Enmiendas de 1989 al Convenio SOLAS/74, adoptadas mediante la Resolución MSC.13 (57), sobre los Capítulos II-1, III, IV, V y VII relativos a la construcción-compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas, dispositivos y medios de salvamento, radiocomunicaciones, seguridad de la navegación y transporte de mercancías peligrosas.
- A partir del 1 de febrero de 1992, las Enmiendas de 1990 al Convenio SOLAS/74, adoptadas mediante la Resolución MSC.19 (58), relativas al Capítulo II-1 sobre compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas.
- A partir del 1 de octubre de 1994, las Enmiendas de 1992 al Convenio SOLAS/74, adoptadas mediante la Resolución MSC.24 (60), sobre el Capítulo II-2 relativas a las medidas de seguridad contra incendios aplicables a los buques de pasaje existentes.

- A partir del 1 de octubre de 1994, las Enmiendas de 1992 al Convenio SOLAS/74, adoptadas mediante la Resolución MSC.26 (60), sobre el Capítulo II-1, relativas a la estabilidad con avería en los buques de pasaje de transbordo rodado existentes.
- A partir del 1 de octubre de 1994, las Enmiendas de 1992 al Convenio SOLAS/74, adoptadas mediante la Resolución MSC.27 (61), relativas a los Capítulos II-1, II-2, y III sobre la prevención de incendios, dispositivos de salvamento, radiotelegrafía y radiotelefonía.
- A partir del 1 de enero de 1996, las Enmiendas de 1994 al Convenio SOLAS/74, adoptadas mediante la Resolución MSC.31 (63), relativas al Anexo 1 sobre sistemas de notificación para buques y medios de remolque de emergencia. A partir del 1 de julio de 1998, las enmiendas al Anexo 2, adoptadas mediante esta misma Resolución, que se refieren a la protección de las tuberías de combustible líquido y visibilidad desde el puente de navegación.
- A partir del 1 de julio de 1996, las Enmiendas de 1994 al Convenio SOLAS/74, adoptadas mediante la Resolución MSC.42 (64), sobre el Capítulo VI y VII relacionadas con la información sobre la carga, embarque, estiba y sujeción.
- A partir del 1 de enero de 1997, las Enmiendas de 1995 al Convenio SOLAS/74, adoptadas mediante la Resolución MSC.46 (65), sobre la organización del tráfico marítimo.
- A partir del 1 de julio de 1998, las Enmiendas de 1996 al Convenio SOLAS/74, adoptadas mediante la Resolución MSC.57 (67), relativas a los Capítulos II-1, II-2, V y VII sobre construcción, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas, protección contra incendios, detección y extinción de incendios y transporte de mercancías peligrosas.
- A partir del 1 de julio de 1999, las Enmiendas de 1997 al Convenio SOLAS/74, adoptadas mediante la Resolución MSC.65 (68), relativas a los Capítulos II-1 y V sobre compartimentado y estabilidad en los buques de pasaje, y servicios de tráfico marítimo.
- A partir del 1 de julio de 2002, las Enmiendas de 1998 al Convenio SOLAS/74, adoptadas mediante la Resolución MSC.69 (69), relativas a los Capítulos II-1, IV, VI y VII, sobre construcción-estructura, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas; radiocomunicaciones; transporte de carga y transporte de mercancías peligrosas.
- A partir del 1 de enero de 2001, las Enmiendas de 1999 al Convenio SOLAS/74, adoptadas mediante la Resolución MSC.87 (71), relativas al Capítulo VII sobre transporte de mercancías peligrosas.
- A partir del 1 de enero de 2002, las Enmiendas de 2000 al Convenio SOLAS/74, adoptadas mediante la Resolución MSC.91 (72), relativas al Capítulo III sobre dispositivos y medios de salvamento.
- A partir del 1 de enero de 2002, las Enmiendas de 2000 al Convenio SOLAS/74, adoptadas mediante la Resolución MSC.92 (72), relativas al Anexo del Protocolo de 1988, sobre los modelos de certificados.
- A partir del 1 de julio de 2002, las Enmiendas de 2000 al Convenio SOLAS/74, adoptadas mediante la Resolución MSC.99 (73), relativas al Capítulo II-1, II-2, V, IX y X sobre construcción-estructura, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas; construcción-prevención, detección y extinción de incendios; seguridad de la navegación; gestión de la seguridad operacional de los buques y medidas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad.
- A partir del 1 de julio de 2002, las Enmiendas de 2000 al Protocolo de 1988 al Convenio SOLAS/74, adoptadas mediante la Resolución MSC.100 (73), relativas al Inventario del equipo adjunto al Certificado de seguridad para buques de pasaje (Modelo P).

**CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR
LOS BUQUES, 1973, Y SU PROTOCOLO DE 1978 (MARPOL 73/78)**

- A partir del 7 de enero de 1986, las Enmiendas de 1984 al Convenio MARPOL 73/78, adoptadas mediante la Resolución MEPC.14 (20), relativas al Anexo I sobre Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos.
- A partir del 6 de abril de 1987, las Enmiendas de 1985 al Convenio MARPOL 73/78, adoptadas mediante la Resolución MEPC.21 (22), al Protocolo I sobre disposiciones relativas a los informes de sucesos en que estén involucradas sustancias perjudiciales.

- A partir del 1 de abril de 1989, las Enmiendas de 1987 al Convenio MARPOL 73/78, adoptadas mediante la Resolución MEPC.29 (25), sobre el Anexo I relativas a las Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos.
- A partir del 13 de octubre de 1990, las Enmiendas de 1989 al Convenio MARPOL 73/78, adoptadas mediante la Resolución MEPC.34 (27), relativas a los Apéndices II y III del Anexo II sobre las listas de productos químicos.
- A partir del 3 de febrero de 2000, las Enmiendas de 1990 al Convenio MARPOL 73/78, adoptadas mediante la Resolución MEPC.39 (29), relativas a los Anexos I y II sobre la introducción del sistema armonizado de reconocimientos y certificación.
- A partir del 4 de abril de 1993, las Enmiendas de 1991 al Convenio MARPOL 73/78, adoptadas mediante la Resolución MEPC.47 (31), sobre la nueva Regla 26 del Plan de emergencia de a bordo en casos de contaminación por hidrocarburos.
- A partir del 6 de julio de 1993, las Enmiendas de 1992 al Convenio MARPOL 73/78, adoptadas mediante la Resolución MEPC.51 (32) relativas a los criterios a las descargas del Anexo I.
- A partir del 6 de julio de 1993, las Enmiendas de 1992 al Convenio MARPOL 73/78, adoptadas mediante la Resolución MEPC.52 (32) relativas a las nuevas reglas 13F y 13G y enmiendas conexas al Anexo I.
- A partir del 1 de julio de 1994, las Enmiendas de 1992 al Convenio MARPOL 73/78, adoptadas mediante la Resolución MEPC.57 (33), relativas a la designación de la zona del Antártico como zona especial y lista de sustancias líquidas del Anexo II.
- A partir del 1 de julio de 1997, las Enmiendas de 1995 al Convenio MARPOL 73/78, adoptadas mediante la Resolución MEPC.65 (37), sobre las directrices relativas a los planes de gestión de basuras.
- A partir del 1 de enero de 1998, las Enmiendas de 1996 al Convenio MARPOL 73/78, adoptadas mediante la Resolución MEPC.68 (38), sobre notificaciones.
- A partir del 1 de febrero de 1999, las Enmiendas de 1997 al Convenio MARPOL 73/78, adoptadas mediante la Resolución MEPC.75 (40), sobre las nuevas Enmiendas a la Regla 10 y nueva Regla 25A del Anexo I.
- A partir del 1 de enero de 2001, las Enmiendas de 1999 al Convenio MARPOL 73/78, adoptadas mediante la Resolución MEPC. 78 (43), sobre las Enmiendas a las Reglas 13G y 26 y al Certificado IOPP del Anexo I e inclusión de la nueva Regla 16 en el Anexo II.
- A partir del 1 de marzo de 2002, las Enmiendas de 2000 al Convenio MARPOL 73/78, adoptadas mediante la Resolución MEPC.89 (45), sobre el Anexo V relativas al registro de descargas de basuras.
- A partir del 1 de septiembre de 2002, las Enmiendas de 2001 al Convenio MARPOL 73/78, adoptadas mediante la Resolución MEPC.94 (46), relativas al Plan de Evaluación del Estado del Buque.
- A partir del 1 de septiembre de 2002, las Enmiendas de 2000, al Convenio MARPOL 73/78, adoptadas mediante la Resolución MEPC.95 (46), relativas a las Enmiendas a la regla 13G del Anexo I y al Suplemento del Certificado IOPP.

TRANSITORIO

UNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

Firmado en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veinticuatro días del mes de noviembre de dos mil tres.- El Secretario de Relaciones Exteriores, **Luis Ernesto Derbez Bautista**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Pedro Cerisola y Weber**.- Rúbrica.

RESOLUCION MEPC 14(20)
(aprobada 7 septiembre 1984)

**APROBACION DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973**

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

TOMANDO NOTA de las funciones que el artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "el Convenio de 1973") y la resolución A.297(VIII) confieren al Comité de Protección del Medio Marino por lo que respecta al examen y la aprobación de las enmiendas al Convenio de 1973,

TOMANDO NOTA ADEMÁS del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Protocolo de 1978"),

HABIENDO EXAMINADO en su vigésimo periodo de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978, cuyos textos figuran en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 7 de julio de 1985 a menos que, antes de esa fecha, un tercio o más de las Partes en el Convenio o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen el 50% o más del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan comunicado a la Organización objeciones a las enmiendas.

3. INVITA a las Partes en el Convenio a tomar nota de que, en virtud del artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas, una vez aceptadas por ellas con arreglo al párrafo 2 *supra*, entrarán en vigor el 7 de enero de 1986;

4. PIDE al Secretario que, de conformidad con el artículo 16 2) del Convenio de 1973, envíe copias certificadas de la presente resolución y de los textos de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1978;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copia de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Protocolo de 1978.

* En virtud de la regla V/19 se permiten otros medios para cumplir esta prescripción. En caso de que se utilicen otros medios, éstos se especificarán.

† Táchese según corresponda."

ANEXO

**ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973**

ANEXO I

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS

Regla 1

Definiciones

Se sustituye el texto actual de los párrafos 26) y 27) por el siguiente:

“26) No obstante lo dispuesto en el párrafo 6) de la presente regla, a los efectos de las reglas 13, 13B, 13E y 18 4) del presente Anexo, por “petrolero nuevo” se entenderá:

- a) un petrolero respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción después del 1 de junio de 1979; o
- b) en ausencia de un contrato de construcción, un petrolero cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente después del 1 de enero de 1980; o
- c) un petrolero cuya entrega se produzca después del 1 de junio de 1982; o
- d) un petrolero que haya sido objeto de una transformación importante:
 - i) para la cual se adjudique el oportuno contrato después del 1 de junio de 1979; o
 - ii) respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 1 de enero de 1980; o
 - iii) que quede terminada después del 1 de junio de 1982,

si bien cuando se trate de petroleros de peso muerto igual o superior a 70 000 toneladas se aplicará la definición del párrafo 6) de la presente regla a los efectos de la regla 13 1) del presente Anexo.

27) No obstante lo dispuesto en el párrafo 7) de la presente regla, a los efectos de las reglas 13, 13A, 13B, 13C, 13D), 18 5) y 18 6) c) del presente Anexo, por “petrolero existente” se entenderá un petrolero que no sea un petrolero nuevo, según se define éste en el párrafo 26) de la presente regla.”

Regla 9

Control de las descargas de hidrocarburos

Se sustituye el texto actual del subpárrafo I a) vi) por el siguiente:

- “vi) que el petrolero tenga en funcionamiento un sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos y disponga de un tanque de decantación como se prescribe en la regla 15 del presente Anexo;”

Se sustituye el texto actual del subpárrafo 1) b) v) por el siguiente:

- “v) que el buque tenga en funcionamiento un sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, equipo separador de agua e hidrocarburos, un equipo filtrador de hidrocarburos o alguna otra instalación como se prescribe en la regla 16 del presente Anexo.”

Se sustituye el texto actual del párrafo 4) por el siguiente:

“4 Lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente regla no se aplicará a las descargas de lastre limpio o separado ni a las mezclas oleosas no sometidas a tratamiento cuyo contenido de hidrocarburos, sin haber sido diluidos, no exceda de 15 partes por millón, si tales descargas no proceden de las sentinas de la cámara de bombas de carga ni están mezcladas con residuos de carga de hidrocarburos. Lo dispuesto en el párrafo 1) b) de la presente regla no se aplicará a la descarga de la mezcla oleosa tratada, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

- a) que la mezcla oleosa no proceda de las sentinas de la cámara de bombas de carga;
- b) que la mezcla oleosa no esté mezclada con residuos de carga de hidrocarburos;
- c) que el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón; y
- d) que el buque tenga en funcionamiento un equipo filtrador de hidrocarburos que cumpla con lo dispuesto en la regla 16 7) del presente Anexo.”

Regla 10

Métodos para prevenir la contaminación ocasionada por hidrocarburos desde buques que operen en zonas especiales

Se sustituye el texto actual de los párrafos 2), 3) y 4) por el siguiente:

“2) A reserva de lo dispuesto en la regla 11 del presente Anexo:

- a) estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde petroleros y desde buques no petroleros cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial;

- b) estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde buques no petroleros de arqueo bruto inferior a 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial, salvo cuando el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón o, de otro modo, cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:
- i) que el buque esté en ruta;
 - ii) que el contenido de hidrocarburos del efluente sea inferior a 100 partes por millón; y
 - iii) que la descarga se efectúe lo más lejos posible de tierra, y en ningún caso a menos de 12 millas marinas de la tierra más próxima.
- 3) a) Las disposiciones del párrafo 2) de la presente regla no se aplicarán a las descargas de lastres limpios o separados.
- b) Las disposiciones del párrafo 2) a) de la presente regla no se aplicarán a la descarga de agua de sentina tratada, proveniente de los espacios de máquinas, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:
- i) que el agua de sentina no provenga de sentinas de cámara de bombas de carga;
 - ii) que el agua de sentina no esté mezclada con residuos de carga de hidrocarburos;
 - iii) que el buque esté en ruta;
 - iv) que el contenido de hidrocarburos del efluente, sin dilución, no exceda de 15 partes por millón;
 - v) que el buque tenga en funcionamiento un equipo filtrador de hidrocarburos que cumpla con lo dispuesto en la regla 16) 7) del presente Anexo; y
 - vi) que el sistema de filtración esté equipado con un dispositivo de detención que garantice que la descarga se detenga automáticamente cuando el contenido de hidrocarburos del efluente exceda de 15 partes por millón.
- 4) a) Las descargas que se efectúen en el mar no contendrán productos químicos ni ninguna otra sustancia en cantidades o concentraciones que entrañen un peligro potencial para el medio marino, ni adición alguna de productos químicos u otras sustancias cuyo fin sea eludir el cumplimiento de las condiciones de descarga especificadas en la presente regla.
- b) Los residuos de hidrocarburos cuya descarga en el mar no pueda efectuarse de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 2) y 3) de la presente regla serán retenidos a bordo o descargados en instalaciones de recepción.”

Regla 13

Tanques de lastre separado, tanques dedicados a lastre limpio y limpieza con crudos

Se sustituye el texto actual del párrafo 3) por el siguiente:

“3) No se transportará nunca agua de lastre en los tanques de carga excepto:

- a) en las infrecuentes travesías en que las condiciones meteorológicas sean tan duras que, en opinión del capitán, sea necesario cargar agua de lastre adicional en los tanques de carga para mantener la seguridad del buque;
- b) en casos excepcionales en que el carácter particular del servicio prestado por un petrolero haga necesario llevar agua de lastre en cantidad superior a la prescrita en el párrafo 2) de la presente regla, a condición de que dicho servicio entre en la categoría de casos excepcionales, en la forma establecida por la Organización.

Esta agua de lastre adicional será tratada y descargada de conformidad con la regla 9 y del modo prescrito en la regla 15 del presente Anexo, efectuándose el correspondiente asiento en el Libro registro de hidrocarburos a que se hace referencia en la regla 20 del presente Anexo.”

Regla 13A

Prescripciones para los petroleros que lleven tanques dedicados a lastre limpio

Se suprime el párrafo 4) b) y el párrafo 4) a) pasa a ser 4).

Regla 13B

Prescripciones para el lavado con crudos

Al final del párrafo 3) se añade lo siguiente:

“y según pueda ser enmendado posteriormente.”

Se suprime el párrafo 5) b) y el párrafo 5) a) pasa a ser 5).

Regla 13C

Petroleros existentes destinados a determinados tráficos:

Se enmienda la primera frase del párrafo 1) de modo que diga:

“1) a reserva de lo dispuesto en el párrafo 2) de la presente regla, los párrafos 7) a 10) de la regla 13 del presente Anexo no se aplicarán a los petroleros existentes destinados exclusivamente a la realización de determinados tráficos entre:”

Se sustituye el texto actual del párrafo 2) a) por el siguiente:

“a) que, a reserva de las excepciones previstas en la regla 11 del presente Anexo, toda el agua de lastre, con inclusión del agua de lastre limpio, y de los residuos del lavado de los tanques, sean retenidos a bordo y trasvasados a las instalaciones de recepción y que las autoridades competentes del Estado rector del puerto consignen el hecho en el Libro registro de hidrocarburos a que se hace referencia en la regla 20 del presente Anexo;”

Se suprime el párrafo 3).

Regla 14

Se sustituye el título de la regla por el siguiente:

*“Separación de los hidrocarburos y del agua de lastre
y transporte de hidrocarburos en los piques de proa”*

Se añaden al texto actual los nuevos párrafos siguientes:

“4) Ningún buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, cuyo contrato de construcción se adjudique después del 1 de enero de 1982 o, en ausencia de contrato de construcción, cuya quilla fuera colocada o cuya construcción se hallare en fase equivalente después del 1 de julio de 1982, transportará hidrocarburos en un pique de proa o en un tanque situado a proa del mamparo de colisión.

5) Todos los demás buques, aparte de los sujetos a lo prescrito en el párrafo 4) de la presente regla, cumplirán con las disposiciones de dicho párrafo en la medida en que sea ello razonable y factible.”

Regla 15

Retención de los hidrocarburos a bordo

Se sustituye el texto actual del párrafo 2) c) por el siguiente:

“c) La disposición del tanque o de la combinación de tanques de decantación será tal que tenga capacidad suficiente para retener las lavazas generadas por el lavado de tanque, los residuos de hidrocarburos y los del lastre contaminado. La capacidad total del tanque o de la combinación de tanques de decantación no será inferior al 3% de la capacidad de transporte de hidrocarburos del buque, si bien la Administración podrá aceptar:

- i) el 2% para los petroleros en que la disposición del lavado de tanques sea tal que, una vez que el tanque o los tanques de decantación hayan sido cargados con agua de lavado, ésta baste para el lavado de los tanques y, cuando sea ello aplicable, para proveer el fluido motriz destinado a los eductores, sin introducir agua adicional en el sistema;
- ii) el 2% cuando existan tanques de lastre separado o tanques dedicados a lastre limpio de conformidad con lo dispuesto en la regla 13 del presente Anexo, o cuando se haya instalado un sistema de limpieza de los tanques de carga que utilice lavado con crudos de conformidad con lo dispuesto en la regla 13B del presente Anexo. Esa capacidad podrá reducirse al 1,5% para los petroleros en que la disposición del lavado de tanques sea tal que, una vez que el tanque o los tanques de decantación hayan sido cargados con agua de lavado, ésta baste para el lavado de los tanques y, cuando sea ello aplicable, para proveer el fluido destinado a los eductores, sin introducir agua adicional en el sistema;
- iii) el 1% para los buques de carga combinados cuando la carga de hidrocarburos únicamente se transporte en tanque de paredes lisas. Esa capacidad podrá reducirse al 0,8% cuando la disposición del lavado de tanques sea tal que, una vez que el tanque o los tanques de decantación hayan sido cargados con agua de lavado, ésta baste para el lavado de los tanques

y, cuando sea ello aplicable, para proveer el fluido motriz destinado a los eductores, sin introducir agua adicional en el sistema.

Los petroleros nuevos de peso muerto igual o superior a 70 000 toneladas llevarán por lo menos dos tanques de decantación.”

Se sustituye la última frase del texto actual del párrafo 3) a) por la siguiente:

- “a) El sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos se proyectará e instalará de acuerdo con las Directrices y especificaciones relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros elaboradas por la Organización*. Las Administraciones podrán aceptar los sistemas particulares que se describen en dichas Directrices y especificaciones.”

Se añade la siguiente nota a pie de página referida al párrafo 3) a):

Se sustituye el texto actual del párrafo 5) por el siguiente:

- “5) a) La Administración podrá dispensar del cumplimiento de lo prescrito en los párrafos 1), 2) y 3) de la presente regla a todo petrolero que efectúe exclusivamente viajes de 72 horas o menos de duración, navegando dentro de las 50 millas marinas de la tierra más próxima, a reserva de que ese petrolero esté destinado únicamente a tráfico entre puertos o terminales dentro de un Estado Parte en el presente Convenio. La dispensa quedará sujeta al cumplimiento de la prescripción de que el petrolero retenga a bordo todas las mezclas oleosas para descargarlas posteriormente en las instalaciones de recepción y a que la Administración se haya cerciorado de que existen instalaciones de recepción adecuadas para recibir tales mezclas oleosas.”
- b) La Administración puede dispensar del cumplimiento de lo prescrito en el párrafo 3) de la presente regla a todo petrolero, exceptuados los que se indican en el apartado a) del presente párrafo, en los siguientes casos:
- i) que el buque tanque sea un petrolero existente de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas, de los que se indican en la regla 13C 1) del presente Anexo, destinado a determinados tráfico, y que se cumplan las condiciones especificadas en la regla 13C 2); o
 - ii) que el buque tanque esté destinado a efectuar exclusivamente viajes de una o varias de las siguientes categorías:
 - 1) viajes dentro de zonas especiales; o
 - 2) viajes dentro de las 50 millas marinas de la tierra más próxima fuera de las zonas especiales, cuando el petrolero esté destinado a:
 - aa) tráfico entre puertos o terminales de un Estado Parte en el presente Convenio; o
 - bb) viajes de carácter restringido definidos por la Administración, cuya duración sea de 72 horas o menos,
- siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:
- 3) que todas las mezclas oleosas se retengan a bordo para descargarlas posteriormente en instalaciones de recepción;
 - 4) que para los viajes especificados en los apartados b) ii) 2) del presente párrafo, la Administración se haya cerciorado de que existen instalaciones de recepción adecuadas para recibir tales mezclas oleosas en los puertos o terminales petroleros de carga donde haga escala el petrolero;
 - 5) que cuando sea necesario se confirme, mediante refrendo del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, que el buque efectúa exclusivamente los viajes especificados en los apartados b) ii) 1) y b) ii) 2) bb) del presente párrafo; y
 - 6) que se anoten en el Libro registro de hidrocarburos la cantidad, la hora y el puerto de la descarga.”

** Véanse las Directrices y especificaciones relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros, aprobadas por la Organización mediante la resolución A.496(XII).”

Se sustituye el texto actual del párrafo 7) por el siguiente:

"7) Las prescripciones de los párrafos 1), 2) y 3) de la presente regla no se aplicarán a los petroleros que transporten asfalto u otros productos que estén sujetos a las disposiciones del presente Anexo y que, por sus propiedades físicas, impidan la eficaz ejecución de la separación y la vigilancia y el control de la mezcla producto/agua. Respecto de estos buques, el control de descargas en virtud de la regla 9 del presente Anexo se efectuará por retención de los residuos a bordo y descarga de todas las aguas de lavado impurificadas en instalaciones de recepción."

Regla 16

Se sustituye el texto actual de la regla 16 por el siguiente:

*"Sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos,
equipo separador de agua e hidrocarburos
y equipo filtrador de hidrocarburos*

1) Todo buque cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas, pero inferior a 10 000 toneladas, llevará un equipo separador de agua e hidrocarburos (equipo de 100 ppm) que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 6) de la presente regla. Si tal buque transporta grandes cantidades de combustible líquido tendrá que cumplir con lo dispuesto en el párrafo 2) de la presente regla o con lo dispuesto en el párrafo 1) de la regla 14.

2) Todo buque cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 10 000 toneladas llevará:

- a) un equipo separador de agua e hidrocarburos (equipo de 100 ppm) que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 6) de la presente regla, y un sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 5) de la presente regla; o
- b) un equipo filtrador de hidrocarburos (equipo de 15 ppm) que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 7) de la presente regla.

3) a) La Administración podrá dispensar del cumplimiento de lo prescrito en los párrafos 1) y 2) de la presente regla a todo buque que efectúe exclusivamente:

- i) viajes dentro de zonas especiales; o
- ii) viajes dentro de las 12 millas marinas de la tierra más próxima fuera de las zonas especiales, siempre que el buque esté destinado a:
 - 1) tráfico entre puertos o terminales dentro de un Estado Parte en el presente Convenio; o
 - 2) viajes de carácter restringido definidos por la Administración;

siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

- iii) que el buque vaya equipado con un tanque de retención que a juicio de la Administración tenga un volumen suficiente para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina;
 - iv) que todas las aguas de sentina se retengan a bordo para descargarlas posteriormente en instalaciones de recepción;
 - v) que la Administración se haya cerciorado de que existen instalaciones de recepción adecuadas para recibir tales aguas oleosas de sentina en un número suficiente de los puertos o terminales donde haga escala el buque;
 - vi) que cuando sea necesario se confirme, mediante el refrendo del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, que el buque está destinado exclusivamente a los viajes especificados en los apartados a) i) o a) ii) 2) del presente párrafo; y
 - vii) que se anoten en el Libro registro de hidrocarburos la cantidad, la hora y el puerto de descarga.
- b) La Administración se asegurará de que los buques de arqueo bruto inferior a 400 toneladas estén equipados, en la medida de lo factible, con instalaciones que permitan retener a bordo hidrocarburos o mezclas oleosas, o descargarlos de conformidad con lo prescrito en la regla 9 1 b) del presente Anexo.

4) A los buques existentes les serán aplicables las prescripciones de los párrafos 1), 2) y 3) de la presente regla tres años después de la entrada en vigor del presente Convenio.

5) El sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos se ajustará a características de proyecto aprobadas por la Administración. Al estudiar el proyecto del hidrocarbúrometro que se incorpore en el sistema, la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización*. El sistema llevará un contador que dé un registro continuo del contenido de hidrocarburos en partes por millón. Este registro indicará la hora y fecha y se conservará su información durante tres años por lo menos. El sistema de vigilancia y control entrará en funcionamiento tan pronto como se efectúe cualquier descarga del efluente en el mar y estará concebido de modo que toda descarga de mezclas oleosas se detenga automáticamente si el contenido de hidrocarburos del efluente excede de la proporción autorizada en virtud de la regla 9 1) b) del presente Anexo. Cualquier avería de este sistema de vigilancia y control detendrá la descarga y se hará la anotación correspondiente en el Libro registro de hidrocarburos. La instalación defectuosa habrá de estar en condiciones de funcionar antes de que el buque inicie su siguiente viaje a menos que se dirija a un puerto de reparaciones. Los buques existentes cumplirán con todas las disposiciones especificadas más arriba; no obstante, se permitirá en ellos que la descarga sea detenida mediante un procedimiento manual.

6) El equipo separador de agua e hidrocarburos a que se hace referencia en los párrafos 1) y 2) a) de la presente regla se ajustará a características de proyecto aprobadas por la Administración y estará concebido de modo que el contenido de cualquier mezcla oleosa que se descargue en el mar después de pasar por el sistema sea inferior a 100 partes por millón. Al estudiar el proyecto de equipo, la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización*.

7) El equipo filtrador de hidrocarburos a que se hace referencia en el párrafo 2) b) de la presente regla se ajustará a características de proyecto aprobadas por la Administración y estará concebido de modo que el contenido de cualquier mezcla oleosa que se descargue en el mar después de pasar por el sistema o los sistemas no exceda de 15 partes por millón. Estará dotado de medios de alarma para indicar que tal proporción va a ser rebasada. Al estudiar el proyecto de este equipo, la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización*. En el caso de los buques de arqueo bruto inferior a 10 000 toneladas, exceptuados los que transporten grandes cantidades de combustible líquido o los que descarguen aguas de sentina de conformidad con la regla 10 3) b), que estén provistos de equipo filtrador de hidrocarburos en lugar del equipo separador de agua e hidrocarburos, las prescripciones relativas a los medios de alarma se cumplirán en la medida en que esto sea razonable y factible.”

Se añade la siguiente nota a pie de página referida a los párrafos 5), 6) y 7) de la regla 16:

** Véase la Recomendación sobre especificaciones internacionales de rendimiento y ensayo para equipos separadores de agua e hidrocarburos y para hidrocarbúrometros, aprobada por la Organización mediante su resolución A.329(X).”

Regla 18

Instalación de bombas, tuberías y dispositivos de descarga a bordo de los petroleros

Se sustituye el texto actual de la regla 18 por el siguiente:

“1) En todo petrolero habrá un colector de descarga que pueda conectarse a las instalaciones de recepción para la descarga de agua de lastre contaminada o de agua impurificada por hidrocarburos, el cual estará situado en la cubierta expuesta con conductos que den a ambas bandas del buque.

2) En todo petrolero, los conductos para la descarga en el mar del agua de lastre o del agua impurificada por hidrocarburos procedentes de las zonas de tanques de carga que pueda estar permitida en virtud de la regla 9 o de la regla 10 del presente Anexo darán hacia la cubierta expuesta o hacia el costado del buque por encima de la flotación en las condiciones de máximo lastre. Puede aceptarse una disposición diferente de las tuberías para permitir su funcionamiento en las condiciones autorizadas en los apartados a) a e) del párrafo 6 de la presente regla.

3) En los petroleros nuevos se dispondrán medios que permitan detener la descarga en el mar de agua de lastre o de agua impurificada por hidrocarburos procedentes de las zonas de tanques de carga, que no sean las descargas que en virtud de lo dispuesto en el párrafo 6) de la presente regla quepa efectuar por debajo de la flotación, desde una posición situada en la cubierta superior o por encima de ella de tal modo que pueda observarse visualmente el colector mencionado en el párrafo 1) de la presente regla, cuando esté en servicio, y la descarga en el mar efectuada por los conductos mencionados en el párrafo 2) de la presente regla. No es necesario que haya medios que permitan detener la descarga desde el punto de observación a condición de que exista un sistema eficaz y fiable de comunicaciones, tal como el teléfono o la radio, entre el puesto de observación y aquél donde se encuentre el mando de control de las descargas.

4) Todo petrolero nuevo que deba ir provisto de tanques de lastre separado o en el que deba instalarse un sistema de lavado con crudos cumplirá con las prescripciones siguientes:

- a) estará equipado con tuberías para hidrocarburos proyectadas e instaladas de tal manera que la retención de hidrocarburos en los conductos quede reducida al mínimo; y
- b) llevará medios para drenar todas las bombas de carga y todos los conductos de hidrocarburos al terminar el desembarque del cargamento, si fuera necesario mediante conexión a un dispositivo de agotamiento. Será posible descargar en tierra o en un tanque de carga o de decantación los residuos procedentes de los conductos y de las bombas. Para la descarga a tierra se proveerá un conducto especial de pequeño diámetro conectado en el lado de las válvulas distribuidoras que dé al costado del buque.

5) Todo petrolero para crudos existente que deba ir provisto de tanques de lastre separado o en el que deba instalarse un sistema de lavado con crudos, o que haya de operar con tanques dedicados a lastre limpio, cumplirá con lo dispuesto en el párrafo 4) b) de la presente regla.

6) En todo petrolero, las descargas de agua de lastre, o de agua impurificada por hidrocarburos procedente de las zonas de tanques de carga, se efectuarán por encima de la flotación, a reserva de las siguientes excepciones:

- a) Las descargas de lastre limpio y de lastre separado podrán efectuarse por debajo de la flotación:
 - i) en los puertos o terminales mar adentro, o
 - ii) en el mar, por gravedad,a condición de que la superficie del agua de lastre haya sido examinada inmediatamente antes de la descarga para garantizar que no ha sido impurificada por hidrocarburos.
- b) Los petroleros existentes que, sin sufrir alguna modificación, no puedan descargar lastre separado por encima de la flotación podrán hacerlo por debajo de ésta hallándose el buque en la mar, a condición de que la superficie del agua de lastre haya sido examinada inmediatamente antes de la descarga para garantizar que no ha sido impurificada por hidrocarburos.
- c) Los petroleros existentes que operen con tanques dedicados a lastre limpio y que, sin sufrir alguna modificación, no puedan descargar el agua de lastre procedente de tanques dedicados a lastre limpio por encima de la flotación podrán descargar dicho lastre por debajo de ésta a condición de que esa descarga de agua de lastre se efectúe de conformidad con lo dispuesto en la regla 13A 3) del presente Anexo.
- d) Todo petrolero que se halle en la mar podrá descargar por gravedad, por debajo de la flotación, el agua de lastre contaminada o el agua impurificada por hidrocarburos procedentes de tanques situados en la zona de la carga que no sean tanques de decantación, a condición de que haya transcurrido el tiempo suficiente para que la separación de agua e hidrocarburos haya tenido lugar y de que el agua de lastre haya sido examinada inmediatamente antes de la descarga, con ayuda de un detector de la interfaz hidrocarburos/agua a que se hace referencia en la regla 15 3) b) del presente Anexo, para asegurarse de que la altura de la interfaz es tal que dicha descarga no acrecienta el riesgo de dañar el medio marino.
- e) Los petroleros existentes que se hallen en la mar podrán descargar por debajo de la flotación agua de lastre contaminada y agua impurificada por hidrocarburos procedente de la zona de tanques de carga, bien sea después de la descarga efectuada con arreglo al método mencionado en el apartado d) del presente párrafo, bien en lugar de ella, a condición de que:
 - i) una parte de la corriente de dicha agua se lleve a través de tuberías permanentes hasta un lugar fácilmente accesible, situado en la cubierta superior o por encima de ella, donde pueda ser observada visualmente durante la operación de descarga; y que
 - ii) los medios para conseguir esa corriente parcial cumplan con las prescripciones establecidas por la Administración, las cuales incluirán por lo menos todas las disposiciones de las Especificaciones relativas al proyecto, la instalación y el funcionamiento de un sistema de corriente parcial para controlar las descargas en el mar, aprobadas por la Organización.”

Libro registro de hidrocarburos

Se sustituye el texto actual de los párrafos 1) y 2) por el siguiente:

"1) Todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas y cualquier otro buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, que no sea un petrolero, llevará a bordo un Libro registro de hidrocarburos, parte I (Operaciones en los espacios de máquinas). Todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas llevará también un Libro registro de hidrocarburos parte II (Operaciones de carga y lastrado). El (los) Libro(s) registro de hidrocarburos, ya forme(n) parte o no del diario oficial de navegación, se ajustará(n) al (a los) modelo(s) que se especifica(n) en el apéndice III del presente Anexo.

2) En el Libro registro de hidrocarburos se harán los asientos oportunos, tanque por tanque si procede, cada vez que se realicen a bordo las siguientes operaciones:

- a) respecto de las operaciones en los espacios de máquinas (todos los buques):
 - i) lastrado o limpieza de los tanques de combustible líquido;
 - ii) descarga de lastre contaminado o de aguas de limpieza de los tanques mencionados en el inciso i) del presente apartado;
 - iii) eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos);
 - iv) descarga en el mar u otro método de eliminación de aguas de sentina acumuladas en los espacios de máquinas.
- b) respecto de las operaciones de carga y lastrado (petroleros):
 - i) embarque de cargamento de hidrocarburos;
 - ii) trasvase de cargamento de hidrocarburos a bordo durante la travesía;
 - iii) desembarque de cargamento de hidrocarburos;
 - iv) lastrado de los tanques de carga, y de los tanques dedicados a lastre limpio;
 - v) limpieza de los tanques de carga incluido el lavado con crudos;
 - vi) descarga de lastre, salvo el de los tanques de lastre separado;
 - vii) descarga de agua de los tanques de decantación;
 - viii) cierre, según proceda, de todas las válvulas u otros dispositivos análogos después de las operaciones de descarga de los tanques de decantación;
 - ix) cierre de las válvulas necesarias para aislar los tanques dedicados a lastre limpio de las tuberías de carga y de agotamiento después de las operaciones de descarga de los tanques de decantación;
 - x) eliminación de residuos."

Se sustituye la segunda frase del párrafo 4) por la siguiente:

"El asiento relativo a cada operación concluida será firmado por el oficial u oficiales encargados de las operaciones que correspondan y cada página rellena será firmada por el capitán del buque."

Se añade el nuevo párrafo siguiente al texto existente:

"7) Respecto de los petroleros de arqueo bruto inferior a 150 toneladas que operen de conformidad con lo dispuesto en la regla 15 4) del presente Anexo, la Administración elaborará un Libro registro de hidrocarburos apropiado."

Regla 21

Prescripciones especiales para plataformas de perforación y otras plataformas

Se añade el nuevo subpárrafo siguiente al texto existente:

- "d) fuera de las zonas especiales y a más de 12 millas marinas de la tierra más próxima, y sin perjuicio de lo dispuesto en la regla 11 del presente Anexo, la descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas procedentes de dichas plataformas, de perforación u otras, estacionadas en el mar estará prohibida, excepto cuando el contenido de hidrocarburos de las descargas sin dilución no exceda de 100 partes por millón, a menos que haya reglas nacionales aplicables más rigurosas, en cuyo caso se aplicarán las oportunas reglas nacionales."

Regla 25

Compartimentado y estabilidad

Se sustituye el texto actual del subpárrafo a) del párrafo 2) por el que se indica seguidamente y los subpárrafos b), c) y d) pasan a ser d), e) y f):

- "a) Avería en el costado
- | | | |
|------|---|--|
| i) | Extensión longitudinal | $1/3(L^{2/3})$ o bien 14,5 metros, si este valor es menor |
| ii) | Extensión transversal | B/5 o bien 11,5 metros, si este valor es menor |
| | (hacia el interior del buque, desde el costado perpendicularmente al eje longitudinal, al nivel de la línea de carga de verano) | |
| iii) | Extensión vertical | desde la línea de trazado de la chapa del forro del fondo en el eje longitudinal, hacia arriba, sin límite |
- b) Avería en el fondo
- | | | |
|------|--|---|
| | a 0,3L de la perpendicular de proa del buque | en cualquier otra parte del buque |
| i) | Extensión longitudinal | $1/3(L^{2/3})$ o bien 14,5 metros, si este valor es menor |
| ii) | Extensión transversal | B/6 o bien 10 metros, si este valor es menor |
| iii) | Extensión vertical | B/15 o bien 6 metros, si este valor es menor, midiendo desde la línea de trazado de la chapa del forro del fondo en el eje longitudinal |
- c) Si una avería de dimensiones inferiores a las especificadas como máximas en los apartados a) y b) del presente párrafo originase una condición de mayor gravedad, habría que considerarla también."
- Se sustituye el texto actual del subpárrafo 3) c) por el siguiente:*
- "c) Se investigará la estabilidad en la fase final de inundación y cabrá considerarla como suficiente si la curva de brazos adrizantes tiene un alcance mínimo de 20 grados más allá de la posición de equilibrio, con un brazo adrizante residual máximo de por lo menos 0,1 metros dentro de ese margen de 20 grados; el área que quede bajo la curva dentro de tal margen no será inferior a 0,0175 metros-radianes. Las aberturas no protegidas no deberán quedar sumergidas cuando se esté dentro de dicho margen, a menos que el espacio de que se trate se suponga inundado. Dentro del citado margen podrá permitirse la inmersión de las aberturas enumeradas en el apartado a) del presente párrafo y de las demás aberturas que puedan cerrarse de manera estanca a la intemperie."
- Se añade el nuevo subpárrafo siguiente al texto existente del párrafo 3):*
- "e) No se tomarán en consideración, dado que existan, las disposiciones de equilibrado que necesiten mecanismos auxiliares tales como válvulas o tuberías de adrizamiento transversal, para reducir el ángulo de escora o alcanzar el margen mínimo de estabilidad residual señalado en los apartados a), b) y c) del presente párrafo, y deberá mantenerse estabilidad residual suficiente en todas las fases del equilibrado cuando se esté tratando de conseguir éste. Cabrá considerar que los espacios unidos por conductos de gran área de sección transversal son comunes."
- Se sustituye el texto actual del párrafo 4) b) por el siguiente:*
- "b) Las permeabilidades supuestas respecto de los espacios inundados después de avería serán las siguientes:

<i>Espacios</i>	<i>Permeabilidad</i>
Asignados a pertrechos	0,60
Ocupados como alojamientos	0,95
Ocupados por maquinaria	0,85
Espacios perdidos	0,95
Destinados a líquidos consumibles	0 a 0,95*
Destinados a otros líquidos	0 a 0,95*

* La permeabilidad de los compartimientos parcialmente llenos guardará proporción con la cantidad de líquido transportada en ellos. Cuando la avería suponga penetración en un tanque que contenga líquido se considerará que el contenido del mismo se ha perdido por completo y que ha sido reemplazado por agua salada hasta el nivel del plano final de equilibrio."

Se recomienda la primera frase del párrafo 5) de modo que diga:

- "5) A todo capitán de un petrolero nuevo a toda persona encargada de un petrolero nuevo sin propulsión propia sujeto a la aplicación del presente Anexo se les entregará, en un formulario aprobado, los datos siguientes:

Apéndice II

El modelo de Certificado existente queda sustituido por los modelos siguientes:

"MODELOS DE CERTIFICADO Y SUPLEMENTOS DEL MISMO

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

(Nota: El presente Certificado llevará como suplemento un cuadernillo de construcción y equipo)

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (de ahora en adelante denominado "el Convenio"), con la autoridad conferida por el Gobierno de:

.....

(nombre completo del país)

por

(título completo de la persona u organización competente autorizada en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de matrícula	Arqueo bruto

Tipo de buque:

Petrolero*

Buque no petrolero equipado con tanques de carga sujetos a la Regla 2 2) del Anexo I del Convenio*

Buque distinto de los arriba mencionados*

SE CERTIFICA:

1. Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 4 del Anexo I del Convenio; y
2. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición, los materiales del buque y el estado de todo ello son satisfactorios en

* Táchese según proceda.

todos los sentidos y que el buque cumple con las prescripciones aplicables del Anexo I del Convenio.

El presente Certificado es válido hasta el

sujeto a la realización de reconocimientos de conformidad con la Regla 4 del Anexo I del Convenio.

Expedido en

(lugar de expedición del Certificado)

a.....19

(fecha de expedición)

(firma del funcionario que, debidamente autorizado, expide el Certificado)

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

REFRENDO DE RECONOCIMIENTOS ANUALES E INTERMEDIOS

SE CERTIFICA que en el reconocimiento prescrito en la Regla 4 del Anexo I del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las disposiciones pertinentes del Convenio.

Reconocimiento anual: Firmado

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual*/intermedio⁺: Firmado

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual*/intermedio⁺: Firmado

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

* Táchese según proceda.

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

MODELO A

SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN
DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS
(CERTIFICADO IOPP)

CUADERNILLO DE CONSTRUCCIÓN Y EQUIPO PARA BUQUES NO PETROLEROS

Con respecto a lo dispuesto en el Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (de ahora en adelante denominado "el Convenio").

Notas:

1. El presente modelo se utilizará para el tercero de los tipos de buques indicados en el Certificado IOPP, es decir, "buques distintos de los arriba mencionados". Para los petroleros y los buques no petroleros equipados con tanques de carga sujetos a la Regla 2 2) del Anexo I del Convenio se utilizará el modelo B.
2. El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IOPP. Este Certificado estará disponible a bordo del buque en todo momento.
3. Cuando el idioma utilizado en el cuadernillo original no sea ni el francés ni el inglés, en el texto se incluirá una traducción a uno de estos idiomas.
4. Los asientos que corresponda consignar en las casillas se harán marcando bien sea una cruz (x) con respecto de las contestaciones "sí" y "aplicable", bien un guión (-) con respecto a las "no" y "no aplicable", según proceda.
5. Las Reglas mencionadas en el presente cuadernillo se refieren a las Reglas del Anexo I del Convenio, y las resoluciones se refieren a las aprobadas por la Organización Marítima Internacional.

1 PORMENORES RELATIVO AL BUQUE

- 1.1 Nombre del buque
- 1.2 Número o letras distintivos
- 1.3 Puerto de matrícula
- 1.4 Arqueo bruto
- 1.5 Fecha de construcción:
 - 1.5.1 Fecha del contrato de construcción
 - 1.5.2 Fecha en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba en fase equivalente de construcción
 - 1.5.3 Fecha de entrega
- 1.6 Transformación importante (si procede):
 - 1.6.1 Fecha del contrato para efectuar una transformación importante
 - 1.6.2 Fecha en que se comenzó una obra de transformación importante
 - 1.6.3 Fecha de terminación de una transformación importante

-
- 1.7 Condición jurídica del buque:
- 1.7.1 Buque nuevo de conformidad con la Regla 1 6)
- 1.7.2 Buque existente de conformidad con la Regla 1 7)
- 1.7.3 El buque ha sido aceptado por la Administración como "buque existente", de conformidad con la Regla 1 7), a causa de una demora imprevista en la entrega.
- 2 EQUIPO PARA EL CONTROL DE DESCARGAS DE HIDROCARBUROS PROCEDENTES DE LAS SENTINAS DE LOS ESPACIOS DE MAQUINAS Y DE LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE LIQUIDO (Regla 10 y 16)
- 2.1 Transporte de agua de lastre en los tanques de combustible líquido:
- 2.1.1 El buque, en circunstancias normales, puede transportar agua de lastre en los tanques de combustible líquido
- 2.1.2 El buque, en circunstancias normales, no transporta agua de lastre en los tanques de combustible líquido
- 2.2 Tipo de equipo separador/filtrador instalado en el buque:
- 2.2.1 Equipo capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos es inferior a 100 ppm
- 2.2.2 Equipo capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos no excede de 15 ppm
- 2.3 Tipo de sistema de control:
- 2.3.1 Sistema de vigilancia y control (Regla 16 5))
- .1 con dispositivo de detención automático
- .2 con dispositivo de detención manual
- 2.3.2 Dispositivo de alarma para 15 ppm (Regla 16 7))
- 2.3.3 Dispositivo automático de detención para descargas en zonas especiales (Regla 10 3) b) vi))
- 2.3.4 Hidrocarbúrometro (resolución A.444 (XI))
- .1 con dispositivo de registro
- .2 sin dispositivo de registro
- 2.4 Normas de aprobación:
- 2.4.1 El equipo separador/filtrador:
- .1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución a.393(X)
- .2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.233(VII)

- .3 ha sido aprobado de conformidad con normas nacionales no basadas en la resolución A.393(X) ni en la A.233(VII)
- .4 no ha sido aprobado
- 2.4.2 La unidad de tratamiento ha sido aprobada de conformidad con la resolución A.444(XI)
- 2.4.3 El hidrocarbúrometro ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.329(X)
- 2.5 El caudal máximo del sistema es de m³/h
- 2.6 Aplicación:
- 2.6.1 El buque no está obligado a ir provisto del equipo antedicho hasta el 19...^{*}, de conformidad con la Regla 16 4)
- 3 TANQUES PARA RESIDUOS DE HIDROCARBUROS (FANGOS) (Regla 17)
- 3.1 El buque está provisto de tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) con una capacidad total de m³
- 3.2 Medios para eliminar residuos de hidrocarburos además de los tanques para fangos
- 4 CONEXION UNIVERSAL A TIERRA (Regla 19)
- 4.1 El buque está provisto de un conducto para la descarga de residuos desde las sentinas de las máquinas hasta las instalaciones de recepción, dotado de una conexión universal de descarga de conformidad con la Regla 19
- 5 EXENCIONES
- 5.1 La Administración ha concedido exenciones del cumplimiento de las prescripciones del Capítulo II del Anexo I del Convenio, de conformidad con la Regla 2 4) a), con respecto a los elementos enumerados en el (los) párrafo(s) del presente cuadernillo.
- 6 EQUIVALENCIAS (Regla 3)
- 6.1 La Administración ha aprobado disposiciones equivalentes a las de ciertas prescripciones del Anexo I con respecto a los elementos enumerados en el (los) párrafo(s) del presente cuadernillo.

SE CERTIFICA que el presente cuadernillo es correcto en todos los aspectos.

Expedido en

(lugar de expedición del cuadernillo)

* Intercálese la fecha tres años después de la fecha de entrada en vigor del Convenio.

a..... 19 ..

.....

*(firma del funcionario que, debidamente
autorizado, expide el cuadernillo)*

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

MODELO B

SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN
DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS
(CERTIFICADO IOPP)

CUADERNILLO DE CONSTRUCCIÓN Y EQUIPO PARA PETROLEROS

Con respecto a lo dispuesto en el Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (de ahora en adelante denominado "el Convenio").

Notas:

1. El presente modelo se utilizará para los dos primeros tipos de buque indicados en el Certificado IOPP, es decir, "petroleros" y "buques no petroleros" equipados con tanques de carga sujetos a la Regla 2 2) del Anexo I del Convenio. Para el tercero de los tipos de buques indicados en el Certificado IOPP, se utilizará el modelo A.
2. El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IOPP. Este Certificado estará disponible a bordo del buque en todo momento.
3. Cuando el idioma utilizado en el cuadernillo original no sea ni el francés ni el inglés, en el texto se incluirá una traducción a uno de estos idiomas.
4. Los asientos que corresponda consignar en las casillas se harán marcando bien sea una cruz (x) con respecto de las contestaciones "sí" y "aplicable", bien un guión (-) con respecto a las "no" y "no aplicable", según corresponda.
5. Las Reglas mencionadas en el presente cuadernillo se refieren a las Reglas del Anexo I del Convenio, y las resoluciones se refieren a las aprobadas por la Organización Marítima Internacional.

1 PORMENORES RELATIVO AL BUQUE

- 1.1 Nombre del buque
- 1.2 Número o letras distintivos
- 1.3 Puerto de matrícula
- 1.4 Arqueo bruto
- 1.5 Capacidad de carga del buque(m³)
- 1.6 Peso muerto del buque(en toneladas métricas)
(Regla 1 22))
- 1.7 Eslora del buque(m) (Regla 1 18))
- 1.8 Fecha de construcción:
 - 1.8.1 Fecha del contrato de construcción
 - 1.8.2 Fecha en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba en fase equivalente de construcción
 - 1.8.3 Fecha de entrega
- 1.9 Transformación importante (si procede):
 - 1.9.1 Fecha del contrato para efectuar una transformación importante
 - 1.9.2 Fecha en que se comenzó una obra de transformación importante
 - 1.9.3 Fecha de terminación de una transformación importante

- 1.10 Condición jurídica del buque:
- 1.10.1 Buque nuevo de conformidad con la Regla 1 6)
- 1.10.2 Buque existente de conformidad con la Regla 1 7)
- 1.10.3 Petrolero nuevo de conformidad con la Regla 1 26)
- 1.10.4 Petrolero existente de conformidad con la Regla 1 27)
- 1.10.5 El buque ha sido aceptado por la Administración como "buque existente", de conformidad con la Regla 1 7), a causa de una demora imprevista en la entrega
- 1.10.6 El buque ha sido aceptado por la Administración como "petrolero existente", de conformidad con la Regla 1 27), a causa de una demora imprevista en la entrega
- 1.10.7 El buque no está obligado a cumplir con las disposiciones de la Regla 24 a causa de la demora imprevista en la entrega
- 1.11 Tipo de buque:
- 1.11.1 Petrolero para crudo
- 1.11.2 Petrolero para productos petrolíferos
- 1.11.3 Petrolero para crudos/productos petrolíferos
- 1.11.4 Buque de carga combinado
- 1.11.5 Buque no petrolero equipado con tanques de carga sujetos a la Regla 2 2) del Anexo I del Convenio
- 1.11.6 Petrolero dedicado al transporte de los productos mencionados en la Regla 15 7)
- 1.11.7 El buque, designado como "petrolero para crudos" que opera con un sistema de lavado con crudo, ha sido también designado como "petrolero para productos petrolíferos" que operan con tanques dedicados a lastre limpio, respecto de lo cual se ha expedido también un Certificado IOPP por separado
- 1.11.8 El buque, designado como "petrolero para productos petrolíferos" que opera con tanques dedicados a lastre limpio, ha sido también designado como "petrolero para crudos" que opera con un sistema de lavado con crudos, respecto de lo cual se ha expedido también un Certificado IOPP por separado
- 1.11.9 Buque tanque quimiquero que transporte hidrocarburos
- 2 EQUIPO PARA EL CONTROL DE DESCARGAS DE HIDROCARBUROS PROCEDENTES DE LAS SENTINAS DE LOS ESPACIOS DE MAQUINAS Y DE LOS TANQUES DE HIDROCARBUROS (Reglas 10 y 16)
- 2.1 Transporte de agua de lastre en los tanques de combustible líquido:
- 2.1.1 El buque, en circunstancias normales, no transporta agua de lastre en los tanques de combustible líquido
- 2.1.2 El buque, en circunstancias normales, no transporta agua de lastre en los tanques de combustible líquido

- 2.2 Tipo de equipo separador/filtrador instalado en el buque:
- 2.2.1 Equipo capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos es inferior a 100 ppm
- 2.2.2 Equipo capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos no excede de 15 ppm
- 2.3 Tipo de sistema de control:
- 2.3.1 Sistema de vigilancia y control (Regla 16 5))
- .1 con dispositivo de detención automática
- .2 con dispositivo de detención manual
- 2.3.2 Dispositivo de alarma para 15 ppm (Regla 16 7))
- 2.3.3 Dispositivo automático de detención para descargas en zonas especiales (Regla 10 3) b) vi))
- 2.3.4 Hidrocarbурómetro (resolución A.444(XI))
- .1 con dispositivo de registro
- .2 sin dispositivo de registro
- 2.4 Normas de aprobación:
- 2.4.1 El equipo separador/filtrador:
- .1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X)
- .2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.233(VII)
- .3 ha sido aprobado de conformidad con normas nacionales no basadas en la resolución A.393(X) ni en la A.233(VII)
- .4 no ha sido aprobado
- 2.4.2 La unidad de tratamiento ha sido aprobada de conformidad con la resolución A.444(XI)
- 2.4.3 El hidrocarbурómetro ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.329(X)
- 2.5 El caudal máximo del sistema es dem³/h
- 2.6 Aplicación:
- 2.6.1 El buque no está obligado a ir provisto del equipo antedicho hasta el 19...^{*} de conformidad con la Regla 16 4)
- 3 TANQUES PARA RESIDUOS DE HIDROCARBUROS (FANGOS) (Regla 17)
- 3.1 El buque está provisto de tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) con una capacidad total de..... m³
- 3.2 Medios para eliminar residuos de hidrocarburos además de los tanques para fangos
-

* Intercálese la fecha tres años después de la fecha de entrada en vigor del Convenio.

4 CONEXION UNIVERSAL A TIERRA (Regla 19)

- 4.1 El buque está provisto de un conducto para la descarga de residuos desde las sentinas de las máquinas hasta las instalaciones de recepción, dotado de una conexión universal de descarga de conformidad con la Regla 19

5 CONSTRUCCION (Regla 13, 24 y 25)

- 5.1 De conformidad con las prescripciones de la Regla 13, el buque está obligado a ir provisto de:
- 5.1.1 Tanques de lastre separado, emplazamientos de éstos como elementos de protección y sistema de lavado con crudo
- 5.1.2 Tanques de lastre separado y emplazamientos de éstos como elementos de protección
- 5.1.3 Tanques de lastre separado
- 5.1.4 Tanques de lastre separado, tanques dedicados a lastre limpio o sistema de lavado con crudo
- 5.1.5 Tanques de lastre separado o tanques dedicados a lastre limpio
- 5.1.6 No está obligado a cumplir con las prescripciones de la Regla 13

5.2 Tanques de lastre separado:

- 5.2.1 El buque está provisto de tanques de lastre separado en cumplimiento de la Regla 13
- 5.2.2 El buque está provisto de tanques de lastre separado, dispuestos en emplazamientos adecuados como elementos de protección en cumplimiento de la Regla 13E
- 5.2.3 Los tanques de lastre separado están distribuidos del siguiente modo:

Tanque	Volumen (m ³)	Tanque	Volumen (m ³)
		Total	

5.3 Tanques dedicados a lastre limpio:

- 5.3.1 El buque está provisto de tanques dedicados a lastre limpio en cumplimiento de la Regla 13A y podrá operar:
- .1 como petrolero para productos petrolíferos

.2 como petrolero crudo hasta el 19...*

5.3.2 Los¹ tanques dedicados a lastre limpio están distribuidos del siguiente modo:

Tanque	Volumen (m ³)	Tanque	Volumen (m ³)
		Total	

5.3.3 Se ha provisto al buque de un Manual de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio, actualizado, que está fechado el

5.3.4 El buque cuenta con instalaciones de tuberías y bombas comunes para lastrar los tanques dedicados a lastre limpio manipular la carga de hidrocarburos

5.3.5 El buque cuenta con instalaciones de tuberías y bombas independientes para lastrar los tanques dedicados a lastre limpio

5.4 Lavado con crudos:

5.4.1 El buque está dotado de un sistema de lavado con crudos en cumplimiento de la Regla 13B

5.4.2 El buque está dotado de un sistema de lavado con crudo en cumplimiento de la Regla 13B, con la salvedad de que la eficacia del sistema no se ha confirmado de conformidad con la Regla 13 6) y el párrafo 4.2.10 de las Especificaciones revisadas relativas a los sistemas de lavado con crudo (resolución A.446(XI))

5.4.3 Se ha provisto al buque de un Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos, actualizado, que está fechado el

5.4.4 El buque no está obligado a ir provisto de un sistema de lavado con crudos, pero cuenta con dicho sistema en cumplimiento de las prescripciones sobre seguridad de las Especificaciones revisadas relativas a los sistemas de lavado con crudo (resolución A.446 (XI))

5.5 Exención del cumplimiento de lo dispuesto en la Regla13:

5.5.1 El buque está destinado únicamente al tráfico entre de conformidad con la Regla 13C, y queda por tanto eximido del cumplimiento de lo prescrito en la Regla 13

* Intercálese la fecha dos o cuatro años después de la fecha de entrada en vigor del Convenio, según proceda.

* Intercálese la fecha dos o cuatro años después de la fecha de entrada en vigor del Convenio, según proceda.

- 5.5.2 El buque opera con una instalación especial para el lastre, de conformidad con la Regla 13D, y queda por tanto eximido del cumplimiento de lo prescrito en la Regla 13
- 5.6 Disposición de los tanques de carga y limitación de su capacidad (Regla 24)
- 5.6.1 El buque está obligado a estar construido de conformidad con las prescripciones de la Regla 24 y cumple con lo dispuesto en las mismas
- 5.6.2 El buque está obligado a estar construido de conformidad con las prescripciones de la Regla 24 4) y cumple con lo dispuesto en las mismas (véase la Regla 2 2))
- 5.7 Compartimentado y estabilidad (Regla 25):
- 5.7.1 El buque está obligado a estar construido de conformidad con las prescripciones de la Regla 25 y cumple con lo dispuesto en las mismas
- 5.7.2 La información y los datos prescritos en la Regla 25 5) han sido entregados al buque en un formulario aprobado
- 6 RETENCION DE LOS HIDROCARBUROS A BORDO (Regla 15)
- 6.1 Sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos:
- 6.1.1 El buque entra en la categoría de petrolero , según se define en la resolución A.496(XIII)
- 6.1.2 El sistema comprende:
- .1 una unidad de control
- .2 una unidad computadora
- .3 una unidad calculadora
- 6.1.3 El sistema está dotado de:
- .1 un mecanismo de sincronización de arranque
- .2 un dispositivo de detención automático
- 6.1.4 El hidrocarbúrometro ha sido aprobado conforme a lo dispuesto en la resolución A.393(X) y es adecuado para:
- .1 crudo de petróleo
- .2 productos "negros"
- .3 productos "blancos"
- 6.1.5 Se ha provisto al buque de un Manual de operaciones del sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos
- 6.1.6 El buque no está obligado a ir provisto de un sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos hasta el 19... *, de conformidad con la Regla 15 1)
- 6.2 Tanques de decantación:

- 6.2.1 El buque está provisto de..... tanques(s) dedicado(s) a decantación con una capacidad total dem³, que representa el% de su capacidad de transporte de hidrocarburos, de conformidad con:
- .1 Regla 15 2) c)
- .2 Regla 15 2) c) i)
- .3 Regla 15 2) c) ii)
- .4 Regla 15 2) c) iii)
- 6.2.2 Se han designado tanques de carga como tanques de decantación
- 6.2.3 El buque no está obligado a ir provisto de instalaciones de tanques de decantación hasta el19...*, de conformidad con la Regla 15 1)
- 6.3 Detectores de la interfaz hidrocarburos/agua:
- 6.3.1 El buque está provisto de detectores de la interfaz hidrocarburos/agua aprobados de conformidad con lo estipulado en la resolución MEPC.5(XIII)
- 6.4 Exenciones del cumplimiento de lo dispuesto en la Regla 15:
- 6.4.1 El buque está eximido de cumplir con las prescripciones de la Regla 15 1), 2) y 3), de conformidad con la Regla 15 7)
- 6.4.2 El buque está eximido de cumplir con las prescripciones de la Regla 15 1), 2) y 3), de conformidad con la Regla 2 2)

* Intercálese la fecha tres años después de la fecha de entrada en vigor del Convenio.

7 INSTALACIONES DE BOMBAS, TUBERIAS Y DISPOSITIVOS DE DESCARGA (Regla 18)

- 7.1 Los orificios de salida para la descarga en el mar de lastre separado están situados:
- 7.1.1 por encima de la flotación
- 7.1.2 por debajo de la flotación
- 7.2 Los orificios de salida para la descarga en el mar de lastre limpio, parte del colector de descarga, están situados*:
- 7.2.1 por encima de la flotación
- 7.2.2 por debajo de la flotación
- 7.3 Los orificios de salida para la descarga en el mar de lastre contaminado, aparte del colector de descarga, están situados*:
- 7.3.1 por encima de la flotación
- 7.3.2 por debajo de la flotación junto con el sistema de corriente parcial en cumplimiento de la Regla 18 6) e)
- 7.3.3 por debajo de la flotación
- 7.4 Descarga de hidrocarburos procedente de las bombas de carga y de los conductos de hidrocarburos (Regla 18 4) y 5):

* Sólo se indicarán los orificios de salida que puedan ser objeto de vigilancia.

- 7.4.1 Medios para drenar todas las bombas de carga y todos los conductos de hidrocarburos al terminar el desembarque del cargamento:
- .1 posibilidad de descargar los residuos en un tanque de carga o de decantación
- .2 para la descarga a tierra se ha provisto un conducto especial de pequeño diámetro
- 8 DISPOSICIONES EQUIVALENTES PARA LOS BUQUES TANQUE QUIMICEROS QUE TRANSPORTEN HIDROCARBUROS
- 8.1 A título de disposiciones equivalentes para el transporte de hidrocarburos en un buquetanque quimiquero, el buque está provisto del equipo se indica seguidamente en lugar de tanques de decantación (párrafo 6.2 *supra*) y de detectores de la interfaz hidrocarburos/agua (párrafo 6.3 *supra*):
- 8.1.1 equipo separador de agua e hidrocarburos, capaz de producir un efluente cuyo contenido de hidrocarburos sea inferior a 100 ppm, con una capacidad de m³/h
- 8.1.2. un tanque de retención con capacidad de m³
- 8.1.3 un tanque para recoger las aguas del lavado de los tanques que es:
- .1 un tanque dedicado a tal fin
- .2 un tanque de carga designado como tanque colector
- 8.1.4 una bomba de trasvase, instalada permanentemente para la descarga en el mar de efluente que contenga hidrocarburos a través del equipo separador de agua e hidrocarburos
- 8.2 El equipo separador de agua e hidrocarburos ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X) y es adecuado para toda la gama de productos indicados en el Anexo I
- 8.3 El buque está provisto de un Certificado válido de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel
- 9 EXENCIONES
- 9.1 La Administración ha concedido exenciones del cumplimiento de las prescripciones de los Capítulos II y III del Anexo I del Convenio, de conformidad con la Regla 2 4) a), con respecto a los elementos enumerados en el (los) párrafo(s) del presente cuadernillo.
- 10 EQUIVALENCIA (Regla 3)
- 10.1 La Administración ha aprobado disposiciones equivalentes a las de ciertas prescripciones del Anexo I con respecto a los elementos enumerados en el (los) párrafo(s) del presente cuadernillo.

SE CERTIFICA que el presente cuadernillo es correcto en todos los aspectos.

Expedido en

(lugar de expedición del cuadernillo)

a..... 19

*(firma del funcionario que, debidamente
autorizado, expide el cuadernillo)*

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)"

Apéndice III

Los modelos de Libro registro de hidrocarburos y de suplementos del mismo quedan sustituidos por los siguientes:

**“MODELOS DE LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS
LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS**

Parte I-Operaciones en los espacios de máquinas

(Todos los buques)

Nombre del buque:

Número o letras distintivos:

Arqueo bruto:

Periodo desde: hasta:

Nota: La Parte I del Libro registro de hidrocarburos se proveerá para todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas, y para todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas que no sea petrolero, a fin de consignar en ella las operaciones pertinentes que se efectúen en los espacios de máquinas. A los petroleros se les proveerá también de la Parte II del Libro registro de hidrocarburos para consignar en ella las operaciones de carga y lastrado pertinentes.

INTRODUCCION

En las páginas siguientes de la presente sección se expone una amplia lista de los puntos relativos a las operaciones efectuadas en los espacios de máquinas que habrá que consignar, cuando proceda, en el Libro registro de hidrocarburos, de conformidad con la Regla 20 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (MARPOL 73/78). Esos puntos se han agrupado en secciones operacionales, cada una de las cuales viene designada por una letra clave.

Al hacer los asientos en el Libro registro de hidrocarburos se inscribirán la fecha, la clave operacional y el número del punto de que se trate en las columnas correspondientes, y se consignarán los pormenores requeridos anotándolos por orden cronológico en los espacios en blanco.

Cada asiento acerca de una operación ultimada será firmado y fechado por el oficial o los oficiales a cargo de la misma. Cada página completa será firmada por el capitán del buque.

LISTA DE PUNTOS QUE SE CONSIGNARAN

- A) *LASTRADO O LIMPIEZA DE LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE LIQUIDO*
1. Identidad del (de los) tanques(s) lastrado(s).
 2. Indíquense si se limpiaron desde la última vez que contuvieron hidrocarburos y, de no ser así, el tipo de hidrocarburos que transportaron con anterioridad.
 3. Situación del buque al comenzar la limpieza.
 4. Situación del buque al comenzar el lastrado.
- B) *DESCARGAS DE LASTRE CONTAMINADO O DE AGUAS DE LIMPIEZA DE LOS TANQUES MENCIONADOS EN LA SECCION A)*
5. Identidad del (de los) tanque(s)
 6. Situación del buque al comenzar la descarga.
 7. Situación del buque al concluir la descarga.
 8. Velocidad(es) del buque durante la descarga.
 9. Método de descarga:
 - .1 a través de equipo de 100 ppm;
 - .2 a través de equipo de 15 ppm;
 - .3 en instalaciones de recepción.
 10. Cantidad descargada.
- C) *ELIMINACION DE RESIDUOS DE HIDROCARBUROS (FANGOS)*
11. Cantidad de Residuos que se retuvieron a bordo para su eliminación.
 12. Método de eliminación de residuos:
 - .1 en instalaciones de recepción (identifíquese el puerto);
 - .2 mezclados con cargas de combustibles;
 - .3 trasvase a otro(s) tanque(s) (identifíquese el (los) tanque(s));
 - .4 otro método (especifíquese).
- D) *DESCARGAS NO AUTOMATICAS EN EL MAR U OTRO METODO DE ELIMINACION DE AGUAS DE SENTINA ACUMULADAS EN LOS ESPACIOS DE MAQUINAS*

INTRODUCCION

En las páginas siguientes de la presente sección se expone una amplia lista de los puntos relativos a las operaciones de carga y lastrado que habrá que consignar, cuando proceda, en el Libro registro de hidrocarburos, de conformidad con la Regla 20 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (MARPOL 73/78). Esos puntos se han agrupado en secciones operacionales, cada una de las cuales viene designada por medio de una letra clave.

Al hacer los asientos en el Libro registro de hidrocarburos se inscribirán la fecha, la clave operacional y el número del punto de que se trate en las columnas correspondientes, y se consignarán los pormenores requeridos anotándolos por orden cronológico en los espacios en blanco.

Cada asiento acerca de una operación ultimada será firmado y fechado por el oficial o los oficiales a cargo de la misma. Cada página completa será refrendada por el capitán del buque. Respecto de los petroleros destinados a determinados tráficos de conformidad con la Regla 13C del Anexo I del MARPOL 73/78, los asientos efectuados en el Libro registro de hidrocarburos serán refrendados por la autoridad competente del Estado rector del puerto.

LISTA DE PUNTOS QUE SE CONSIGNARAN

- A) *EMBARQUE DE CARGAMENTO DE HIDROCARBUROS*
1. Lugar de embarque.
 2. Tipo de hidrocarburos cargados e identidad del (de los) tanque(s).
 3. Cantidad total de hidrocarburos cargados.
- B) *TRAVASE DE CARGAMENTO DE HIDROCARBUROS A BORDO DURANTE LA TRAVESIA*
4. Identidad del (de los) tanque(s).
 - .1 de:
 - .2 a:
 5. ¿Se vació (vaciaron) el (los) tanque(s) mencionado(s) en 4 1)?
- C) *DESEMBARQUE DE CARGAMENTO DE HIDROCARBUROS*
6. Lugar de desembarque.
 7. Identidad del (de los) tanque(s) descargado(s).
 8. ¿Se vació (vaciaron) el (los) tanque(s)?
- D) *LAVADO CON CRUDOS (APLICABLE UNICAMENTE A LOS BUQUES TANQUE DOTADOS DE SISTEMA DE LAVADO CON CRUDOS)*
(Se hará un asiento por cada tanque que se lave con crudos)
9. Puerto en que se efectuó el lavado con crudos, o situación del buque, si se efectuó entre dos puertos de descarga.
 10. Identidad del (de los) tanque(s) lavado(s)².
 11. Número de máquinas utilizadas.
 12. Hora en que comenzó el lavado.
 13. Método de lavado empleado³.
 14. Presión de las tuberías de lavado.
 15. Hora de terminación o interrupción del lavado.
 16. Expóngase el método utilizado para determinar que el (los) tanque(s) estaba(n) seco(s).
 17. Observaciones⁴.

* Esta frase se intercalará únicamente en el Libro registro de hidrocarburos del petrolero destinado a un tráfico determinado.

² Cuando un tanque determinado tenga más máquinas que las que puedan utilizarse simultáneamente, tal como se indica en el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, se identificará la sección que se esté lavando con crudos; por ejemplo, número 2, central, sección de proa.

³ De conformidad con el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, anótese si se emplea un método de lavado de una o varias fases. Si el utilizado es del segundo tipo, indíquese el arco vertical recorrido por las máquinas y el número de veces que se recorre ese arco en la fase del programa de que se trate.

⁴ Si no se siguen los programas indicados en el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, en el espacio destinado a "observaciones" se consignarán las razones para ello.

- E) *LASTRADO DE LOS TANQUES DE CARGA*
18. Identidad del (de los) tanque(s) lastrado(s).
 19. Situación del buque al comenzar el lastrado.
- F) *LASTRADO DE LOS TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO (APLICABLE UNICAMENTE A LOS BUQUES TANQUE DOTADOS DE TALES TANQUES)*
20. Identidad del (de los) tanque(s) lastrado(s).
 21. Situación del buque cuando, en el (los) tanque(s) dedicados(s) a lastre limpio, se tomó el agua destinada a limpieza por descarga o a lastrado en puerto.
 22. Situación del buque cuando se limpiaron por descarga de agua la(s) bomba(s) y las tuberías y su contenido pasó al tanque de decantación.
 23. Cantidad de agua oleosa resultante de la limpieza de las tuberías por descarga de agua y trasvasada a los tanques de decantación (identifíquese el (los) tanque(s) de decantación).
 24. Situación del buque cuando se tomó agua de lastre adicional en el (los) tanque(s) dedicado(s) a lastre limpio.
 25. Hora y situación del buque cuando se cerraron las válvulas que separan los tanques dedicados a lastre limpio de las tuberías de carga y de agotamiento.
 26. Cantidad de lastre limpio tomado a bordo.
- G) *LIMPIEZA DE LOS TANQUES DE CARGA*
27. Identidad del (de los) tanque(s) limpiado(s).
 28. Puerto o situación del buque.
 29. Duración de la limpieza.
 30. Método de limpieza⁵.
 31. Las aguas de lavado de tanques se trasvasaron a:
 - .1 instalaciones de recepción;
 - .2 tanque(s) de decantación o tanque(s) de carga designado(s) como tanque(s) de decantación (identifíquese el (los) tanque(s)).
- H) *DESCARGA DE LASTRE CONTAMINADO*
32. Identidad del (de los) tanque(s).
 33. Situación del buque al comenzar la descarga en el mar.
 34. Situación del buque al concluir la descarga en el mar.
 35. Cantidad descargada en el mar.
 36. Velocidad(es) del buque durante la descarga.
 37. ¿Estaba en funcionamiento el sistema de vigilancia y control de descargas durante la descarga?
 38. ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie del agua en el lugar de la descarga?
 39. Cantidad de agua oleosa trasvasada al (a los) tanque(s) de decantación (identifíquese el (los) tanque(s) de decantación).
 40. Descargado en instalaciones de recepción en tierra (identifíquese el puerto de ser esto aplicable).
- I) *DESCARGA EN EL MAR DEL AGUA DE LOS TANQUES DE DECANTACION*
41. Identidad de los tanques de decantación.
 42. Tiempo de sedimentación a partir de la última entrada de residuos, o
 43. Tiempo de sedimentación a partir de la última descarga.
 44. Hora y situación del buque al comenzar la descarga.

⁵ Mangueras de mano, lavado mecánico y/o limpieza química. Cuando se limpie químicamente se indicarán los productos químicos empleados y su cantidad.

-
45. Espacio vacío en el tanque respecto del contenido total al comenzar la descarga.
46. Espacio vacío en el tanque respecto de la interfaz hidrocarburos/agua al comenzar la descarga.
47. Cantidad a granel descargada y régimen de descarga.
48. Cantidad finalmente descargada y régimen de descarga.
49. Hora y situación del buque al concluir la descarga.
50. ¿Estaba en funcionamiento el sistema de vigilancia y control de descargas durante la descarga?
51. Espacio vacío en el tanque respecto de la interfaz hidrocarburos/agua al concluir la descarga.
52. Velocidad(es) del buque durante la descarga.
53. ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie del agua en el lugar de la descarga?
54. Confírmese que todas las válvulas correspondientes del sistema de tubería del buque se cerraron al concluir la descarga de los tanques de decantación.
- J) *ELIMINACION DE RESIDUOS Y DE MEZCLAS OLEOSAS NO TRATADAS DE OTRO MODO*
55. Identidad del (de los) tanque(s).
56. Cantidad eliminada de cada tanque.
57. Método de eliminación:
- .1 en instalaciones de recepción (identifíquese el puerto);
 - .2 mezclados con la carga.
 - .3 trasvase a otro(s) tanque(s) (identifíquese el (los) tanque(s));
 - .4 otro método (especifíquese).
- K) *DESCARGA DE LASTRE LIMPIO CONTENIDO EN TANQUES DE CARGA.*
58. Situación del buque al comenzar la descarga de lastre limpio.
59. Identidad del (de los) tanque(s) descargado(s).
60. ¿Se vació (vaciaron) el (los) tanque(s) al concluir la descarga?
61. Situación del buque al concluir la descarga si fuera distinta de la indicada en 58.
62. ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie del agua en el lugar de la descarga?
- L) *DESCARGA DE LASTRE DE LOS TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO (APLICABLE ÚNICAMENTE A LOS BUQUES TANQUE DOTADOS DE TALES TANQUES)*
63. Identidad del (de los) tanque(s) descargado(s).
64. Hora y situación del buque al comenzar la descarga de lastre limpio en el mar.
65. Hora y situación del buque al concluir la descarga en el mar.
66. Cantidad descargada:
- .1 en el mar; o
 - .2 en una instalación de recepción (identifíquese el puerto).
67. ¿Se observó algún indicio de impurificación del agua de lastre por hidrocarburos antes de la descarga en el mar o durante ésta?
68. ¿Se vigiló la descarga mediante un hidrocarbúrometro?
69. Hora y situación del buque cuando se cerraron las válvulas que separan los tanques dedicados a lastre limpio de las tuberías de carga y de agotamiento al concluir el deslastre.
- M) *ESTADO DEL SISTEMA DE VIGILANCIA Y CONTROL DE DESCARGAS DE HIDROCARBUROS*
70. Hora en que falló el sistema.
71. Hora en que se puso nuevamente en funcionamiento el sistema.
72. Razones del fallo.
- N) *DESCARGAS DE HIDROCARBUROS DE CARACTER ACCIDENTAL O EXCEPCIONAL*

--	--	--	--

Firma del capitán

* Táchese según proceda."

(Continúa en la Cuarta Sección)

CUARTA SECCION

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

(Viene de la Tercera Sección)

RESOLUCION MEPC 21(22)

APROBACION DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

(REFERENTES AL PROTOCOLO I DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL CORRESPONDIENTE PROTOCOLO DE 1978)

aprobada 5 diciembre 1985

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "el Convenio de 1973") y el artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio de 1973 (en adelante llamado "el Protocolo de 1978"), que especifican conjuntamente el procedimiento de enmiendas del Protocolo de 1978 y confieren al órgano apropiado de la Organización la función de examinar y aprobar las enmiendas al Convenio de 1973 en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78,)

HABIENDO EXAMINADO en su 22o. periodo de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1 APRUEBA, de conformidad con el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo II del Protocolo de 1978, cuyos textos constituyen el anexo de la presente resolución;

2 DECIDE, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 5 de octubre de 1986 a menos que, antes de esa fecha, un tercio o más de un tercio de las Partes o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen el 50% o más del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan comunicado a la Organización objeciones a las enmiendas;

3 INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas, una vez aceptadas con arreglo al párrafo 2 *supra*, entrarán en vigor el 6 de abril de 1987;

4 PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe copias certificadas de la presente resolución y de los textos de las enmiendas que figuran en el anexo, a todas las Partes en el Protocolo de 1978;

5 PIDE ADEMAS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Protocolo de 1978.

ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

PROTOCOLO I

DISPOSICIONES RELATIVAS A LOS INFORMES SOBRE SUCESOS EN QUE ESTEN INVOLUCRADAS SUSTANCIAS PERJUDICIALES

(de conformidad con el artículo 8 del Convenio)

El texto actual del Protocolo I se sustituye por el siguiente:

"Artículo I

Obligación de informar

1) El capitán u otra persona a cuyo cargo esté un buque cualquiera involucrado en uno de los sucesos a que se hace referencia en el Artículo II del presente Protocolo, enviará el oportuno informe facilitando los pormenores del suceso sin demora y describiéndolos con la máxima amplitud posible, de conformidad con lo dispuesto en el presente Protocolo.

2) En el supuesto de que el buque al que se hace referencia en el párrafo 1) del presente artículo sea abandonado, o de que su informe sea incompleto o imposible de obtener, el propietario, el fletador, el gestor

o el armador del buque, o los agentes de éstos, asumirán en todo lo posible las obligaciones que impone al capitán lo dispuesto en el presente Protocolo.

Artículo II

Casos en que se informará

- 1) Se informará siempre que un suceso entrañe:
 - a) una descarga o una probable descarga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas que se transporten a granel, derivada de daños sufridos por el buque o por el equipo de éste, o de la necesidad de salvaguardar la seguridad del buque o la vida humana en el mar; o
 - b) una descarga o una probable descarga en el mar de sustancias perjudiciales que se transporten en bultos, incluidas las que se lleven en contenedores, tanques portátiles, vehículos de carretera o ferroviarios y gabarras de buque; o
 - c) una descarga, efectuada mientras el buque esté operando, de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas que rebase la cantidad o el régimen instantáneo de descarga permitidos en virtud del presente Convenio.
- 2) A los efectos del presente Protocolo:
 - a) Los "hidrocarburos" a que se hace referencia en el párrafo 1 a) del presente artículo son los definidos en la regla 1 1) del Anexo I del Convenio.
 - b) Las "sustancias nocivas líquidas" a que se hace referencia en el párrafo 1 a) del presente artículo son las definidas en la regla 1 6) del Anexo II del Convenio.
 - c) Las "sustancias perjudiciales" en bultos a que se hace referencia en el párrafo 1 b) del presente artículo son las sustancias consideradas como contaminantes del mar en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG).

Artículo III

Contenido del informe

En los informes, en cualquier caso, se hará constar:

- a) identidad de los buques involucrados;
- b) hora, tipo y situación geográfica del suceso;
- c) cantidad y tipo de las sustancias perjudiciales involucradas;
- d) medidas de auxilio y salvamento.

Artículo IV

Informe Complementario

Toda persona obligada en virtud de lo dispuesto en el presente Protocolo a enviar un informe estará obligada, cuando ello sea posible:

- a) a complementar el informe inicial, según sea necesario, a facilitar información acerca de los acontecimientos posteriores al suceso; y
- b) a satisfacer en la mayor medida posible las peticiones de información adicional relativa al suceso que hagan los Estados afectados.

Artículo V

Procedimiento para informar acerca de sucesos

1) Los informes se cursarán al Estado ribereño más próximo por los canales de telecomunicaciones más rápidos de que se disponga y dándoles la máxima prioridad posible.

2) A fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el Presente Protocolo, las Partes en el presente Convenio emitirán o dispondrán que se emitan reglamentos o instrucciones relativos a los procedimientos que habrán

de seguirse para informar acerca de sucesos en que estén involucradas sustancias perjudiciales, basándose para ello en las directrices elaboradas por la Organización.”

RESOLUCION MEPC 29(25)

aprobada el 1 de diciembre de 1987

APROBACION DE ENMIENDAS DEL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

(Asignación del carácter de zona especial al Golfo de Adén)

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

TOMANDO NOTA de las funciones que el artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado “Convenio de 1973”) y la resolución A.297 (VIII) confieren al Comité de Protección del Medio Marino por lo que concierne al examen y aprobación de enmiendas al Convenio de 1973,

TOMANDO NOTA ADEMAS del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado “Protocolo de 1978”),

HABIENDO EXAMINADO en su 25o. periodo de sesiones las enmiendas del Protocolo de 1978, propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1 APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas del Anexo del Protocolo de 1978, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 16) 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de octubre de 1988 a menos que, antes de esa fecha, un tercio o más de un tercio de las partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen el 50% o más del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan comunicado a la Organización objeciones a las enmiendas;

3 INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas, una vez aceptadas con arreglo al párrafo 2 supra, entrarán en vigor el 1 de abril de 1988;

4 PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1978;

5 PIDE ADEMAS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Protocolo de 1978.

ANEXO

ENMIENDAS DE 1987 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

ANEXO I

Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos

Regla 10

Métodos para prevenir la contaminación por hidrocarburos desde buques que operen en zonas especiales

Sustitúyase el texto existente del párrafo 1) por el siguiente:

“1) A los efectos del presente anexo las zonas especiales son el Mar Mediterráneo, el Mar Báltico, el Mar Negro, el Mar Rojo, la “zona de los Golfos” y el Golfo de Adén, según se definen a continuación:

- a) Por zona del Mar Mediterráneo se entiende este mar propiamente dicho, con sus golfos y mares interiores, situándose la divisoria con el Mar Negro en el paralelo 41°N y el límite occidental en el meridiano 5°36'W que pasa por el Estrecho de Gibraltar.

- b) Por zona del Mar Báltico se entiende este mar propiamente dicho, con los Golfos de Botnia y de Finlandia y la entrada al Báltico hasta el paralelo que pasa por Skagen, en el Skagerrak, a 57°44,8'N.
- c) Por zona del Mar Negro se entiende este mar propiamente dicho, separado del Mediterráneo por la divisoria establecida en el paralelo 41°N.
- d) Por zona del Mar Rojo se entiende este mar propiamente dicho, con los Golfos de Suez y Aqaba, limitado al sur por la línea loxodrómica entre Ras si Ane (12°28,5'N, 43°19,6'E) y Husn Murad (12°40,4'N, 43°30,2'E).
- e) Por "zona de los Golfos" se entiende la extensión de mar situada al noroeste de la línea loxodrómica entre Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) y Ras al Fasteh (25°04'N, 61°25'E).
- f) Por zona del Golfo de Adén se entiende la parte del Golfo de Adén que se encuentra entre el Mar Rojo y el Mar de Arabia, limitada al oeste por la línea loxodrómica entre Ras si Ane (12°28,5'N, 43°19,6'E) y Husn Murad (12°40,4'N, 43°30,2'E) y al este por la línea loxodrómica entre Ras Asir (11°50'N, 51°16,9'E) y de Ras Fartak (15°35'N, 52°13,8'E)".

Sustitúyase el texto existente del párrafo 7 b) por el siguiente:

"b) Zona del Mar Rojo, Zona de los Golfos y Zona del Golfo de Adén:".

RESOLUCION MEPC.34 (27)

aprobada el 17 de marzo de 1989

APROBACION DE LAS ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973 (Apéndices II y III del Anexo II del MARPOL 73/78)

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "el Convenio de 1973") y del artículo VI del protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "el Protocolo de 1978"), que especifican conjuntamente el procedimiento de enmiendas del Protocolo de 1978 y confieren al órgano competente de la Organización la función de examinar y aprobar las enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

DESEANDO que los apéndices II y III del Anexo II del MARPOL 73/78 estén actualizados y sean compatibles con el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ) y con el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ),

TOMANDO NOTA ADEMÁS de la resolución MEPC.32 (27), mediante la cual el Comité aprobó enmiendas al Código CIQ,

RECONOCIENDO la necesidad de poner en vigor las correspondientes enmiendas a los apéndices II y III del Anexo II del MARPOL 73/78 vigente en la fecha en que las enmiendas al Código CIQ entren en vigor,

HABIENDO EXAMINADO en su 27o. periodo de sesiones las enmiendas a los apéndices II y III del Anexo II del MARPOL 73/78 propuestas por el Subcomité de Graneles Químicos en su 18o. periodo de sesiones y distribuidas de conformidad con el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas a los apéndices II y III del Anexo II del MARPOL 73/78, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas en la fecha que se cumplan las condiciones para la entrada en vigor de las enmiendas al Código CIQ aprobadas por el Comité mediante la resolución MEPC. 32(27), a menos que, antes de esa fecha, un tercio por lo menos de las Partes o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan comunicado a la Organización sus objeciones con respecto a las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas, una vez aceptadas con arreglo al párrafo 2 supra, entrarán en vigor seis meses después;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1978;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Protocolo de 1978.

ANEXO

ENMIENDAS DE LOS APÉNDICES II Y III DEL ANEXO II DEL MARPOL 73/78

Las listas que figuran en los apéndices II y III del Anexo II del MARPOL 73/78 se sustituyen por las indicadas a continuación.

APÉNDICE II

Sustancia	I	II	III	IV
Aceite carbólico		A	0,1	0,05
Aceite de alcanfor	1130	B		
Aceite de cáscara de nuez de anacardo (no tratado)		D		
Aceites animales y de pescado, N.E.P., Incluye		D		
Aceite de esperma				
Aceite de hígado de Bacalao				
Aceites vegetales, N.E.P., incluye		D		
Aceite de afrecho de arroz				
Aceite de cacahuete/maní				
Aceite de cártamo				
Aceite de coco				
Aceite de girasol				
Aceite de linaza				
Aceite de maíz				
Aceite de nuez de palma				
Aceite de oliva				
Aceite de palma				
Aceite de ricino				
Aceite de semilla de algodón				
Aceite de semilla de colza				
Aceite de semilla de soja				
Aceite de sésamo				
Aceite de tung				
Acetaldehído	1089	C		

La categoría de contaminación entre paréntesis indica que al producto se le ha asignado provisionalmente una categoría de contaminación y que se necesita más información para completar la evaluación de los riesgos de contaminación que entraña. Se utiliza la categoría de contaminación asignada hasta que se complete la evaluación de dichos riesgos.

Sustancia	I	II	III	IV
Acetato de amilo comercial	1104	C		
Acetato de amilo normal	1104	C		
Acetato de amilo secundario	1104	C		
Acetato de bencilo		C		
Acetato de butilo normal	1123	C		
Acetato de butilo secundario	1123	D		
Acetato de ciclohexilo		(B)		

Acetato de etilenglicol		(D)
Acetato de etilo	1173	D
Acetato de 2-etoxietilo	1172	C
Acetato de heptilo		(B)
Acetato de hexilo	1233	B
Acetato de isoamilo	1104	C
Acetato de isobutilo	1213	C
Acetato de metilamilo	1233	(C)
Acetato de 3-metoxibutilo	2708	D
Acetato de octilo normal		D
Acetato de propilo normal	1276	D
Acetato de vinilo	1301	C
Acetato del éter butílico del dietilenglicol		(D)
Acetato del éter butílico del Etilenglicol		(C)
Acetato del éter etílico del dietilenglicol		(D)
Acetato de éter metílico del dietilenglicol		(D)
Acetato de éter metílico del Etilenglicol	1189	D
Acetoacetato de etilo		(D)
Acetoacetato de metilo		D
Acido acético		D
Acido acrílico	2218	D
Acido alquilbencenosulfónico	2584, 2586	C
Acido butírico	2820	D
Acido cítrico		D
Acido clorhídrico	1789	D
Acido cloroacético (80% como máximo)	1750	C
Acido 2- o 3-cloropropiónico		(C)
Acido clorosulfónico	1754	C
Acido decanoico		C
Acido 2,2- dicloropropiónico		D
Acido di-(2-etilhexil) fosfórico	1902	C
Acido dimetiloctanoico		(C)
Acido 2-etilhexanoico		D
Acido fórmico	1779	D
Acido fosfórico	1805	D
Acido graso del aceite de coco		C
Acido graso del aceite de nuez de palma		(C)
Acido graso del sebo		(D)
Acido graso del tall oil (ácidos resínicos de menos de un 20%)		(C)
Acido heptanoico normal		(D)
Acido hexanoico		D
Acido láctico		D
Acido laurico		B
Acido metacrílico	2531	D
Acido neodecanoico		C
Acido nitrante (mezcla de ácido sulfúrico y ácido nítrico)	1796	(C)

Acido nítrico (menos de un 70%)	2031	C		
Acido nítrico (70% como mínimo)	2031, 2032	C		
Acido nonanoico (todos los isómeros)		D		
Acido octanoico (todos los isómeros)		D		
Acido oleico		D		
Acido pentanoico		D		
Acido propiónico	1848	D		
Acido sulfúrico	1830	C		
Acido sulfúrico agotado	1832	C		
Acido trimetilacético		D		
Acido undecanoico		(C)		
Acido nafténicos		A	0,1	0,05
Acilamida en solución (50% como máximo)	2074	D		
Acrilato de alquino-copolímero de vinilpiridina en tolueno		C		
Acrilato de butilo normal	2348	B		
Acrilato de decilo		A	0,1	0,05
Acrilato de 2-etilhexilo		B		
Acrilato de etilo	1917	A	0,1	0,05
Acrilato de 2-hidroxietilo		B		
Acrilato de isobutilo	2527	B		
Acrilato de metilo	1919	B		
Acilonitrilo	1093	B		
Adipato de di-2-etilhexilo)		D		
Adipato de dihexilo normal		B		
Adipato de diisononilo		D		
Adipato de dimetilo		B		
Adipato de hexametilenediamina (50% de solución acuosa)		D		
Adiponitrilo	2205	D		
Alcohol alílico	1098	B		
Alcohol amílico normal	1105	D		
Alcohol amílico primario	1105	D		
Alcohol amílico secundario	1105	D		
Alcohol bencílico		C		
Alcohol decílico (todos los isómeros)		B		
Alcohol dodecílico		B		
Alcohol furfurílico	2874	C		
Alcohol isoamílico	1105	D		
Alcohol metilamílico	2053	(C)		
Alcohol nonílico (todos los isómeros)		C		
Alcohol undecílico		B		
Aldehído isovaleriánico	2058	C		
Aldehídos octílicos		(B)		
Alquilatos para gasolina de aviación (parafinas C ₈ e isoparafinas, punto de ebullición entre 95° y 120°C)		(C)		
Alquilbencenos (C ₉ -C ₁₇)		(D)		

Alquilsalicilato de calcio		C		
Alquitrán de hulla		A	0,1	0,05
Aluminato sódico en solución		C		
Aminoetiletanolamina		(D)		
N-Aminoetilpiperazina	2815	D		
2-(2-Aminoetoxi) etanol	3055	D		
2-Amino-2-metil-1-propanol (90% como máximo)		D		
Amoníaco acuoso (28% como máximo)	2672*	C		
Anhídrido acético		D		
Anhídrido ftálico (fundido)	2214	C		
Anhídrido maleico	2215	D		
Anhídrido propiónico	2496	C		
Anilina	1547	C		
Benceno y mezclas de benceno que contienen un 10% o mas de benceno	1114**	C		
Borohidruro sódico (15% como máximo)/hidróxido sódico en solución		C		
Buteno oligómero		B		
Butilamina (todos los isómeros)		C		
Butilbencenos (todos los isómeros)	2709	(A)	0,1	0,05
Butilenglicol		D		
Butiraldehído normal	1129	B		
Butirato de Butilo normal		(C)		
Butirato de etilo	1180	C		
Butirato de metilo	1237	(C)		
gamma-Butirolactona		D		
epsilon-Caprolactama (fundida o en soluciones acuosas)		D		
Carbonato sódico en solución		D		
Cianhidrina de la acetona	1541	A	0,1	0,05
Cicloheptano	2241	(C)		
Ciclohexano	1145	C		

* El número ONU se refiere a la solución amónica 10-35%.

** El número ONU 1114 corresponde al benceno.

Sustancia	I	II	III	IV
Ciclohexanol		C		
Ciclohexanona	1915	D		
Ciclohexilamina	2357	C		
1,3-Ciclopentadieno dímero (fundido)		B		
Ciclopentano	1146	(C)		
Ciclopenteno		(B)		
para-Cimeno	2046	C		
Clorhidrinas (crudas)		(D)		
Clorobenceno	1134	B		
Cloroformo	1888	B		
orto-Cloronitrobenceno	1578	B		
orto-Clorotolueno	2238	A	0,1	0,05

meta-Clorotolueno	2238	B		
para-Clorotolueno	2238	B		
Clorotoluenos (isómeros en mezcla)	2238	A	0,1	0,05
Cloruro de alilo	1100	B		
Cloruro de aluminio (30% como máximo)/ácido clorhídrico (20% como máximo), en solución		D		
Cloruro de bencenosulfonilo	2225	D		
Cloruro de bencilo	1738	B		
Cloruro de colina en solución		D		
Cloruro de propilo normal		B		
Cloruro de vinilideno	1303	B		
Cloruro férrico en solución	2582	C		
Colofonia		B		
Colofonia, compuesto de inclusión fumárico, en dispersión acuosa		B		
Creosota (alquitrán de hulla)		A	0,1	0,05
Creosota (madera)		A	0,1	0,05
Cresoles (todos los isómeros)	2076	A	0,1	0,05
Crotonaldehído	1143	B		
Decahidronaftaleno	1147	(D)		
Deceno		B		
Decilbenceno		D		
Diacetato del etilenglicol		C		
Diacetón-alcohol	1148	D		
Dibromuro de etileno	1605	B		
Dibutilamina		C		
Diclorobencenos (todos los isómeros)	1592	B		
1,1-Dicloroetano	2362	B		
2,4-Diclorofenol	2021	A	0,1	0,05
1,6-Diclorohexano		B		
Diclorometano	1593	D		
1,1-Dicloropropano		B		
1,2-Dicloropropano	1279	B		
1,3-Dicloropropano		B		
1,3-Dicloropropeno	2047	B		
Dicloropropeno/dicloropropano, en mezcla		B		
Dicloruro de etileno	1184	B		
Dicromato sódico en solución (70% como máximo)		C		
Dietilamina	1154	C		
Dietilaminoetanol	2686	C		
Dietilbenceno	2049	C		
Dietilentriamina	2079	D		
Difenilo		A	0,1	0,05
Difenilo/éter difenílico en mezcla		A	0,1	0,05
Diisobutilamina	2361	(C)		
Diisobutilcetona	1157	D		
Diisobutileno	2050	B		

Diisocianato de difenilmetano	2489	(B)		
Diisocianato de isofozona	2290	B		
Diisocianato de tolueno	2078	C		
Diisocianato de trimetilhexametileno (isómeros 2,2,4- y 2,4,4-)	2328	B		
Diisopropanolamina		C		
Diisopropilamina	1158	C		
Diisopropilbenceno (todos los isómeros)		A	0,1	0,05
Diisopropilnaftaleno		D		
Dímero del propileno		(C)		
N,N-Dimetilacetamida en solución (40% como máximo)		D		
Dimetilamina en solución (45% como máximo)	1160	C		
Dimetilamina en solución (de más de un 45% pero no más de un 55%)	1160	C		
Dimetilamina en solución (de más de un 55% pero no más de un 65%)	1160	C		
N,N-Dimetilciclohexilamina	2264	C		
Dimetiletanolamina	2051	D		
Dimetilformamida	2265	D		
2,2-Dimetil-1,3-propanodiol		(D)		
Dinitrotolueno (fundido)	1600	B		
1,4-Dioxano	1165	D		
Dipenteno	2052	C		
Dipropilamina normal	2383	C		
Disolvente nafta de alquitran de hulla		B		
Disulfonato del éter dodecildifenílico en solución		B		
Disulfuro de carbono	1131	B		
Dodeceno (todos los isómeros)		(B)		
Dodecilfenol		A	0,1	0,05
Epiclorhidrina	2023	C		
Espíritu blanco, aromático inferior (15-20%)	1300	(B)		
Estearina de palma		D		
Ester glicídico del ácido trialquilacético C ₁₀		B		
Ester metílico del ácido graso del aceite de coco		D		
Ester metílico del ácido graso del aceite de palma		D		
Estireno monómero	2055	B		
Etanolamina	2491	D		
Eter butílico del polialquilenglicol		D		
Eter butílico normal	1149	C		
Eter dibutílico del dietilenglicol		D		
Eter dicloroetílico	1916	B		
Eter 2,2'-dicloroisopropílico	2490	C		
Eter difenílico		A	0,1	0,05
Eter difenílico/éter difenilfenílico, en mezcla		A	0,1	0,05
Eter diglicídico del Bisfenol A		B		
Eter diglicídico del Bisfenol F		B		
Eter etílico del propilenglicol		(D)		
Eter etílico del trietilenglicol		(D)		

Eter etilvinílico	1302	C		
Eter fenílico del etilenglicol		D		
Eter fenílico del etilenglicol/éter fenílico del dietilenglicol, en mezcla		D		
Eter isopropílico	1159	D		
Eter isopropílico del etilenglicol		D		
Eter metilbutílico del etilenglicol		D		
Eter metílico del dietilenglicol		C		
Eter metílico del dipropilenglicol		(D)		
Eter metílico del etilenglicol	1188	D		
Eter metílico del propilenglicol		(D)		
Eter metílico del trietilenglicol		(D)		
Eter metílico del tripropilenglicol		(D)		
Eter monoalquílico del propilenglicol		(D)		
Etilamilcetona	2271	C		
Etilamina	1036	(C)		
Etilamina en solución (72% como máximo)	2270	(C)		
Etilbenceno	1175	C		
N-Etilbutilamina		(C)		
Etilciclohexano		(C)		
N-Etilciclohexilamina		D		
Etilencianhdrina		(D)		
Etilenclorhidrina	1135	C		
Etilendiamina	1604	C		
Etilenglicol		D		
orto-Etilfenol		(A)	0,1	0,05
2-Etilhexilamina	2276	B		
Etiliden-norborneno		B		
2-Etil-3-propilacroleína		(B)		
Etiltolueno		(B)		
2-Etoxietanol	1171	D		
1-Fenil-1-xililetano		C		
Fenol	2312	B		
Formaldehído en solución (45% como máximo)	1198, 2209	C		
Formamida		D		
Formiato de isobutilo	2393	D		
Formiato de metilo	1243	D		
Fosfato de tributilo		B		
Fosfato de tricresilo (con menos de un 1% de isómero orto-)		A	0,1	0,05
Fosfato de tricresilo (con un 1% como mínimo de isómero orto-)	2574*	A	0,1	0,05
Fosfato de trixililo		A	0,1	0,05
Fósforo amarillo o blanco	1381, 2447	A	0,01	0,005
Ftalato de butilbencilo		A	0,1	0,05
Ftalato de dibutilo		A	0,1	0,05

Ftalato de dietilo		C
Ftalato de diisobutilo		B
Ftalato de diisodecilo		D
Ftalato de dimetilo		C
Ftalato de dinonilo		D
Ftalato de ditridecilo		D
Ftalato de diundecilo		D
Ftalatos de dialquilo (C ₇ -C ₁₃)		D
Furfural	1199	C
Glioxal en solución (40% como máximo)		D
Glutaraldehído en solución (50% como máximo)		D
Glutarato de dimetilo		C

* El número ONU 2574 corresponde al fosfato de tricresilo con más de 3% de isómero orto.

Sustancia	I	II	III	IV
Heptano (todos los isómeros)	1206	(C)		
Heptanol (todos los isómeros)		C		
Hepteno (todos los isómeros)		C		
Hexametildiamina en solución	1783	C		
Hexametenimina	2493	C		
Hexametilentetramina en solución		D		
Hexano (todos los isómeros)	1208	(C)		
Hexanol	2282	D		
Hexeno (todos los isómeros)		(C)		
Hidrosulfito sódico en solución (35% como máximo)	2693	D		
Hidrosulfuro sódico en solución (45% como máximo)	2949	B		
Hidrosulfuro sódico/sulfuro amónico en solución		B		
Hidróxido de calcio en suspensión acuosa espesa		D		
Hidróxido potásico en solución	1814	C		
Hidróxido sódico en solución	1824	D		
Hipoclorito cálcico en solución (15% como máximo)		C		
Hipoclorito cálcico en solución (más de un 15%)		B		
Hipoclorito sódico en solución (15% como máximo)	1791	C		
Isobutiraldehído	2045	C		
Isobutirato de 2,2,4-trimetil- 1,3-pentanodiol		C		
Isocianato de polimetilenoipolifenilo	2207	D		
Isoforona		D		
Isoforondiamina	2289	D		
Isopreno	1218	C		
Isopropanolamina		C		
Isopropilamina	1221	C		
Isopropilbenceno	1918	B		
Isopropilciclohexano		(C)		
Jabón de colofonia en solución (desproporcionada)		B		
Jabón de tall oil en solución (desproporcionada)		B		

Lactato de butilo		D		
Lactonitrilo en solución (80% como máximo)		B		
Látex (amoniaco inhibido)		D		
Metacrilato de butilo		D		
Metacrilato de butilo/decilo/cetilo/ eicosilo en mezcla		D		
Metacrilato de etilo	2277	(D)		
Metacrilato de metilo	1247	D		
Metacrilato de nonilo monómero		(B)		
Metacrilonitrilo	3079	(B)		
Metam-sodio en solución		A	0,1	0,05
Metilamilcetona	1110	(C)		
Metilamina en solución (42% como máximo)	1235	C		
Metilbutenol		(D)		
Metilbutilcetona		D		
Metil-terc-butiléter	2398	D		
Metilbutinol		D		
Metilciclohexano	2296	(C)		
Metilciclopentadieno, dímero del		(B)		
alfa-Metilestireno	2303	A	0,1	0,05
2-Metil-6-etilanilina		C		
2-Metil-5-etilpiridina	2300	(B)		
Metilheptilcetona		B		
Metilisobutilcetona	1245	D		
Metilnaftaleno		A	0,1	0,05
2-Metil-1-penteno	2288	C		
2-metilpiridina	2313	B		
4-Metilpiridina	2313	B		
N-Metil-2-pirrolidona		B		
Metilpropilcetona		D		
Mezcla básica de líquido para frenos (éter de poli (2-8) alquilen (C ₂ -C ₃) glicol y éter monoalquílico (C ₁ -C ₄) del polialquilen (C ₂ -C ₁₀) glicol, y sus ésteres de borato)		D		
Mezclas antidetonantes para carburantes de motores	1649	A	0,1	0,05
Morfolina	2054	D		
Naftaleno (fundido)	2304	A	0,1	0,05
Naftenato cálcico en aceite mineral		A	0,1	0,05
Naftenato de cobalto en disolvente nafta		A	0,1	0,05
Neodecanoato de vinilo		B		
Nitrato amónico en solución (93% como máximo)		D		
Nitrato férrico/ácido nítrico en solución		C		
Nitratos de octilo (todos los isómeros)		A	0,1	0,05
Nitritos sódico en solución	1577	B		
Nitrobenceno	1662	B		
Orto-Nitrofenol (fundido)	1663	B		
1- o 2-Nitropropano	2608	D		
Nitropropano (60%)/nitroetano (40%) en mezcla	1993	D		
Orto- o para- Nitrotoluenos	1664	C		

Nonano (todos los isómeros)	1920	(C)		
Noneno		B		
Nonilfenol		A	0,1	0,05
Octano (todos los isómeros)	1262	(C)		
Octanol (todos los isómeros)		C		
Octeno (todos los isómeros)		B		
Olefinas en mezclas (C ₅ – C ₇)		C		
Olefinas en mezclas (C ₅ – C ₁₅)		B		
alfa-Olefinas (C ₆ – C ₁₈) en mezclas		B		
Oleum	1831	C		
Oxido de 1,2-butileno	3022	C		
Oxido de etileno/óxido de propileno en mezcla, con un contenido de óxido de etileno de un 30%, en peso, como máximo	2983	D		
Oxido de mesitilo	1229	D		
Oxido de propileno	1280	D		
Parafinas cloradas (C ₁₀ – C ₁₃)		A	0,1	0,05
Paraldehído	1264	C		
Pentacloroetano	1669	B		
1,3-Pentadieno		C		
Pentaetilenhexamina		D		
Pentano (todos los isómeros)	1265	(C)		
Penteno (todos los isómeros)		C		
Percloroetileno	1897	B		
Peróxido de hidrógeno en solución (de más de un 8% pero no más de un 60%)	2014, 2989	C		
Peróxido de hidrógeno en solución (de más de un 60% pero no más de un 70%)	2015	C		
Pez de alquitrán de hulla (fundido)		D		
Pineno	2368	B		
Piridina	1282	D		
Polietilenpoliaminas	2734, 2735	(C)		
Polietoxilato de trimetilopropano		D		
Polietoxilatos (1-3) de alcohol (C ₁₂ -C ₁₅)		A	0,1	0,05
Polietoxilatos (3-11) de alcohol (C ₁₂ -C ₁₅)		A	0,1	0,05
Polietoxilatos (3-6) de alcohol (C ₆ -C ₁₇) (secundario)		A	0,1	0,05
Polietoxilatos (7-12) de alcohol (C ₆ -C ₁₇) (secundario)		B		
Polietoxilatos (4-12) de nonilfenol		B		
Polipropilenglicol		D		
Propanolamina normal		C		
Propilamina normal	1277	C		
Propilbenceno normal	2364	(C)		
Beta-Propiolactona		D		
Propionaldehído	1275	D		
Propionato de etilo	1195	D		
Propionitrilo	2404	C		

Resina epiclohridrínica del difenilolpropano		B		
Resina metacrílica en 1,2-dicloroetano en solución		B		
Sal dietanolamina del ácido 2,4-diclorofenoxiacético en solución		A	0,1	0,05
Sal dimetilamina del ácido 2,4-diclorofenoxiacético en solución (70% como máximo)		A	0,1	0,05
Sal dipotásica del ácido dodecenilsuccínico, en solución		(D)		
Sal disódica del 1,4-dihidro-9,10-dihidroxiantraceno en solución		D		
Sal sódica del ácido alquilbenceno-sulfónico, en solución		C		
Sal sódica del ácido cresílico en solución		A	0,1	0,05
Sal sódica del ácido naftalensulfónico, formaldehído copolímero, en solución		D		
Sal sódica del mercaptobenzotiazol en solución		B		
Sal tetrasódica del ácido etilen-diaminotetraacético, en solución		D		
Sal triisopropanolamina del ácido 2,4-diclorofenoxiacético en solución		A	0,1	0,05
Sal trisódica del ácido ferro-hidroxi-etilendiamino-triacético en solución		D		
Sal trisódica del ácido N-(hidroxietil)-etilendiaminotriacético, en solución		D		
Sal trisódica del ácido nitrilotriacético en solución		D		
Salicilato de metilo		(B)		
Salmueras de perforación que contiene sales de cinc		(A)	0,1	0,05
Sebo		D		
Silicato sódico en solución		D		
Succinato de dimetilo		C		
Sulfato amónico en solución		D		
Sulfato de aluminio en solución		D		
Sulfato de dietileno	1594	(B)		
Sulfato poliférrico en solución		(C)		
Sulfito sódico en solución		C		
Sulfolano		D		
Sulfuro amónico en solución (45% como máximo)	2683	B		
Sulfuro sódico en solución		B		
Tall oil (bruto y destilado)		B		
Tetracloroetano	1702	B		
Tetracloruro de carbono	1846	B		
Tetracloruro de silicio		D		
Tetracloruro de titanio	1838	D		
Tetraetilenpentamina	2320	D		
Tetrahidrofurano	2056	D		
Tetrahidronaftaleno		C		
Tetrámero del propileno	2850	B		
1,2,3,5-Tetrametilbenceno		(C)		
Tiocianato amónico (25% como máximo)/tiosulfato amónico (20% como máximo), en solución		(C)		

Tiocianato sódico en solución (56% como máximo)		(B)		
Tiosulfato amónico en solución (60% como máximo)		(C)		
Toluendiamina	1709	C		
Tolueno	1294	C		
orto-Toluidina	1708	C		
Trementina	1299	B		
1,2,4-Triclorobenceno	2321	B		
1,1,1-Tricloroetano	2831	B		
1,1,2- Tricloroetano		B		
Tricloroetileno	1710	B		
1,2,3-Tricloropropano		B		
1,1,2-Tricloro-1,2,2-trifluoroetano		C		
Trietanolamina		D		
Trietilamina	1296	C		
Trietilbenceno		A	0,1	0,05
Trietilentetramina	2259	D		
Trímero del propileno	2057	B		
Trimetilamina		C		
Trimetilbencenos (todos los isómeros)		B		
Trimetilhexametildiamina (isómeros 2,2,4- y 2, 4,4-)	2327	D		
1-Undeceno		B		
Urea/fosfato amónico en solución		D		
Urea/fosfato amónico monobásico y dihidrogenofosfato amónico/cloruro de potasio, en solución		D		
Urea/nitrato amónico en solución		D		
Urea/nitrato amónico en solución (con agua amoniacal)		C		
Valerilaldehído normal	2058	D		
Viniltolueno	2618	A	0,1	0,05
Xilenol	2261	B		
Xilenos	1307	C		

APENDICE III

Sustancia	No. ONU
Acetato de isopropilo	1220
Acetato de 3-metil-3-metoxi-butilo	
Acetato de metilo	1231
Acetona	1090
Acetonitrilo	1648
Acido graso saturado (C ₁₃ y superiores)	
Acido tridecanoico	
Adipato octildecílico	
Agua	
Alcohol amílico terciario	1105
Alcohol behenílico	
Alcohol butílico normal	1120
Alcohol butílico secundario	1120
Alcohol butílico terciario	1120

Alcohol cetílico/estearílico	
Alcohol etílico	1170
Alcohol isobutílico	1212
Alcohol isopropílico	1219
Alcohol metílico	1230
Alcohol propílico normal	
Alcoholes (C ₁₃ y superiores)	
Aluminosilicato sódico en suspensión acuosa espesa	
Aminoetildietanolamina/aminoetiletonalamina, en solución	
2-Amino-2-hidroximetil-1,3-propanodiol en solución (40% como máximo)	
Arcilla en suspensión acuosa espesa	
Azufre (fundido)	2448
Bebidas alcohólicas, N.E.P.	
Caolín en suspensión acuosa espesa	
Carbonato cálcico en suspensión acuosa espesa	
Carbonato de etileno	
Cera de parafina	
Clorato sódico en solución (50% como máximo)	2428
Cloruro de magnesio en solución	
Cloruro de polialuminio en solución	
Copolímero del propileno-butileno	
Copolímero etileno-acetato de vinilo (en emulsión)	
Dextrosa en solución	
Dietanolamina	
Dietilenglicol	
Dipropilenglicol	
Dodecano (todos los isómeros)	
Dodecilbenceno	
Estearato de butilo	
Ester trioctílico del ácido bencenotricarboxílico	
Eter butílico del dietilenglicol	
Eter butílico del etilenglicol	2369
Eter terc-butílico del etilenglicol	
Eter butílico del trietilenglicol	
Eter dietílico	1155
Eter dietílico del dietilenglicol	
Eter dimetílico del polietilenglicol	
Eter etílico del dietilenglicol	
Eter metílico del polipropilenglicol	
Fangos de lavado de carbón	
Ftalato de diheptilo	
Ftalato de dihexilo	
Ftalato de diisooctilo	
Ftalato de dioctilo	
Glicerina	
Glucosa en solución	

Hexametilenglicol
Hidróxido de magnesio en suspensión acuosa espesa
Hexilenglicol
Látex:
 copolímero carboxilado estireno-butadieno
 caucho estireno-butadieno
Manteca
Melazas
Metacrilato de cetilo/eicosilo en mezcla
Metacrilato de dodecilo
Metacrilato de dodecilo/pentadecilo en mezcla
Metiletilcetona
2-Metil-2-hidroxi-3-butino
3-Metil-3-metoxi-butanol
3-Metoxi-1-butanol
Nitrato cálcico/nitrato magnésico/cloruro potásico, en solución
alfa-Olefinas (C₁₃-C₁₈)
Olefinas (C₁₃ y superiores, todos los isómeros)
Parafinas cloradas (C₁₄-C₁₇) (con un 52% de cloro)
Parafinas normales (C₁₀-C₂₀)
Petrolatum
Polialcoxilato de glicerol
Polibuteno
Polietilenglicoles
Polisiloxano
Propilenglicol
Proteína vegetal hidrolizada en solución
Resina de urea-formaldehído en solución
Salmueras de perforación:
 bromuro cálcico en solución
 cloruro cálcico en solución
 cloruro sódico en solución
Sal pentasódica del ácido dietilentriamina-pentaacético en solución
Sal sódica del ácido lignosulfónico en solución
Sal sódica de la glicina, en solución
Sorbitol en solución
Tetraetilenglicol
Triacetato de glicerilo
Tridecano
Trietilenglicol
Triisopropanolamina
Tripropilenglicol
Urea en solución
Zum de manzana

RESOLUCION MEPC.39 (29)

APROBACION DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

(Introducción del sistema armonizado de reconocimientos y certificación en los Anexos I y II del MARPOL 73/78)

aprobada el 16 de marzo de 1990

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Protocolo de 1978"), que confieren al órgano competente de la Organización la función de estudiar y aprobar enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

RECORDANDO que la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, 1978, recomendó mediante la resolución 10 que la OMI adoptase las medidas necesarias para enmendar el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974), el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) y el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de líneas de carga, 1966) con miras a dar uniformidad a los periodos de validez de los certificados y a los intervalos de los reconocimientos estipulados por dichos convenios,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que la Conferencia internacional sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 1988, aprobó el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo de 1988 relativo al SOLAS) y el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga) que introducen, entre otras cosas, el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud del Convenio SOLAS 1974 y del Convenio de líneas de carga 1966, y que la Conferencia recomendó que el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino adoptasen las medidas necesarias:

- a) para enmendar el MARPOL 73/78, el Código CIQ, el Código CGrQ y el Código CIG a fin de armonizar sus prescripciones sobre reconocimientos y certificación con las del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS y las del Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga; y
- b) para que dichas enmiendas entren en vigor en la misma fecha en que lo hagan el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS y el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga, o en una fecha lo más cercana posible a aquella fecha.

HABIENDO EXAMINADO en su 29o. periodo de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe 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 1978;

3. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) ii) y iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas seis meses después de la fecha en que se cumplan las condiciones para la entrada en vigor tanto del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS como del Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga, siempre y cuando la fecha de aceptación no sea anterior al 1 de agosto de 1991, a menos que antes de esa fecha se notifique a la Organización que se rechazan las enmiendas, según estipula el artículo 16 2) f) iii);

4. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor seis meses después de que hayan sido aceptadas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo precedente;

5. PIDE al Secretario General que informe a todas las Partes de la fecha en que se cumplan las condiciones para la entrada en vigor tanto del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS como del Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga y, de conformidad con el artículo 16 8) del Convenio, de la fecha en que las enmiendas al Protocolo de 1978 que figuran en el anexo de la presente resolución entrarán en vigor;

6. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Protocolo de 1978 y que les informe de la fecha en que las enmiendas entrarán en vigor.

ANEXO**ENMIENDAS A LOS ANEXOS I Y II DEL MARPOL 73/78****1 MARPOL 73/78, ANEXO I**

Regla 1

Definiciones

Añádase la nueva definición siguiente:

“31) Por “fecha de vencimiento anual” se entiende el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.”

Regla 4

Reconocimientos e inspecciones

Sustitúyase el título actual por el siguiente:

“Reconocimientos”

Sustitúyase el texto actual por el siguiente:

“1) Los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas y los demás buques de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas serán objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación:

- a) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el certificado prescrito en la regla 5 del presente Anexo, el cual comprenderá un examen completo de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales del buque, en la medida en que le sea aplicable el presente Anexo. Este reconocimiento será tal que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo;
- b) un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables las reglas 8 2), 8 5), 8 6) u 8 7) del presente Anexo. Este reconocimiento de renovación se realizará de modo que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo;
- c) un reconocimiento intermedio dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o a la tercera fecha de vencimiento anual del certificado, el cual podrá sustituir a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el párrafo 1) d) de la presente regla. Los reconocimientos intermedios se realizarán de modo que garanticen que el equipo y los sistemas de bombas y tuberías correspondientes, incluidos los dispositivos de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, los sistemas de lavado con crudos, los separadores de agua e hidrocarburos y los sistemas de filtración de hidrocarburos, cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo y están en buen estado de funcionamiento. Estos reconocimientos intermedios se consignarán en el certificado expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas 5 o 6 del presente Anexo;
- d) un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha de vencimiento anual del certificado, que comprenderá una inspección general de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales a que se hace referencia en el párrafo 1) a) de la presente regla a fin de garantizar que se han mantenido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4) de la presente regla y que continúan siendo satisfactorios para el servicio a que el buque esté destinado.

Estos reconocimientos anuales se consignarán en el certificado expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas 5 o 6 del presente Anexo;

- e) también se efectuará un reconocimiento adicional, ya general, ya parcial, según dicten las circunstancias, después de la realización de reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en el párrafo 4) de la presente regla, o siempre que se efectúen a bordo reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple totalmente con lo dispuesto en el presente Anexo.

2) Respecto a los buques que no estén sujetos a lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente regla, la Administración dictará medidas apropiadas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones aplicables del presente Anexo.

- 3) a) Los reconocimientos de los buques, por cuanto se refiere a la aplicación de lo dispuesto en el presente Anexo, serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.
- b) La Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar los reconocimientos prescritos en el apartado a) del presente párrafo facultará a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan:
- i) exigir la realización de reparaciones en el buque; y
 - ii) realizar reconocimientos cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad, para que las comunique a las Partes en el presente Protocolo y éstas informen a sus funcionarios.

- c) Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado, o que es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y, a su debido tiempo, notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, se retirará el certificado y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en un puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado con la oportuna notificación a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente regla. Cuando proceda, el Gobierno del Estado rector del puerto de que se trate tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones apropiado que estando disponible se encuentre más próximo, sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle.
- d) En todo caso, la Administración interesada garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia del reconocimiento, y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.
- 4) a) El estado del buque y de su equipo será mantenido de modo que se ajuste a lo dispuesto en el presente Convenio, a fin de garantizar que el buque seguirá estando, en todos los sentidos, en condiciones de hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle.
- b) Realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente regla, no se efectuará ningún cambio en la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales que fueron objeto de reconocimiento sin previa autorización de la Administración, salvo que se trate de la sustitución directa de tales equipos o accesorios.
- c) Siempre que un buque sufra un accidente o se le descubra algún defecto que afecte seriamente a la integridad del buque o la eficacia o la integridad del equipo al que se aplique el presente Anexo, el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, a la organización reconocida o al inspector nombrado encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en el párrafo 1) de la presente regla. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otra Parte, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán que se ha rendido ese informe.”

Regla 5

Expedición de certificados

Sustitúyase el título actual por el siguiente:

“Expedición o refrendo del certificado”

Sustitúyase el texto actual por el siguiente:

“1) A todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas y demás buques de arqueo igual o superior a 400 toneladas que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio se les expedirá, tras el reconocimiento inicial o de renovación realizado de acuerdo con las disposiciones de la regla 4 del presente Anexo, un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.

2) El certificado será expedido o refrendado por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella. En cualquier caso la Administración será plenamente responsable del certificado.

3) No obstante cualquier otra disposición de las enmiendas al presente Anexo aprobadas por el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) mediante la resolución MEPC 39(29), todo Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos que sea válido cuando entren en vigor estas enmiendas conservará su validez hasta la fecha en que caduque en virtud de las disposiciones del Anexo anteriores a la entrada en vigor de las enmiendas.”

Regla 6

Expedición del certificado por otro Gobierno

Sustitúyase el título actual por el siguiente:

“Expedición o refrendo del certificado por otro Gobierno”

Sustitúyase el texto actual por el siguiente:

“1) El Gobierno de una Parte en el Convenio podrá, a petición de la Administración, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que satisface lo dispuesto en el presente Anexo, expedir o autorizar que se expida a ese buque un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos y, cuando proceda, refrendar o autorizar que se refrende el certificado que haya a bordo, de conformidad con el presente Anexo.

2) Se remitirán lo antes posible a la Administración que lo solicite una copia del certificado y otra del informe de reconocimiento.

3) En el certificado se hará constar que fue expedido a petición de la Administración, y tendrá la misma fuerza e igual validez que el expedido en virtud de la regla 5 del presente Anexo.

4) No se expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos a ningún buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio.”

Regla 7

Modelo de certificado

Sustitúyase el texto actual por el siguiente:

“El Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) se redactará conforme al modelo que figura en el apéndice II del presente Anexo. Si el idioma utilizado no es el francés o el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos dos idiomas.”

Regla 8

Duración del certificado

Sustitúyase el título actual por el siguiente:

“Duración y validez del certificado”

Sustitúyase el texto actual por el siguiente:

“1) El Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos se expedirá para un periodo especificado por la Administración que no excederá de cinco años.

- 2) a) No obstante lo prescrito en el párrafo 1) de la presente regla, cuando el reconocimiento de renovación se efectúe dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido, a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente.
- b) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido, a partir de la fecha en que finalice el

reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente.

- c) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe con más de tres meses de antelación a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de dicha fecha.

3) Si un certificado se expide para un periodo de menos de cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez más allá de la fecha de expiración hasta el límite del periodo máximo especificado en el párrafo 1) de la presente regla, siempre que los reconocimientos citados en las reglas 4 1) c) y 4 1) d) del presente Anexo, aplicables cuando se expide un certificado para un periodo de cinco años, se hayan efectuado como proceda.

4) Si se ha efectuado un reconocimiento de renovación y no ha sido posible expedir o facilitar al buque un nuevo certificado antes de la fecha de expiración del certificado existente, la persona o la organización autorizada por la Administración podrá refrendar el certificado existente, el cual será aceptado como válido por un periodo adicional que no excederá de cinco meses contados a partir de la fecha de expiración.

5) Si en la fecha de expiración del certificado el buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un periodo superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Cuando se haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

6) Todo Certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente regla podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo. Cuando se haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

7) En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos 2 b), 5) o 6) de la presente regla, que la validez del nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado existente. En estas circunstancias especiales, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación.

8) Cuando se efectúe un reconocimiento anual o intermedio antes del periodo estipulado en la regla 4 del presente Anexo:

- a) la fecha de vencimiento anual que figure en el certificado se modificará sustituyéndola por una fecha que no sea más de tres meses posterior a la fecha en que terminó el reconocimiento;
- b) el reconocimiento anual o intermedio subsiguiente prescrito en la regla 4 del presente Anexo se efectuará a los intervalos que en dicha regla se establezcan, teniendo en cuenta la nueva fecha de vencimiento anual;
- c) la fecha de expiración podrá permanecer inalterada a condición de que se efectúen uno o más reconocimientos anuales o intermedios, según proceda, de manera que no se excedan entre los distintos reconocimientos los intervalos máximos estipulados en la regla 4 del presente Anexo.

9) Todo certificado expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas 5 o 6 del presente Anexo perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

- a) si los reconocimientos pertinentes no se han efectuado dentro de los intervalos estipulados en la regla 4 1) del presente Anexo;
- b) si el certificado no es refrendado de conformidad con lo dispuesto en las reglas 4 1) c) o 4 1) d) del presente Anexo;
- c) cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple con lo prescrito en 4 4) a) y 4 4) b) del presente Anexo. Si se produce un cambio entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón el buque tenía previamente derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la nueva Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias de los certificados que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes."

APENDICE II
MODELO DE CERTIFICADO

Sustitúyase el actual modelo de certificado por el siguiente:

**“CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN
DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS**

(Nota: el presente certificado irá acompañado de un Registro de datos de construcción e inventario del equipo)

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 y enmendado mediante la resolución MEPC.39(29), (denominado en adelante “el Convenio”), con la autoridad conferida por el Gobierno de:

.....
(nombre completo del país)

por

(nombre completo de la persona u organización competente
autorizada en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

Datos relativos al buque ^{1/}

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Peso muerto del buque (toneladas métricas)^{2/}

Número IMO^{3/}

Tipo de buque:^{4/}

Petrolero

Buque no petrolero equipado con tanques de carga sujetos a lo dispuesto en la regla 2 2) del Anexo I del Convenio.

Buque distinto de los arriba mencionados.

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en la regla 4 del Anexo I del Convenio.
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales del buque, y el estado de todo ello, son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple con las prescripciones aplicables del Anexo I del Convenio.

El presente certificado es válido hasta el^{5/} a reserva de que se efectúen los reconocimientos pertinentes de conformidad con la regla 4 del Anexo I del Convenio.

Expedido en

(lugar de expedición del Certificado)

.....

(fecha de expedición)

.....

(firma del funcionario autorizado para expedir el Certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

REFRENDO DE RECONOCIMIENTOS ANUALES E INTERMEDIOS

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 4 del Anexo I del Convenio se ha comprobado que el buque cumple con las disposiciones pertinentes del Convenio.

Reconocimiento anual:

Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar
 Fecha
 (sello o estampilla de la autoridad)
 Reconocimiento anual/intermedio^{4/}: Firmado
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar
 Fecha
 (sello o estampilla, de la autoridad)
 Reconocimiento anual/intermedio^{4/}: Firmado
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar
 Fecha
 (Sello o estampilla de la autoridad)
 Reconocimiento anual: Firmado
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar
 Fecha
 (Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 8 8) c)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual/intermedio^{4/} efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 8 8) c) del Anexo I del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las disposiciones pertinentes del Convenio.

Firmado
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar
 Fecha
 (Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando la regla 8 3) sea aplicable

El buque cumple con las disposiciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla 8 3) del Anexo I del Convenio, hasta

Firmado
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar
 Fecha
 (Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla 8 4) sea aplicable

El buque cumple con las disposiciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla 8 4) del Anexo I del Convenio, hasta

Firmado
 (firma del funcionario autorizado)
 Lugar
 Fecha
 (Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez de certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando las reglas 8 5) u 8 6) sean aplicables

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla 8 5) y 8 6)^{4/} del Código, hasta

Firmado
 (firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando la regla 8 8) sea aplicable

De conformidad con lo prescrito en la regla 8 8) del Anexo I del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con lo prescrito en la regla 8 8) del Anexo I del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)"

1/ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.2/ En el caso de petroleros.3/ De conformidad con la resolución A.600(15)-Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación-, la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.4/ Táchese según proceda.5/ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con lo dispuesto en la regla 8 1) del Anexo I del Convenio.

El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en la regla 1 31) del Anexo I del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con lo dispuesto en la regla 8 8) del Anexo I del Convenio.

2 MARPOL 73/78, ANEXO II

Regla 1

Definiciones

Añádase la nueva definición siguiente:

"14) Por "fecha de vencimiento anual" se entiende el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel."

Regla 10

Reconocimientos

Sustitúyase el texto actual por el siguiente:

"1) Los buques que transporten sustancias nocivas líquidas a granel serán objeto de los reconocimientos que se especifiquen a continuación:

- a) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el certificado prescrito en la regla 11 del presente Anexo, el cual comprenderá un examen completo de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales del buque, en la medida en que le sea aplicable el presente Anexo. Este reconocimiento será tal que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo.

- b) un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables las reglas 12 2), 12 5), 12 6) o 12 7) del presente Anexo. Este reconocimiento de renovación se realizará de modo que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo.
 - c) un reconocimiento intermedio dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o a la tercera fecha de vencimiento anual del certificado, el cual podrá sustituir a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el párrafo 1) d) de la presente regla. Los reconocimientos intermedios se realizarán de modo que garanticen que el equipo y los sistemas de bombas y tuberías correspondientes cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo y están en buen estado de funcionamiento. Estos reconocimientos intermedios se consignarán en el certificado expedido en virtud de lo dispuesto en la regla 11 del presente Anexo.
 - d) Un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha de vencimiento anual del certificado, que comprenderá una inspección general de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales a que se hace referencia en el párrafo 1) a) de la presente regla a fin de garantizar que se han mantenido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3) de la presente regla y que continúan siendo satisfactorios para el servicio a que el buque está destinado. Estos reconocimientos anuales se consignarán en el certificado expedido en virtud de lo dispuesto en la regla 11 del presente Anexo.
 - e) También se efectuará un reconocimiento adicional, ya general, ya parcial, según dicten las circunstancias, después de la realización de reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en el párrafo 4) de la presente regla, o siempre que se efectúen a bordo reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple totalmente con lo dispuesto en el presente Anexo.
- 2) a) Los reconocimientos de los buques, por cuanto se refiere a la aplicación de lo dispuesto en el presente Anexo, serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.
- b) La Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar los reconocimientos prescritos en el apartado a) del presente párrafo facultará a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan:
- i) exigir la realización de reparaciones en el buque; y
 - ii) realizar reconocimientos cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad, para que las comunique a las Partes en el presente Convenio y éstas informen a sus funcionarios.

- c) Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado, o que es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y, a su debido tiempo, notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, se retirará el certificado y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en un puerto de otra parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado con la oportuna notificación a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente regla. Cuando proceda, el Gobierno del Estado rector del puerto de que se trate tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones apropiado que estando disponible se encuentre más próximo, sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle.

- d) En todo caso la Administración interesada garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia del reconocimiento, y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.
- 3) a) El estado del buque y de su equipo será mantenido de modo que se ajuste a lo dispuesto en el presente Convenio, a fin de garantizar que el buque seguirá estando, en todos los sentidos, en condiciones de hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle.
- b) Realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente regla, no se efectuará ningún cambio en la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales que fueron objeto del reconocimiento sin previa autorización de la Administración, salvo que se trate de la sustitución directa de tales equipos o accesorios.
- c) Siempre que un buque sufra un accidente o se le descubra algún defecto que afecte seriamente a la integridad del buque o la eficacia o la integridad del equipo al que se aplique el presente Anexo, el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, a la organización reconocida o al inspector nombrado encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en el párrafo 1) de la presente regla. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otra parte, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán si se ha rendido ese informe.”

Regla 11

Sustitúyase el título actual por el siguiente:

“Expedición o refrendo del certificado”

Sustitúyase el texto actual por el siguiente:

“1) A todo buque que transporte sustancias nocivas líquidas a granel y que realice viajes a puertos o a terminales sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o de renovación efectuado de conformidad con lo dispuesto en la regla 10 del presente Anexo, un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.

2) El Certificado será expedido o refrendado por la Administración o por cualquier persona u organización autorizada por aquélla. En cualquier caso la Administración será plenamente responsable del certificado.

- 3) a) El Gobierno de una Parte en el Convenio podrá, a petición de la Administración, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que satisface lo dispuesto en el presente Anexo, expedir o autorizar que se expida a ese buque un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel y, cuando proceda, refrendar o autorizar que se refrende el certificado que haya a bordo, de conformidad con el presente Anexo.
- b) Se remitirán lo antes posible a la Administración que lo solicite una copia del certificado y otra del informe de reconocimiento.
- c) En el certificado se hará constar que fue expedido a petición de la Administración, y tendrá la misma fuerza e igual validez que el expedido en virtud del párrafo 1) de la presente regla.
- d) No se expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel a ningún buque que tenga derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio.

4) El Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel se redactará conforme al modelo que figura en el apéndice V del presente Anexo. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos dos idiomas.

5) No obstante cualquier otra disposición de las enmiendas al presente Anexo aprobadas por el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) mediante la resolución MEPC.39(29), todo certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel que sea válido cuando entren en vigor estas enmiendas, conservará su validez hasta la fecha en que caduque en virtud de las disposiciones del Anexo anteriores a la entrada en vigor de las enmiendas.”

Regla 12

Duración del certificado

Sustitúyase el título actual por el siguiente:

“Duración y validez del certificado”

Sustitúyase el texto actual por el siguiente:

“1) El Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel se expedirá para un periodo especificado por la Administración que no excederá de cinco años.

- 2) a) No obstante lo prescrito en el párrafo 1) de la presente regla, cuando el reconocimiento de renovación se efectúe dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido, a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente.
- b) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido, a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente.
- c) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe con más de tres meses de antelación a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de dicha fecha.

3) Si un certificado se expide para un periodo de menos de cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez más allá de la fecha de expiración hasta el límite del periodo máximo especificado en el párrafo 1) de la presente regla, siempre que los reconocimientos citados en las reglas 10 1) c) y 10 1) d) del presente Anexo, aplicables cuando se expide un certificado para un periodo de cinco años, se hayan efectuado como proceda.

4) Si se ha efectuado un reconocimiento de renovación y no ha sido posible expedir o facilitar al buque un nuevo certificado antes de la fecha de expiración del certificado existente, la persona o la organización autorizada por la Administración podrá refrendar el certificado existente, el cual será aceptado como válido por un periodo adicional que no excederá de cinco meses contados a partir de la fecha de expiración.

5) Si en la fecha de expiración del certificado el buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un periodo superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Cuando se haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

6) Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente regla podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo. Cuando se haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

7) En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos 2 b), 5) o 6) de la presente regla, que la validez del nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado existente. En estas circunstancias especiales, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación.

8) Cuando se efectúe un reconocimiento anual o intermedio antes del periodo estipulado en la regla 10 del presente Anexo:

- a) la fecha de vencimiento anual que figure en el certificado se modificará sustituyéndola por una fecha que no sea más de tres meses posterior a la fecha en que terminó el reconocimiento;
- b) el reconocimiento anual o intermedio subsiguiente prescrito en la regla 10 del presente Anexo se efectuará a los intervalos que en dicha regla se establezcan, teniendo en cuenta la nueva fecha de vencimiento anual;
- c) la fecha de expiración podrá permanecer inalterada a condición de que se efectúen uno o más reconocimientos anuales o intermedios, según proceda, de manera que no se excedan entre los distintos reconocimientos los intervalos máximos estipulados en la regla 10 del presente Anexo.

9) Todo certificado expedido en virtud de lo dispuesto en la regla 11 del presente Anexo perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

- a) si los reconocimientos pertinentes no se han efectuado dentro de los intervalos estipulados en la regla 10 1) del presente Anexo;
- b) si el certificado no es refrendado de conformidad con lo dispuesto en las reglas 10 1) c) o 10 1) d) del presente Anexo;
- c) cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple con lo prescrito en 10 4) a) y 10 4) b) del presente Anexo. Si se produce un cambio entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón el buque tenía previamente derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la nueva Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias de los certificados que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes.”

APENDICE V

MODELO DE CERTIFICADO

Sustitúyase el actual modelo de certificado por el siguiente:

“CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN PARA EL TRANSPORTE
DE SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS A GRANEL

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 y enmendado mediante la resolución MEPC.39(29), (denominado en adelante “el Convenio”), con la autoridad conferida por el Gobierno de:

.....
(nombre completo del país)

por
(nombre completo de la persona u organización competente
autorizada en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

Datos relativos al buque^{1/}

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Número IMO^{2/}

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en la regla 10 del Anexo II del Convenio.

- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales del buque, y el estado de todo ello, son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del Anexo II del Convenio.
- 3 Que el buque lleva un manual de conformidad con las Normas aplicables a los procedimientos y medios cuya necesidad indican las reglas 5, 5A y 8 del Anexo II del Convenio, y que los medios y el equipo del buque prescritos en dicho manual son satisfactorios en todos los sentidos y cumplen con las prescripciones aplicables de dichas normas.
- 4 Que el buque es apto para transportar a granel las sustancias nocivas líquidas indicadas a continuación, siempre y cuando se observen las disposiciones de orden operacional del Anexo II del Convenio que sean pertinentes.

Sustancias nocivas líquidas	Condiciones de transporte (números de los tanques, etc.)
Sigue en otras hojas firmadas y fechadas ^{3/}	

El presente certificado es válido hasta el ^{4/} a reserva de que se efectúen los pertinentes reconocimientos de conformidad con la regla 10 del Anexo II del Convenio.

Expedido en

(lugar de expedición del Certificado)

.....

(fecha de expedición)

.....

(firma del funcionario autorizado para expedir el Certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

REFRENDO DE RECONOCIMIENTOS ANUALES E INTERMEDIOS

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 10 del Anexo II del Convenio se ha comprobado que el buque cumple con las disposiciones pertinentes del Convenio.

Reconocimiento anual:

Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio^{3/}:

Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio^{3/}: Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 12 8) c)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual/intermedio^{3/} efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 12 8) c) del Anexo II del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las disposiciones pertinentes del Convenio.

Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando la regla 12 3) sea aplicable

El buque cumple con las disposiciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente Certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla 12 3) del Anexo II del Convenio, hasta

Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose finalizado el reconocimiento de renovación, la regla 12 4) sea aplicable

El buque cumple con las disposiciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente Certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla 12 4) del Anexo II del Convenio, hasta

Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez de certificado hasta la llegada al puerto en que ha de hacerse el reconocimiento, o por un periodo de gracia, cuando las reglas 12 5) o 12 6) sean aplicables

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en las reglas 12 5) o 12 6)^{3/} del Anexo II del Convenio, hasta

Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando la regla 12 8) sea aplicable

De conformidad con lo prescrito en la regla 12 8) del Anexo II del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con lo prescrito en la regla 12 8) del Anexo II del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad)"

1/ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.2/ De conformidad con la resolución A.600(15) –Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación-, la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.3/ Táchese según proceda.4/ Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con lo dispuesto en la regla 12 1) del Anexo II del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en la regla 1 14) del Anexo II del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con lo dispuesto en la regla 12 8) del Anexo II del Convenio.**RESOLUCION MEPC. 47(31)****aprobada el 4 de julio de 1991****APROBACION DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973****(Nueva regla 26 y otras enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78)**

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Protocolo de 1978"), que confieren al órgano competente de la Organización la función de estudiar y aprobar enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

TOMANDO NOTA TAMBIEN de que la Conferencia sobre cooperación internacional para la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos convocada por la Organización en noviembre de 1990 adoptó con éxito el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990, el cual prescribe, entre otras cosas, que todos los buques lleven a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos,

HABIENDO EXAMINADO en su 31o. periodo de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 4 de octubre de 1992, salvo que, antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización objeciones a las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 4 de abril de 1993, una vez que hayan sido aceptadas de conformidad con lo indicado en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el MARPOL 73/78.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

1 La séptima frase de la regla 15 3) a) se sustituye por las dos frases siguientes:

“Habrá además un método manual utilizable en caso de producirse tal avería, pero la instalación defectuosa habrá de repararse lo antes posible. La autoridad del Estado rector del puerto podrá permitir que el petrolero que tenga una instalación defectuosa inicie un viaje en lastre antes de dirigirse a un puerto de reparaciones.”

2 En la regla 17 se añade el nuevo párrafo 3) siguiente:

“3) Las tuberías que acaben y empiecen en tanques de fangos no tendrán conexión directa al mar, salvo la conexión universal a tierra a que hace referencia la regla 19.”

3 El siguiente nuevo capítulo IV añade al texto actual:

“CAPITULO IV-PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DERIVADA DE SUCESO QUE ENTRAÑEN CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

Regla 26

Plan de emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos

- 1) Todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 y todo buque no petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 llevará a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos aprobado por la Administración. Cuando se trate de buques construidos antes del 4 de abril de 1993, la presente prescripción será aplicable 24 meses después de esta fecha.
- 2) El plan se ejecutará a las Directrices* elaboradas por la Organización y estará redactado en el idioma de trabajo del capitán y los oficiales. El plan incluirá por lo menos:
 - a) el procedimiento que deban seguir el capitán u otras personas al mando del buque para notificar un suceso de contaminación por hidrocarburos, de conformidad con lo prescrito en el artículo 8 y en el Protocolo I del presente Convenio, basado en las directrices elaboradas por la Organización**;
 - b) la lista de las autoridades o las personas a quienes debe darse aviso en caso de suceso que entrañe contaminación por hidrocarburos;
 - c) una descripción detallada de las medidas que deben adoptar inmediatamente las personas a bordo para reducir o contener la descarga de hidrocarburos resultante del suceso; y
 - d) el procedimiento de coordinación con las autoridades nacionales y locales para luchar contra la contaminación.”

Modelos revisados de los suplementos del Certificado IOPP

Los modelos A y B de los suplementos del Certificado IOPP se sustituyen por los que figuran en las páginas siguientes.

MODELO A
(Revisado en 1991)

* Se hace referencia a las “Directrices para la elaboración de planes de emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos”, que preparará la Organización.

** Véase los “Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las Directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar”, que la Organización aprobó mediante la resolución A.648(16).

**SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN
DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (CERTIFICADO IOPP)
CUADERNILLO DE CONSTRUCCIÓN Y EQUIPO PARA BUQUES NO PETROLEROS**

Conforme a lo dispuesto en el Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (en adelante denominado "el Convenio")

Notas:

1. El presente modelo se utilizará para el tercero de los tipos de buques indicados en el Certificado IOPP, es decir "buques distintos de los arriba mencionados". En cuanto a los petroleros y los buques no petroleros equipados con tanques de carga sujetos a la regla 2 2) del Anexo I del Convenio, se utilizará el modelo B.
2. El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IOPP. Este Certificado estará disponible a bordo del buque en todo momento.
3. Cuando el idioma utilizado en el cuadernillo original no sea ni el francés ni el inglés, se incluirá en el texto una traducción a uno de estos idiomas.
4. En las casillas se marcarán con una cruz (x) las respuestas "sí" y "aplicable", y con un guión (-) las respuestas "no" y "no aplicable".
5. Las reglas mencionadas en el presente cuadernillo remiten a las reglas del Anexo I del Convenio, y las resoluciones se refieren a las aprobadas por la Organización Marítima Internacional.

1 PORMENORES DEL BUQUE

- 1.1 Nombre del buque
- 1.2 Número o letras distintivos
- 1.3 Puerto de matrícula
- 1.4 Arqueo bruto
- 1.5 Fecha de construcción:
 - 1.5.1 Fecha del contrato de construcción
 - 1.5.2 Fecha en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba en fase equivalente de construcción
 - 1.5.3 Fecha de entrega
- 1.6 Transformación importante (si procede):
 - 1.6.1 Fecha del contrato para efectuar una transformación importante
 - 1.6.2 Fecha en que se comenzó una obra de transformación importante
 - 1.6.3 Fecha de terminación de una transformación importante
- 1.7 Condición jurídica del buque:
 - 1.7.1 Buque nuevo de conformidad con la regla 1 6)
 - 1.7.2 Buque existente de conformidad con la regla 1 7)
 - 1.7.3 El buque ha sido aceptado por la Administración como "buque existente" de conformidad con la regla 1 7), a causa de una demora imprevista en la entrega

2 EQUIPO PARA EL CONTROL DE DESCARGAS DE HIDROCARBURO PROCEDENTES DE LAS SENTINAS DE LOS ESPACIOS DE MAQUINAS Y DE LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE LIQUIDO (reglas 10 y 16)

- 2.1 Transporte de agua de lastre en los tanques de combustible líquido:
 - 2.1.1 El buque, en circunstancias normales, puede transportar agua de lastre en los tanques de combustible líquido
- 2.2 Tipo de equipo separador/filtrador instalado en el buque:
 - 2.2.1 Equipo separador de agua e hidrocarburos (equipo para 100 ppm)
 - 2.2.2 Equipo filtrador de hidrocarburos (equipo para 15 ppm)
- 2.3 Tipo de sistema de control:
 - 2.3.1 Sistema de vigilancia y control (regla 16 5))
 - .1 con dispositivo de detención automático
 - .2 con dispositivo de detención manual

- 2.3.2 Dispositivo de alarma para 15 ppm (regla 16 7))
- 2.2.3 Dispositivo de detención automático para descargas en zonas especiales (regla 103) b) vi))
- 2.3.4 Hidrocarbúrometro (resolución A.444(XI))
- .1 con dispositivo de registro
- .2 sin dispositivo de registro
- 2.4 Normas de aprobación:
- 2.4.1 El equipo separador/filtrador:
- .1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X)
- .2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A. 233(VII)
- .3 ha sido aprobado de conformidad con normas nacionales no basadas en la resolución A.393(X) ni en la A. 233 (VII)
- .4 no ha sido aprobado
- 2.4.2 La unidad de tratamiento ha sido aprobada de conformidad con la resolución A.444(XI)
- 2.4.3 El hidrocarburo ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X)
- 2.5 El caudal máximo del sistema es de.....m³/h
- 2.6 Dispensa de lo prescrito en la regla 16
- 2.6.1 Se dispensa al buque de lo prescrito en la regla 16 1) y 2) de conformidad con la regla 16 3) a). El buque está destinado exclusivamente a:
- .1 viajes dentro de la(s) zona(s) especial(es)
.....
.....
- .2 viajes hasta 12 millas marinas de la tierra más próxima fuera de la(s) zonas(s) especial(es), restringidos a:
.....
.....
- 2.6.2 El buque va equipado con tanques de retención cuyo volumen es de ...m³, para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina
- 2.6.3 En vez de un tanque de retención, el buque lleva instalado dispositivos para trasvasar las aguas de sentina al tanque de decantación.

3 MEDIOS PARA LA RETENCION Y ELIMINACION DE RESIDUOS DE HIDROCARBUROS (FANGOS) (Regla 17)

- 3.1 El buque está provisto de los tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) que se indican a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen m ³
	De la cuaderna . . . a la . . .	Posición lateral	
			Volumen total ... m ³

- 3.2 Medios para la eliminación de residuos, además de los tanques para fangos:
- 3.2.1 incinerador de residuos de hidrocarburos; capacidad . . . 1/h
- 3.2.2 caldera auxiliar con capacidad para incinerar residuos de hidrocarburos
- 3.2.3 tanque para mezclar residuos de hidrocarburos con fueloil; capacidad ...m³
- 3.2.4 otros medios aceptables:

4 CONEXION UNIVERSAL A TIERRA (regla 19)

4.1.1 El buque está provisto de un conducto para la descarga de residuos desde las sentinas de las máquinas hasta las instalaciones de recepción, dotado de una conexión universal de descarga de conformidad con la regla 19.

5 PLAN DE EMERGENCIA A BORDO EN CASO DE CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS (regla 26)

5.1.1 El buque lleva a bordo un plan de emergencia en caso contaminación por hidrocarburos, en cumplimiento de la regla 26.

6 EXENCIONES

6.1 La Administración ha concedido exenciones del cumplimiento de las prescripciones del capítulo I del Anexo I del Convenio, de conformidad con la regla 2 4) a), con respecto a los elementos enumerados en el (los) párrafo(s) del presente cuadernillo.

7 EQUIVALENCIAS (regla 3)

7.1. La Administración ha aprobado disposiciones equivalentes a las de ciertas prescripciones del Anexo I con respecto a los elementos enumerados en el (los) párrafo(s) del presente cuadernillo.

SE CERTIFICA que el presente cuadernillo es correcto en todos los aspectos.

Expedido en

(lugar de expedición del cuadernillo)

a..... 19 ..

(firma del funcionario que, debidamente autorizado, expide el cuadernillo)

(sello o estampilla de la autoridad expedidora)"

MODELO B
(Revisado en 1991)

SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS (CERTIFICADO IOPP) CUADERNILLO DE CONSTRUCCION Y EQUIPO PARA PETROLEROS

conforme a lo dispuesto en el Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (en adelante denominado "el Convenio").

Notas:

1. El presente modelo se utilizará para los dos primeros tipos de buques indicados en el Certificado IOPP, es decir, "petroleros" y "buques no petroleros" equipados con tanques de carga sujetos a lo dispuesto en la regla 2 2) del Anexo I del Convenio. En cuanto al tercero de los tipos de buques indicados en el Certificado IOPP, se utilizará el modelo A.
2. El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IOPP. Este Certificado estará disponible a bordo del buque en todo momento.
3. Cuando el idioma utilizado en el cuadernillo original no sea ni el francés ni el inglés, se incluirá en el texto una traducción a uno de estos idiomas.
4. En las casillas se marcarán con una cruz (x) las respuestas "sí" y "aplicable", y con un guión (-) las respuestas "no" y "no aplicable".
5. Salvo indicación en otro sentido, las reglas mencionadas en el presente cuadernillo remiten a las reglas del Anexo I del Convenio, y las resoluciones se refieren a las aprobadas por la Organización Marítima Internacional.

1 PORMENORES DEL BUQUE

1.1 Nombre del buque

-
- 1.2 Número o letras distintivos
 - 1.3 Puerto de matrícula
 - 1.4 Arqueo bruto
 - 1.5 Capacidad de carga del buque (m³)
 - 1.6 Peso muerto del buque (en toneladas métricas) (regla 1 22))
 - 1.7 Eslora (m) (regla 1 18))
 - 1.8 Fecha de construcción:
 - 1.8.1 Fecha del contrato de construcción
 - 1.8.2 Fecha en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba en fase equivalente de construcción
 - 1.8.3 Fecha de entrega
 - 1.9 Transformación importante (si procede):
 - 1.9.1 Fecha del contrato para efectuar una transformación importante
 - 1.9.2 Fecha en que se comenzó una obra de transformación importante
 - 1.9.3 Fecha de terminación de una transformación importante
 - 1.10 Condición jurídica del buque:
 - 1.10.1 Buque nuevo de conformidad con la regla 1 6)
 - 1.10.2 Buque existente de conformidad con la regla 1 7
 - 1.10.3 Petrolero nuevo de conformidad con la regla 1 26)
 - 1.10.4 Petrolero existente de conformidad con la regla 1 27)
 - 1.10.5 El buque ha sido aceptado por la Administración como "buque existente" de conformidad con la regla 1 7), a causa de una demora imprevista en la entrega
 - 1.10.6 El buque ha sido aceptado por la Administración como "petrolero existente" de conformidad con la regla 1 27), a causa de una demora imprevista en la entrega
 - 1.10.7 El buque no está obligado a cumplir con las disposiciones de la regla 24, a causa de la demora imprevista en la entrega
 - 1.11 Tipo de buque:
 - 1.11.1 Petrolero para crudos
 - 1.11.2 Petrolero para productos petrolíferos
 - 1.11.3 Petrolero para crudos/productos petrolíferos
 - 1.11.4 Buque de carga combinado
 - 1.11.5 Buque no petrolero equipado con tanques de carga sujetos a la regla 2 2) del Anexo I del Convenio
 - 1.11.6 Petrolero dedicado al transporte de los productos mencionados en la regla 15 7)
 - 1.11.7 El buque, designado como "petrolero para crudos" que opera con un sistema de lavado con crudos, ha sido también designado como "petrolero para productos petrolíferos" que opera con tanques dedicados a lastre limpio, respecto de lo cual se ha expedido también un Certificado IOPP por separado

1.11.8 El buque, designado como "petrolero para productos petrolíferos" que opera con tanques designados a lastre limpio, ha sido también designado como "petrolero para crudos" que opera con un sistema de lavado con crudo, respecto de lo cual se ha expedido también un Certificado IOPP por separado

1.11.9 Buque tanque quimiquero que transporta hidrocarburos

2 EQUIPO PARA EL CONTROL DE DESCARGA DE HIDROCARBUROS PROCEDENTES DE LAS SENTINAS DE LOS ESPACIOS DE MAQUINAS Y DE LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE LIQUIDO (regla 10 y 16)

2.1 Transporte de agua de lastre en los tanques de combustible líquido:

El buque, en circunstancias normales, puede transportar agua de lastre en los tanques de combustible líquido

2.2 Tipo de equipo separador/filtrador instalado en el buque:

2.2.1 Equipo separador de agua e hidrocarburos (equipo para 100 ppm)

2.2.2 Equipo filtrador de hidrocarburos (equipo para 15 ppm)

2.3 Tipo de sistema de control:

2.3.1 Sistema de vigilancia y control (regla 16 5))

.1 con dispositivo de detención automático

.2 con dispositivo de detención manual

2.3.2 Dispositivo de alarma para 15 ppm (regla 16 7)

2.3.3 Dispositivo de detención automático para descargar en zonas especiales (regla 10 3) b) vi)

2.3.4 Hidrocarbúrometro (resolución A.444(XI))

.1 con dispositivo de registro

.2 sin dispositivo de registro

2.4 Normas de aprobación:

2.4.1 El equipo separador/filtrador:

.1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X)

.2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.233(VII)

.3 ha sido aprobado de conformidad con normas nacionales no basadas en la resolución A.393(X) ni en la A.233(VII)

.4 no ha sido aprobado

2.4.2 La unidad de tratamiento ha sido aprobada de conformidad con la resolución A.444(XI)

2.4.3 El hidrocarbúrometro ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393 (X)

2.5 El caudal máximo del sistema es dem³/h

2.6 Dispensa del cumplimiento de lo prescrito en la regla 16

2.6.1 Se dispensa al buque de lo prescrito en la regla 16 1) y 2) de conformidad con la regla 16 3) a). El buque está destinado exclusivamente a:

.1 viajes dentro de la(s) zona(s) especial(es)

.....

.2 viajes hasta 12 millas marinas de la tierra más próxima fuera de la(s) zona(s) especial(es), restringidos a

.....

2.6.2 El buque va equipado con tanques de retención cuyo volumen es de ...m³, para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina

2.6.3 en vez de un tanque de retención, el buque lleva instalados dispositivos para transvasar las aguas de sentina al tanque de decantación

3 MEDIOS PARA LA RETENCION Y ELIMINACION DE RESIDUOS DE HIDROCARBUROS (FANGOS) (regla 17)

- 3.1 El buque está provisto de los tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) que se indican a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen m ³
	De la cuaderna ... a la ...	Posición lateral	
			Volumen total ... m ³

- 3.2 Medios para la eliminación de residuos, además de los tanques para fangos:

- 3.2.1 incineradores de residuos de hidrocarburos; capacidad...1/h
 3.2.2 caldera auxiliar con capacidad para incinerar residuos de hidrocarburos
 3.2.3 tanque para mezclar residuos de hidrocarburos con fueloil; capacidad...m³
 3.2.4 otros medios aceptables

4 CONEXION UNIVERSAL A TIERRA (regla 19)

- 4.1 El buque está provisto de un conducto para la descarga de residuos desde las sentinas de las máquinas hasta las instalaciones de recepción, dotado de una conexión universal de descarga de conformidad con la regla 19

5 CONSTRUCCION (reglas 13, 24 y 25)

- 5.1 De conformidad con las prescripciones de la regla 13, el buque:

- 5.1.1 ha de ir provisto de tanques de lastre separado emplazados de modo que sirva de protección y un sistema de lavado con crudos
 5.1.2 ha de ir provisto de tanques de lastre separado emplazados de modo que sirvan de protección
 5.1.3 ha de ir provisto de tanques de lastre separado
 5.1.4 ha de ir provisto de tanques de lastres separado o un sistema de lavado con crudos
 5.1.5 ha de ir provisto de tanques de lastre separado o tanques dedicados a lastre limpio
 5.1.6 se está obligado a cumplir las prescripciones de la regla 13

- 5.2 Tanques de lastre separado:

- 5.2.1 el buque está provisto de tanques de lastre separado, en cumplimiento de la regla 13
 5.2.2 El buque está provisto de tanques de lastre separado, en cumplimiento de la regla 13, emplazado de modo que sirvan de protección, en cumplimiento de la regla 13E
 5.2.3 Los tanques de lastre separados están distribuidos del siguiente modo:

Tanque	Volumen (m ³)	Tanque	Volumen (m ³)

		Total	

5.3 Tanques dedicados a lastre limpio:

5.3.1 El buque está provisto de tanques dedicados a lastre limpio en cumplimiento de la regla 13A y podrá operar como petrolero para productos petrolíferos

5.3.2 Los tanques dedicados a lastre limpio están distribuidos del siguiente modo:

Tanque	Volumen (m ³)	Tanque	Volumen (m ³)
		Total	

5.3.3 Se ha facilitado el buque un Manual actualizado de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio, que esta fecha

5.3.4 El buque cuenta con instalaciones de tuberías y bombas comunes para lastre los tanques dedicados a lastre limpio y manipular la carga de hidrocarburos

5.3.5 El buque cuenta con instalaciones de tuberías y bombas independientes para lastrar los tanques dedicados a lastre limpio

5.4 Lavado con crudos:

5.4.1 El buque está dotado de un sistema de lavado con crudos en cumplimiento de la regla 13B

5.4.2 El buque está dotado de un sistema de lavado con crudos en cumplimiento de la regla 13B, con la salvedad de que la eficacia del sistema no se ha verificado de conformidad con la regla 13 6) y el párrafo 4.2.10 de las Especificaciones revisadas relativas a los sistemas de lavado con crudo (resolución A.446(XI))

5.4.3 Se ha facilitado al buque un Manual actualizado sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos, que está fechado el

5.4.4 El buque no está obligado a ir provisto de un sistema de lavado con crudos, pero cuenta con dicho sistema en cumplimiento de las prescripciones sobre seguridad de las Especificaciones revisadas relativas a los sistemas de lavado con crudos(resolución A.446(XI))

- 5.5 Exención del cumplimiento de la regla 13:
- 5.5.1 El buque está destinado únicamente al tráfico entre
.....
de conformidad con la regla 13C, y queda por tanto eximido de lo prescrito en la regla 13
- 5.5.2 El buque opera con una instalación especial para el lastre, de conformidad con la regla 13D, y queda por tanto eximido de lo prescrito en la regla 13
- 5.6 Disposición de los tanques de carga y limitación de su capacidad (regla 24)
- 5.6.1 El buque tiene que estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 24 y las cumple
- 5.6.2 El buque tiene que estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 24 4) y las cumple (véase la regla 2 2))
- 5.7 Compartimiento y estabilidad (regla 25):
- 5.7.1 El buque tiene que estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 25 y las cumple
- 5.7.2 La información y los datos prescritos en la regla 25 5) han sido entregados al buque en un formulario aprobado

6 RETENCION DE LOS HIDROCARBUROS A BORDO (regla 15)

- 6.1 Sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos:
- 6.1.1 El buque entra en la categoría de petrolero, según se define en la resolución A.496(XII) o A.586(14)* (táchese según proceda)
- * Los petroleros cuya quilla haya sido colocada, o Cuya construcción se halle en una fase equivalente, el 2 de octubre de 1986 o posteriormente, estarán provistos de un sistema aprobado en virtud de la resolución A. 586(14)
- 6.1.2
- .1 una unidad de control
- .2 una unidad ordenadora
- .3 una unidad calculadora
- 6.1.3 El sistema está dotado de:
- .1 un mecanismo de sincronización de arranque
- .2 un dispositivo de detención automático
- 6.1.4 El hidrocarbúrometro ha sido aprobado conforme a lo dispuesto en la resolución A.393 (X) o A.586 (14) (táchese según proceda) y es adecuado para:
- .1 crudo de petróleo
- .2 productos "negros"
- .3 productos "blancos"
- .4 las sustancias nocivas líquidas paraoleosas que se enumeran en el documento adjunto al Certificado
- 6.1.5 Se ha facilitado al buque un Manual de operaciones del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos
- 6.2 Tanques de decantación:
- 6.2.1 El buque está provisto detanque(s) dedicado(s) a decantación con una capacidad total dem³, que representa el% de su capacidad de transporte de hidrocarburos, de conformidad con:
- .1 la regla 15 2) c)
- .2 la regla 15 2) c) i)
- .3 la regla 15 2) c) ii)

- .4 la regla 15 2) c) iii)
- 6.2.2 Se han designado tanques de carga como tanques de decantación
- 6.3 Detectores de la interfaz hidrocarburos/agua:
- 6.3.1 El buque está provisto de detectores de la interfaz hidrocarburos/agua aprobados de conformidad con lo estipulado en la resolución MEPC. 5(XIII)
- 6.4 Exenciones del cumplimiento de la regla 15:
- 6.4.1 El buque está eximido de las prescripciones de la regla 15 1), 2) y 3), de conformidad con la regla 15 7)
- 6.4.2 El buque está eximido de las prescripciones de la regla 15 1), 2) y 3), de conformidad con la regla 2 2)
- 6.5 Dispensa de lo prescrito en la regla 15
- 6.5.1 Se dispensa al buque de lo prescrito en la regla 15 3) de conformidad con la regla 15 5) b). El buque está destinado exclusivamente a:
- .1 determinados tráficos acordes con la regla 13C:
.....
.....
- .2 viajes dentro de la(s) zona(s) especial(es):
.....
.....
- .3 viajes hasta 50 millas marinas de la tierra más próxima fuera de la(s) zona(s) especial(es), de 72 horas o menos de duración, restringidos a:
.....
.....
- 7 INSTALACIONES DE BOMBAS, TUBERIAS Y DISPOSITIVOS DE DESCARGA (regla 18)**
- 7.1 Los orificios de salida para la descarga en el mar de lastre separado están situados: por encima de la flotación
- 7.1.1 por encima de la flotación
- 7.1.2 por debajo de la flotación
- 7.2 Los orificios de salida para la descarga en el mar de lastre limpio, aparte del colector de descarga, están situados*:
- * Sólo se indicarán los orificios de salida que puedan ser monitorizados
- 7.2.1 por encima de la flotación
- 7.2.2 por debajo de la flotación
- 7.3 Los orificios de salida, aparte del colector de descarga, para la descarga en el mar de aguas sucias o impurificadas por hidrocarburos, procedentes de las zonas de tanques de carga, están situados*
- *Sólo se indicarán los orificios de salida que puedan ser monitorizados
- 7.3.1 por encima de la flotación
- 7.3.2 por debajo de la flotación junto con el sistema de corriente parcial, en cumplimiento de la regla 18 6) e)
- 7.3.3 por debajo de la flotación
- 7.4 Descarga de hidrocarburos procedentes de las bombas de carga y de los conductos de hidrocarburos (regla 18 4) y 5));
- 7.4.1 Medios para drenar todas las bombas de carga y todos los conductos de hidrocarburos al terminar el desembarco del cargamento:
- .1 posibilidad de descargar los residuos en un tanque de carga o de decantación
- .2 para la descarga a tierra se ha provisto un conducto especial de pequeño diámetro
- 8 PLAN DE EMERGENCIA A BORDO EN CASO DE CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS (regla 26)**
- 8.1 El buque lleva a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, en cumplimiento de la regla 26

9 DISPOSICIONES EQUIVALENTES PARA LOS BUQUES TANQUE QUIMICEROS QUE TRANSPORTEN HIDROCARBUROS

- 9.1 A título de disposiciones equivalentes para el transporte de hidrocarburos en un buque tanque quimiquero, el buque está provisto del equipo que se indica seguidamente en lugar de tanques de decantación (párrafo 6.2 *supra*) y detectores de la interfaz hidrocarburos/agua (párrafo 6.3 *supra*):
- 9.1.1 equipo separador de agua e hidrocarburos, capaz de producir un afluente cuyo contenido de hidrocarburos sea inferior a 100 ppm, con una capacidad dem³/h
- 9.1.2 un tanque de retención con capacidad de.....m³
- 9.1.3 un tanque para recoger las aguas del lavado de los tanques que es:
- .1 un tanque dedicado a tal fin
- .2 un tanque de carga designado como tanque colector
- 9.1.4 una bomba de trasvase, instalada permanentemente, para descargar en el mar afluente que contenga hidrocarburos a través del equipo separador de agua e hidrocarburos
- 9.2 El equipo separador de agua e hidrocarburos ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X) y es adecuado para toda la gama de productos indicados en el Anexo I
- 9.3 El buque dispone de un Certificado válido de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.

10 SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS PARAOLEOSAS

- 10.1 De conformidad con la regla 14 del Anexo II del Convenio se permite al buque transportar las sustancias nocivas líquidas paraoleosas especificadas en la lista adjunta. *
- * Se adjuntará la lista de sustancias nocivas líquidas paraoleosas que se permite transportar, debidamente firmada, fechada y certificada con el sello o estampilla de la autoridad expedidora.

11 EXENCIONES

- 11.1 La Administración ha concedido exenciones del cumplimiento de las prescripciones de los capítulo II y III del Anexo I del Convenio, de conformidad con la regla 2 4) a), con respecto a los elementos enumerados en el (los) párrafo(s).....

 del presente cuadernillo.

12 EQUIVALENCIAS (regla 3)

- 12.1 La Administración ha aprobado disposiciones equivalentes a las de ciertas prescripciones del Anexo I con respecto a los elementos enumerados en el (los) párrafo(s)

 del presente cuadernillo.

SE CERTIFICA que el presente cuadernillo es correcto en todos los aspectos.

Expedido en

(lugar de expedición del cuadernillo)

a..... 19 ..

.....
 (firma del funcionario que, debidamente autorizado, expide el cuadernillo)

(sello o estampilla de la autoridad expedidora)

El apéndice III del Anexo I del MARPOL 73/78 se sustituye por el siguiente:

“APENDICE III**MODELO DE LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS
LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS**

Parte I-Operaciones en los espacios de máquinas
 (para todos los buques)

Nombre del buque:

Número o letra distintivo:

Arqueo bruto:

Periodo desde:

hasta:

Nota: A todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas, y a todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas que no sea petrolero, se le facilitará la Parte I del Libro registro de hidrocarburos para consignar en ella las operaciones pertinentes que se efectúen en los espacios de máquinas. A los petroleros se le facilitará también la Parte II del Libro registro de hidrocarburos para consignar en ella las operaciones de carga/lastrado pertinentes.

INTRODUCCION

En las páginas siguientes de la presente sección se expone una amplia lista de los puntos relativos a las operaciones efectuadas en los espacios de máquinas que habrá que consignar, cuando proceda, en el Libro registro de hidrocarburos, de conformidad con la regla 20 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). Esos puntos se han agrupado en secciones operacionales, cada una de las cuales viene designada por una letra clave.

Al hacer los asientos en el Libro registro de hidrocarburos se inscribirán la fecha, la clave operacional y el número del punto de que se trate en las columnas correspondientes, y se consignarán los pormenores requeridos anotándolos por orden cronológico en los espacios en blanco.

Cada asiento acerca de una operación ultimada irá firmado y fechado por el oficial o los oficiales a cargo de la misma. Cada página completa será firmada por el capitán del buque.

En el Libro registro hidrocarburos hay muchas referencias a las cantidades de hidrocarburos. La poca precisión de los dispositivos de medición de tanques, las variaciones de temperatura y las adherencias afectarán a la precisión de las lecturas. Se deberán considerar en consecuencia los asientos en el Libro registro de hidrocarburos.

LISTA DE PUNTOS QUE SE CONSIGNARAN

A) LASTRADO O LIMPIEZA DE LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE LIQUIDO

- 1 Identidad del(de los) tanque(s) lastrado(s).
- 2 Dígase si se limpiaron desde la última vez que contuvieron hidrocarburos y, de no ser así, el tipo de hidrocarburos que transportaron con anterioridad.
- 3 Limpieza:
 - .1 situación del buque y hora al comenzar y finalizar la limpieza;
 - .2 identidad del (de los) tanque(s) en el (los) que se ha empleado un método de limpieza (enjuague total con agua; mediante vapor; empleando productos químicos, con indicación del tipo y la cantidad de productos químicos utilizados);
 - .3 identidad del (de los) tanque(s) al (a los) que se trasvasó el agua de limpieza.
- 4 Lastrado:
 - .1 situación del buque y hora al comenzar y finalizar el lastrado;
 - .2 cantidad de lastre, si los tanques no están limpios;
 - .3 situación del buque al comenzar la limpieza;
 - .4 situación del buque al comenzar el lastrado.

B) DESCARGAS DE LASTRE CONTAMINADO O DE AGUAS DE LIMPIEZA DE LOS TANQUES MENCIONADOS EN LA SECCION A)

- 5 Identidad del (de los) tanque(s)
- 6 Situación del buque al comenzar la descarga.
- 7 Situación del buque al concluir la descarga.
- 8 Velocidad(es) del buque durante la descarga.
- 9 Método de descarga.
 - .1 a través de equipo de 100 ppm;
 - .2 a través de equipo de 15 ppm;
 - .3 en instalaciones receptoras.
10. Cantidad descargada.

C) RECOGIDA Y ELIMINACION DE RESIDUOS DE HIDROCARBUROS (FANGOS)

- 11 Recogida de residuos de hidrocarburos.

Cantidad de residuos de hidrocarburos (fangos) retenidos a bordo al final de un viaje, pero no más de una vez por semana. Cuando los buques realicen viajes cortos, la cantidad se consignará semanalmente.^{1/}

.1 Fangos separados (fangos resultantes de purificar el combustible y el aceite lubricante) y otros residuos, según proceda:

- identidad del (de los) tanque(s).....
- capacidad del (de los) tanque(s)..... m³
- cantidad total retenida m³;

.2 otros residuos (como residuos de hidrocarburos resultantes de los drenajes, fugas, aceite gastado, etc., en los espacios de máquinas), según proceda, habida cuenta de la disposición de los tanques, además de lo indicado en .1:

- identidad del (de los) tanque(s).....
- capacidad del (de los) tanque(s)..... m³
- cantidad retenida m³.

12 Métodos de eliminación de residuos

Indíquese la cantidad de residuos de hidrocarburos eliminados del(de los) tanque(s) y la cantidad de residuos retenida:

- .1 eliminación en instalaciones receptoras (indíquese el puerto)^{2/};
- .2 trasvase a otro(s) tanque(s) (indíquese el (los) tanque(s) y su contenido total);
- .3 incinerados (indíquese el tiempo total invertido en la operación);
- .4 otro método (específico).

D) DESCARGA NO AUTOMÁTICA EN EL MAR U OTRO MÉTODO DE ELIMINACIÓN DE AGUAS DE SENTINA ACUMULADAS EN LOS ESPACIOS DE MÁQUINAS.

13 Cantidad descargada o eliminada.

14 Hora de descarga o eliminación (comienzo y fin).

15 Método de descarga o eliminación.

- .1 a través de equipo de 100 ppm (indíquese la situación del buque al comienzo y al final);
- .2 a través de equipo de 15 ppm (indíquese la situación del buque al comienzo y al final);
- .3 en instalaciones receptoras (indíquese el puerto)^{1/};
- .4 trasvase a tanque de decantación o a tanque de retención (indíquese el (los) tanque(s), especificando la cantidad trasvasada y la cantidad total retenida en el (los) tanque(s).

E) DESCARGA AUTOMÁTICA EN EL MAR U OTRO MÉTODO DE ELIMINACIÓN DE AGUAS DE SENTINA ACUMULADA EN LOS ESPACIOS DE MÁQUINAS

16 Situación del buque y hora en que el sistema se ha puesto en la modalidad de funcionamiento automático para la descarga en el mar.

17 Hora en que el sistema se ha puesto en la modalidad de funcionamiento automático para trasvasar el agua de sentina a un tanque de retención (identifíquese el tanque).

18 Hora en que se puso el sistema en funcionamiento manual.

19 Método de descarga en el mar.

- .1 a través de equipo de 100 ppm;
- .2 a través de equipo de 15 ppm.

F) ESTADO DEL DISPOSITIVO DE VIGILANCIA Y CONTROL DE LAS DESCARGAS DE HIDROCARBUROS

20 Hora en que falló el dispositivo.

21 Hora en que el dispositivo volvió a ser operacional.

22 Razones del fallo.

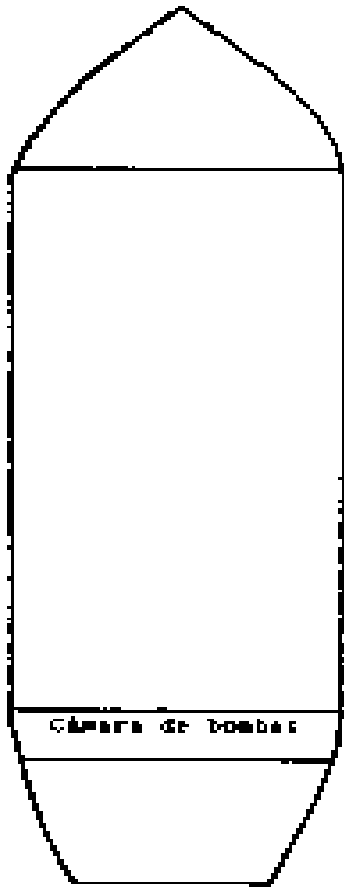
G) DESCARGAS ACCIDENTALES O EXCEPCIONALES DE HIDROCARBUROS

1/

Sólo en los tanques enumerados en el apartado 3 de los modelos A y B del suplemento del Certificado IOPP.

2/

Los capitanes solicitarán de las empresas encargadas de las instalaciones receptoras, incluidas gabarras y camiones cisternas, un recibo o certificado en el que se indiquen las cantidades de agua de lavado de tanques, lastre sucio, residuos o mezclas oleosas trasvasadas, así como la fecha y la hora de la operación de trasvase. Este recibo o certificado, si se adjunta al Libro registro de hidrocarburos, podrá ayudar al capitán a demostrar que el buque bajo su mando no estuvo implicado en un supuesto caso de contaminación. El recibo o certificado se guardará junto con el Libro registro de hidrocarburos.



Identificación de los tanques	Capacidad

Profundidad del (de los) tanque(s) de decantación:	
(Indíquese la capacidad de cada tanque y la profundidad del (de los) tanque(s) de decantación)	

LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS-PARTE II

Introducción

En las páginas siguientes de la presente sección se expone una amplia lista de los puntos relativos a las operaciones de carga y lastrado que habrá que consignar, cuando proceda, en el Libro registro de hidrocarburos, de conformidad con la regla 20 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). Esos puntos se han agrupado en secciones operacionales, cada una de las cuales viene designada por medio de una letra clave.

Al hacer los asientos en el Libro registro de hidrocarburos se inscribirán la fecha, la clave operacional y el número del punto de que se trate en las columnas correspondientes, y se consignarán los pormenores requeridos anotándolos por orden cronológico en los espacios en blanco.

Cada asiento acerca de una operación ultimada irá firmado y fechado por el oficial o los oficiales a cargo de la misma. Cada página completa será refrendada por el capitán del buque. Respecto de los petroleros destinados a determinados tráficos de conformidad con la regla 13C del Anexo I del MARPOL 73/78, los asientos efectuados en el Libro Registro de hidrocarburos serán refrendados por la autoridad competente del Estado rector del puerto.

En el Libro registro de hidrocarburos hay muchas referencias a las cantidades de hidrocarburos. La poca precisión de los dispositivos de medición de tanques, las variaciones de temperatura y las adherencias afectarán a la precisión de dichas lecturas. Se deberán considerar en consecuencia los asientos en el Libro de registro de hidrocarburos.

LISTA DE PUNTOS QUE SE CONSIGNARAN

A) EMBARQUE DE CARGAMENTO

- 1 Lugar de embarque:
- 2 Tipo de hidrocarburos cargados e identidad del (de los) tanque(s).
- 3 Cantidad total de hidrocarburos cargados (indíquese la cantidad añadida y el contenido total del (de los) tanque(s)).

B) TRASVASE DE CARGAMENTO A BORDO DURANTE LA TRAVESIA

- 4 Identidad del (de los) tanque(s).
 - .1 de:
 - .2 a: (indíquese la cantidad trasvasada y el contenido total del (de los) tanque(s)).
- 5 ¿Se vació (vaciaron) el (los) tanque(s) mencionado(s) en 4.1? (En su defecto, indíquese la cantidad retenida).

C) DESEMBARQUE DE CARGAMENTO

- 6 Lugar de desembarque.
- 7 Identidad de (de los) tanque(s) descargado(s).
- 8 ¿Se vació (vaciaron) el (los) tanque(s) (En su defecto, indíquese la cantidad retenida).

D) LAVADO DE CRUDOS (APLICABLES ÚNICAMENTE A LOS BUQUES TANQUE DOTADOS DE SISTEMA DE LAVADO CON CRUDOS)

(se hará un asiento por cada tanque que se lave con crudos)

- 9 Puerto en que se efectuó el lavado con crudos, o situación del buques; si se efectuó entre dos puertos de descarga.

* Esta frase se intercalará únicamente en el Libro registro de hidrocarburos del petrolero destinado a un tráfico determinado.

- 10 Identidad del (de los) tanque(s) lavado(s)^{1/}.
- 11 Número de máquinas utilizadas.
- 12 Hora en que comenzó el lavado.
- 13 Método de lavado^{2/}
- 14 Presión de las tuberías de lavado.
- 15 Hora en que se concluyó o interrumpió el lavado.
- 16 Expóngase el método utilizado para determinar que el (los) tanque(s) estaba(n) seco(s).
- 17 Observaciones^{3/}.

E) LASTRADO DE LOS TANQUES DE CARGA

- 18 Situación del buque al comenzar y finalizar el lastrado.
- 19 Lastrado:
 - .1 identidad del (de los) tanque(s) lastrado(s);
 - .2 hora de comienzo y finalización;
 - .3 cantidad de lastre. Indíquese la cantidad total de lastre de cada uno de los tanques usados en la operación.

F) LASTRADO DE LOS TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO (APLICABLE UNICAMENTE A LOS BUQUES TANQUE DOTADOS DE TALES TANQUES)

- 20 Identidad del (de los) tanque(s) lastrado(s).
- 21 Situación del buque cuando, en el (los) tanque(s) dedicado(s) a lastre limpio, se tomó agua de baldeo o de lastre en puerto.
- 22 situación del buque cuando se baldearon la(s) bomba(s) y las tuberías, y el agua pasó al tanque de decantación.
- 23 Cantidad de agua oleosa que, tras baldear las tuberías, se trasvasa al (a los) tanque(s) de decantación o al (a los) tanque(s) de carga en que inicialmente se almacenan los residuos (indíquese el (los) tanque(s)). Indíquese la cantidad total.
- 24 Situación del buque cuando se tomó agua de lastre adicional en el(los) tanque(s) dedicados a lastre limpio.
- 25 Hora y situación del buque cuando se cerraron las válvulas que separan los tanques dedicados a lastre limpio de las tuberías de carga y de agotamiento.
- 26 Cantidad de lastre limpio tomado a bordo.

G) LIMPIEZA DE LOS TANQUES DE CARGA

- 27 Identidad del (de los) tanque(s) limpiado(s)
- 28 Puerto o situación del buque.
- 29 Duración de la limpieza.
- 30 Métodos de limpieza.^{4/}
- 31 Las aguas de lavado de tanques se trasvasaron a:
 - .1 instalaciones receptoras (indíquese el puerto y la cantidad)^{5/};
 - .2 tanque(s) de decantación o tanque(s) de carga designado(s) como tanque(s) de decantación (identifíquese el (los) tanque(s); indíquese la cantidad trasvasada y la cantidad total).

^{1/} Cuando un determinado tanque tenga más máquinas que las que puedan utilizarse simultáneamente, tal como se indica en el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, se identificará la sección que se esté lavando con crudos, por ejemplo, número 2, central a proa.

^{2/} De conformidad con el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, anótese si se emplea un método de lavado de una o varias fases. Si el utilizado es de varias fases, indíquese el arco vertical recorrido por las máquinas y el número de veces que se recorre ese arco en la fase de que se trate el programa.

^{3/} Si no se siguen los programas indicados en el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, en el espacio destinado a "observaciones" se consignarán las razones para ello.

^{4/} Manguera de mano, lavado mecánico y/o limpieza química. Tratándose de esta última, se indicarán los productos químicos empleados y su cantidad.

H) DESCARGA DE LASTRE CONTAMINADO

- 32 Identidad del (los) tanque(s).
- 33 Situación del buque al comenzar la descarga en el mar.
- 34 Situación del buque al concluir la descarga en el mar.
- 35 Cantidad descargada en el mar.
- 36 Velocidad(es) del buque durante la descarga.
- 37 ¿Estaba en funcionamiento el dispositivo de vigilancia y control durante la descarga?
- 38 ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie del agua en el lugar de la descarga?
- 39 Cantidad de agua oleosa trasvasada al (a los) tanque(s) de decantación; indíquese la cantidad total)
- 40 Lastre descargado en instalaciones receptoras en tierra (identifíquese el puerto e indíquese la cantidad)^{5/}

I) DESCARGA EN EL MAR DEL AGUA DE LOS TANQUES DE DECANTACION

- 41 Identidad de los tanques de decantación.
- 42 Tiempo de sedimentación desde la última entrada de residuos, o
- 43 Tiempo de sedimentación desde la última descarga.
- 44 Hora y situación del buque al comenzar la descarga.
- 45 Espacio vacío en el tanque al comenzar la descarga.
- 46 Espacio vacío por encima de la interfaz hidrocarburos/agua al comenzar la descarga.
- 47 Cantidad a granel descargada y régimen de descarga.
- 48 Cantidad finalmente descargada y régimen de descarga.
- 49 Hora y situación del buque al concluir la descarga.
- 50 ¿Estaba en funcionamiento el dispositivo de vigilancia y control durante la descarga?
- 51 Espacio vacío por encima de la interfaz hidrocarburos/agua al concluir la descarga.
- 52 Velocidad(es) del buque durante la descarga.
- 53 ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie de agua en el lugar de la descarga?
- 54 Confírmese que todas las válvulas correspondientes del sistema de tuberías del buque se cerraron al concluir la descarga de los tanques de decantación.

J) ELIMINACION DE RESIDUOS Y DE MEZCLAS OLEOSAS NO TRATADAS DE OTRO MODO

- 55 Identidad del (de los) tanque(s).
- 56 Cantidad eliminada de cada tanque (indíquese la cantidad retenida).
- 57 Método de eliminación.
 - .1 en instalaciones receptoras (identifíquese el puerto o indíquese la cantidad eliminada)^{6/};
 - .2 mezclados con la carga (indíquese la cantidad);
 - .3 trasvase a otro(s) tanque(s) (identifíquese el (los) tanque(s) Indíquese la cantidad trasvasada y el contenido total del (de los) tanque (s);
 - .4 otro método (especifíquese). Indíquese la cantidad eliminada.

K) DESCARGA DE LASTRE LIMPIO CONTENIDO EN TANQUES DE CARGA

- 58 Situación del buque al comenzar la descarga de lastre limpio.

^{5/} Los capitanes solicitarán de las empresas encargadas de las instalaciones receptoras, incluidas gabarras y camiones cisterna, un recibo o certificado en el que se indiquen las cantidades de agua de lavado de tanques, lastre sucio, residuos o mezclas oleosas trasvasadas, así como la fecha y la hora de la operación de trasvase. Este recibo o certificado, si se adjunta al Libro registro de hidrocarburos, podrá ayudar al capitán a demostrar que el buque bajo su mando no estuvo implicado en un supuesto caso de contaminación. El recibo o certificado se guardará junto con el Libro registro de hidrocarburos.

^{6/} Los capitanes solicitarán de las empresas encargadas de las instalaciones receptoras, incluidas gabarras y camiones cisterna, un recibo o certificado en el que se indiquen las cantidades de agua de lavado de tanques, lastre sucio, residuos o mezclas oleosas trasvasadas, así como la fecha y la hora de la operación de trasvase. Este recibo o certificado, si se adjunta al Libro registro de hidrocarburos, podrá ayudar al capitán a demostrar que el buque bajo su mando no estuvo implicado en un supuesto caso de contaminación. El recibo o certificado se guardará junto con el Libro registro de hidrocarburos.

- 59 Identidad del (de los) tanque(s) descargado(s).
 60 ¿Se vació (vaciaron) el (los) tanque(s) al concluir la descarga?
 61 Situación del buque al concluir la descarga si fuera distinta de la indicada en 58.
 62 ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie del agua en el lugar de la descarga?

L) DESCARGA DE LASTRE DE LOS TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO. (APLICABLE ÚNICAMENTE A LOS BUQUES TANQUE DOTADOS DE TALES TANQUES)

- 63 Identidad del (de los) tanque(s) descargado(s).
 64 Hora y situación del buque al comenzar la descarga de lastre limpio en el mar.
 65 Hora y situación del buque al concluir la descarga en el mar.
 66 Cantidad descargada:
 .1 en el mar; o
 .2 en una instalación de recepción (indíquese el puerto).
 67 ¿Se observó algún indicio de contaminación del agua de lastre por hidrocarburos antes o durante la descarga en el mar?
 68 ¿Se vigiló la descarga mediante un hidrocarbúrometro?
 69 Hora y situación del buque cuando se cerraron las válvulas que separan los tanques dedicados a lastre limpio, de las tuberías de carga y de agotamiento al concluir el deslastre.

M) ESTADO DEL DISPOSITIVO DE VIGILANCIA Y CONTROL DE LAS DESCARGAS DE HIDROCARBUROS

- 70 Hora en que falló el dispositivo.
 71 Hora en que el dispositivo volvió a ser operacional.
 72 Razones del fallo.

N) DESCARGAS ACCIDENTALES O EXCEPCIONALES DE HIDROCARBUROS

- 73 Hora del suceso.
 74 Lugar o situación del buque en el momento del suceso.
 75 Cantidad aproximada y tipo de hidrocarburos.
 76 Circunstancias de la descarga o del escape, motivo y observaciones generales.

O) OTROS PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES Y OBSERVACIONES GENERALES BUQUES TANQUE DESTINADOS A DETERMINADOS TRAFICOS

P) TOMA DE AGUA DE LASTRE

- 77 Identidad del (de los) tanque(s) lastrado(s).
 78 Situación del buque durante el lastrado.
 79 Cantidad total de lastre embarcado, en m³.
 80 Observaciones.

Q) REDISTRIBUCION DEL AGUA DE LASTRE A BORDO

- 81 Razones para la redistribución.

R) DESCARGA DEL AGUA DE LASTRE EN UNA INSTALACION DE RECEPCION

- 82 Puerto(s) en que se descargó el agua de lastre.
 83 Nombre o designación de la instalación de recepción.
 84 Cantidad total de agua de lastre descargada, en m³.
 85 Fecha, firma y sello del funcionario de la autoridad rectora del puerto.

NOMBRE DEL BUQUE:

NUMERO O LETRAS DISTINTIVOS:

OPERACIONES DE CARGA/LASTRADO (PARA LOS PETROLEROS)*/OPERACIONES EN LOS ESPACIOS DE MAQUINAS (PARA TODOS LOS BUQUES)*

Fecha	Clave (letra)	Punto (número)	Asiento de operaciones/firma del oficial a cargo de las mismas
-------	------------------	-------------------	---

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

Las reglas del Anexo I quedan enmendadas del modo siguiente:

1 Regla 9

.1 El texto existente del párrafo 1) a) iv) es sustituido por el siguiente:

“iv) que el régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos no exceda de 30 litros por milla marina;”.

.2 El texto existente del párrafo 1) b) es sustituido por el siguiente:

“b) tratándose de buques no petroleros cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas y de buques petroleros por lo que se refiere a las aguas de las sentinas de los espacios de máquinas, exceptuados los de la cámara de bombas de carga a menos que dichas aguas estén mezcladas con residuos de carga de hidrocarburos:

i) que el buque no se encuentre en una zona especial;

ii) que el buque esté en ruta;

iii) que el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón; y

iv) que el buque tenga en funcionamiento el equipo que se prescribe en la regla 16 del presente Anexo.”

.3 Se enmienda el párrafo 4) suprimiendo la segunda frase en su totalidad, incluidos los subpárrafos a) a d).

.4 Se añade el nuevo párrafo 7) siguiente:

“7) En el caso de los buques a que se refiere la regla 16 6) del presente Anexo que no lleven el equipo prescrito en las reglas 16 1) o 16 2), las disposiciones del párrafo 1 b) de la presente regla no se aplicarán hasta el 16 de julio de 1998 o hasta la fecha en que se instale dicho equipo, si esta fecha es anterior. Hasta entonces, estará prohibida toda descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas en el mar desde tales buques procedentes de las sentinas de los espacios de máquinas, salvo cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que la mezcla oleosa no proceda de las sentinas de las cámaras de bombas de carga;

b) que la mezcla oleosa no esté mezclada con residuos de la carga de hidrocarburos;

c) que el buque no se encuentre en una zona especial;

d) que el buque se encuentre a más de 12 millas marinas de la tierra más próxima;

e) que el buque esté en ruta;

f) que el contenido de hidrocarburos del efluente sea inferior a 100 partes por millón; y

g) que el buque tenga en funcionamiento un equipo separador de agua e hidrocarburos cuyas características de proyecto hayan sido aprobadas por la Administración teniendo en cuenta la especificación recomendada por la Organización**.

Al pie de página y correspondiente al párrafo 7 g) debe añadirse la nota siguiente:

** Véase la Recomendación sobre especificaciones internacionales de rendimiento y ensayo para equipos separadores de agua e hidrocarburos y para hidrocaburómetros, aprobada por la Organización mediante la resolución A.393(X).”

2 Regla 10

.1 Se enmienda el párrafo 2) b) de modo que diga:

“b) estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde buques no petroleros de arqueo bruto inferior a 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial, salvo cuando el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón”.

.2 Se enmienda el párrafo 3) b) v) de modo que la referencia que figura en el mismo sea 16 5) en lugar de 16 7).

3 Regla 16

.1 El texto existente de esta regla es sustituido por el siguiente:

“Regla 16

Sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos
y equipo filtrador de hidrocarburos

- 1) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, pero inferior a 10 000 toneladas, llevará un equipo filtrador de hidrocarburos que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 4) de la presente regla. Si tal buque transporta grandes cantidades de combustible líquido tendrá que cumplir con lo dispuesto en el párrafo 2) de la presente regla o en el párrafo 1) de la regla 14.
- 2) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas irá provisto de equipo filtrador de hidrocarburos y de medios de alarma y detención automática de toda descarga de mezclas oleosas si el contenido de hidrocarburos en el efluente excede de 15 partes por millón.
- 3) a) La Administración podrá dispensar del cumplimiento de lo prescrito en los párrafos 1) y 2) de la presente regla a todo buque destinado exclusivamente a efectuar viajes dentro de zonas especiales, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:
 - i) que el buque vaya equipado con un tanque de retención que a juicio de la Administración tenga un volumen suficiente para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina;
 - ii) que todas las aguas oleosas de sentina se retengan a bordo para descargarlas posteriormente en instalaciones receptoras;
 - iii) que la Administración haya establecido que existen instalaciones receptoras adecuadas para recibir tales aguas oleosas de sentina en un número suficiente de los puertos o terminales en que haga escala el buque;
 - iv) que cuando sea necesario, se confirme mediante el refrendo del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos que el buque está destinado exclusivamente a efectuar viajes dentro de zonas especiales; y
 - v) que se anoten en el Libro registro de hidrocarburos la cantidad, la hora y el puerto de descarga.
- 3) b) La Administración se asegurará de que los buques de arqueo bruto inferior a 400 toneladas están equipados, en la medida de lo posible, con instalaciones que permitan retener a bordo hidrocarburos o mezclas oleosas, o descargarlos de conformidad con lo dispuesto en la regla 9 1) b) del presente Anexo.
- 4) El equipo filtrador de hidrocarburos a que se hace referencia en el párrafo 1) de la presente regla se ajustará a características de proyecto aprobadas por la Administración y estará concebido de modo que el contenido de hidrocarburos de cualquier mezcla oleosa que se descargue en el mar después de pasar por el sistema no exceda de 15 partes por millón. Al estudiar el proyecto de tal equipo, la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización.*
- 5) El equipo filtrador de hidrocarburos a que se hace referencia en el párrafo 2) de la presente regla se ajustará a características de proyecto aprobadas por la Administración y estará concebido de modo que el contenido de cualquier mezcla oleosa que se descargue en el mar después de pasar por el sistema o los sistemas no exceda de 15 partes por millón. Estará dotado de medios de alarma para indicar que tal proporción va a ser rebasada. El sistema estará también provisto de medios adecuados para que toda descarga de mezclas oleosas se detenga automáticamente si el contenido de hidrocarburos del efluente excede de 15 partes por millón. Al estudiar el proyecto de tales equipos y medios, la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización.*
- 6) A los buques entregados antes del 6 de julio de 1993 se les aplicarán las prescripciones de la presente regla a más tardar el 6 de julio de 1998 siempre que dichos buques puedan utilizar equipo separador de agua e hidrocarburos (equipo de 100 ppm)."

Al pie de la página y correspondiente a los párrafos 4) y 5) debe añadirse la nota siguiente:

"* Véase la Recomendación sobre especificaciones internacionales de rendimiento y ensayo para equipos separadores de agua e hidrocarburos y para hidrocarbúrometros, aprobada por la Organización mediante la resolución A.393(X)."

4 Regla 21

- .1 Se enmienda el subpárrafo c) suprimiendo las cinco primeras palabras, es decir, "en cualquier zona especial y".
- .2 Se suprime el subpárrafo d).

5 Modelos A y B de los suplementos del Certificado IOPP

Los puntos 2.2 y 2.3 de los modelos A y B de los suplementos del Certificado IOPP son sustituidos por los siguientes:

"2.2 Tipo de equipo filtrador de hidrocarburos instalado en el buque:

2.2.1	equipo filtrador de hidrocarburos (15 ppm) (regla 16 4))	[]
2.2.2	equipo filtrador de hidrocarburos (15 ppm), con dispositivo de alarma y detención automática (regla 16 5))	[]
2.3	Se autoriza al buque a que opere con el equipo existente hasta el 6 de julio de 1998 (regla 16 6)) si lleva instalado:	
2.3.1	equipo separador de agua e hidrocarburos (100 ppm)	[]
2.3.2	equipo filtrador de hidrocarburos (15 ppm) sin dispositivo de alarma	[]
2.3.3	equipo filtrador de hidrocarburos (15 ppm) con dispositivo de alarma y detención manual."	[]

RESOLUCION MEPC.52(32)
aprobada el 6 de marzo de 1992

ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES,1973
(Nuevas reglas 13F y 13G y enmiendas conexas al Anexo I del MARPOL 73/78)

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Protocolo de 1978"), que confieren al órgano competente de la Organización de la función de estudiar y aprobar enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

TOMANDO NOTA ASIMISMO de la resolución A.675(16) que trata de la prevención de la contaminación por hidrocarburos,

RECONOCIENDO la gravedad de los sucesos de contaminación del mar debidos a siniestros sufridos por buques tanque,

DESEANDO mejorar las prescripciones sobre el proyecto y la construcción de petroleros a fin de prevenir la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje y varada,

HABIENDO EXAMINADO en su 32o. periodo de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al anexo del Protocolo de 1978 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 6 de enero de 1993, salvo que, antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización objeciones a las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 6 de julio de 1993, una vez que hayan sido aceptadas de conformidad con lo indicado en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el MARPOL 73/78;

6. CONVIENE en que se elaboren, con carácter urgente:

- a) directrices para la aprobación de otros métodos de proyecto y construcción de petroleros que indica la regla 13F 5);
- b) directrices para la aprobación de otros medios estructurales u operacionales que indica la regla 13G 7); y
- c) directrices para un programa mejorado de reconocimientos e inspecciones que indica la regla 13G 3).

ANEXO
ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

Regla 1

Definiciones

Se intercala el nuevo párrafo 8) c) a continuación del párrafo 8) b) existente:

- “c) No obstante lo dispuesto en el apartado a) del presente párrafo, no se considerará que la transformación de un petrolero existente realizada para que cumpla con las prescripciones de las reglas 13F o 13G del presente Anexo constituyen una transformación importante a efectos de dicho anexo.”

Nuevas reglas 13F y 13G

Se intercalan las siguientes nuevas reglas 13F y 13G a continuación de la regla 13E existente:

REGLA 13F DEL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

Prevención de la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje o varada

- 1) La presente regla se aplicará a los petroleros de peso muerto igual o superior a 600 toneladas:
- a) respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción el 6 de julio de 1993 o posteriormente; o
 - b) en ausencia de un contrato de construcción, cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 6 de enero de 1994 o posteriormente; o
 - c) cuya entrega se produzca el 6 de julio de 1996 o posteriormente; o
 - d) que hayan sido objeto de una transformación importante:
 - i) para la cual se adjudique el oportuno contrato después del 6 de julio de 1993; o
 - ii) respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 6 de enero de 1994; o
 - iii) que quede terminada después del 6 de julio de 1996.
- 2) Todo petrolero de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas:
- a) cumplirá con lo prescrito en el párrafo 3), en lugar de la regla 13E, si procede, a menos que esté sujeto a lo dispuesto en los párrafos 4) y 5); y
 - b) cumplirá, si procede, con lo prescrito en el párrafo 6).
- 3) Los tanques de carga estarán protegidos en toda su longitud por tanques de lastre o espacios que no sean tanques de carga o de fueloil como se indica a continuación:

a) Tanques o espacios laterales

Los tanques o espacios laterales tendrán una profundidad igual a la altura total del costado del buque o se extenderán desde el techo del doble fondo hasta la cubierta más alta, ignorando el trancañil alomado en caso de haberlo. Irán dispuestos de tal manera que los tanques de carga queden por dentro de la línea de trazado de las planchas del forro del costado, y en ningún caso a menos de la distancia “w” que indica la figura 1, medida en cualquier sección transversal perpendicularmente al forro del costado, tal como se indica a continuación:

$$w = 0,5 + \frac{\text{.....}}{20\,000} \quad (\text{m}) \text{ o bien}$$

$$w = 2,0 \text{ m, si este valor es menor.}$$

El valor mínimo de w será de 1,0 m.

b) Tanques o espacios del doble fondo

En cualquier sección transversal, la profundidad de cada tanque o espacio del doble fondo será tal que la distancia “h” que medie entre el fondo de los tanques de carga y la línea de trazado de las planchas del forro del fondo, medida perpendicularmente a dichas planchas como se indica en la figura 1, no sea inferior a la especificada a continuación:

$$h = B / 15 \text{ (m); o bien}$$

$$h = 2,0 \text{ m, si este valor es menor.}$$

El valor mínimo de h será de 1,0 m.

c) Zona de la curva del pantoque o en lugares en que la curva del pantoque no esté claramente definida

Cuando las distancias "h" y "w" sean distintas, la distancia "w" tendrá preferencia en los niveles que excedan de 1,5 h por encima de la línea de base, tal como se indica en la figura 1.

d) Capacidad total de los tanques de lastre

En los petroleros para crudos de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas y en los petroleros para productos de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas, la capacidad total de los tanques laterales, tanques del doble fondo y tanques de los piques de proa y popa no será inferior a la capacidad de los tanques de lastre separado necesaria para cumplir lo prescrito en la regla 13. Los tanques laterales o espacios y tanques del doble fondo dispuestos para cumplir lo prescrito en la regla 13 irán emplazados de la manera más uniforme posible a lo largo de la zona de los tanques de carga. La capacidad adicional de lastre separado prevista para reducir los esfuerzos flectores longitudinales en la viga-casco, el asiento, etc., podrá distribuirse por cualquier lugar del buque.

e) Pozos de aspiración de los tanques de carga

Los pozos de aspiración de los tanques de carga podrán penetrar en el doble fondo por debajo de la línea límite que define la distancia "h", a condición de que tales pozos sean lo más pequeños posible y que la distancia entre el fondo del pozo y las planchas del forro del fondo no sea inferior a 0,5 h.

f) Tuberías de lastre y de carga

Las tuberías de lastre y otras tuberías como los tubos de sonda y de aireación de los tanques de lastre no atravesarán los tanques de carga. Las tuberías de carga y similares no atravesarán los tanques de lastre. Podrán exceptuarse de esta prescripción tuberías de escasa longitud, a condición de que estén totalmente soldadas o de que se aplique un medio equivalente al efecto.

- 4) a) Se podrá prescindir de los tanques o espacios del doble fondo prescritos en el párrafo 3) b), a condición de que el proyecto del petrolero sea tal que la presión estática de la carga ejercida en las planchas del forro que constituyen la única separación entre la carga y el mar no exceda de la presión hidrostática exterior del agua, determinada mediante la fórmula siguiente:

$$f \cdot h_c \cdot \tilde{\rho}_c \cdot g + 100 \cdot p = d_n \cdot \tilde{\rho}_s \cdot g$$

donde:

h_c = altura de la carga que esté en contacto con las planchas del fondo, en metros

$\tilde{\rho}_c$ = densidad máxima de la carga, en t/m^3

d_n = calado mínimo de servicios en cualquier condición de carga prevista, en metros

$\tilde{\rho}_s$ = densidad del agua de mar, en t/m^3

p = presión máxima de tarado de la válvula de presión y vacío del tanque de carga, en bares

f = factor de seguridad = 1,1

g = valor estándar de la aceleración de la gravedad ($9,81 \text{ m/s}^2$)

- b) Toda división horizontal que sea necesaria para satisfacer las anteriores prescripciones estará situada a una altura sobre la línea de base no inferior a $B/6$ o 6 m, si este último valor es menor, pero que no exceda de $0,6 D$, siendo D el puntal de trazado en los medios.
- c) El emplazamiento de los tanques o espacios laterales se ajustará a la definición del párrafo 3) a), con la salvedad de que por debajo de un nivel igual a 1,5 h medido por encima de la línea de base, siendo h la altura que se define en el párrafo 3) b), la línea que define los límites del tanque de carga podrá ser vertical hasta las planchas del fondo, como se ilustra en la figura 2.

5) También podrán aceptarse otros métodos de proyecto y construcción de petroleros como alternativa de lo dispuesto en el párrafo 3), a condición de que estos otros métodos ofrezcan como mínimo el mismo grado de protección contra la contaminación por hidrocarburos en caso de abordaje o varada, y que sean aprobados en principio por el Comité de Protección del Medio Marino teniendo en cuenta directrices elaboradas al efecto por la Organización.

6) En el caso de petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, las hipótesis de avería que prescribe la regla 25 2) b) se complementarán con la siguiente hipótesis de avería con desgarradura en el fondo:

a) extensión longitudinal:

- i) buques de peso muerto igual o superior a 75 000 toneladas: 0,6 L, medida desde la perpendicular de proa.

- ii) Buques de peso muerto inferior a 75 000 toneladas: 0,4 L, medida desde la perpendicular de proa.
- b) extensión transversal: B/3 en cualquier lugar del fondo.
- c) extensión vertical: perforación del forro exterior.
- 7) Los petroleros de peso muerto inferior a 5 000 toneladas:
- a) llevarán cuando menos tanques o espacios del doble fondo con una profundidad tal que la distancia "h" especificada en el párrafo 3) b) cumpla con lo siguiente:
- $h = B/15$ (m) con un valor mínimo de 0,76 m;
- en la zona de la curva del pantoque y en lugares donde dicha curva no esté claramente definida, la línea que define los límites del tanque de carga será paralela al fondo plano en los medios, como se ilustra en la figura 3; y
- b) irán provistos de tanques de carga dispuestos de modo que la capacidad de cada uno de ellos no exceda de 700 m³, a menos que se dispongan tanques o espacios laterales de conformidad con el párrafo 3) a) que cumplan con lo siguiente:
- $w = 0,4 + \frac{2,4 PM}{20,000}$ (m)
- con un valor mínimo de $w = 0,76$ m
- 8) No se transportarán hidrocarburos en ningún espacio que se extienda a proa del mamparo de colisión situado de conformidad con la regla II-1/11 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada. Todo petrolero al que no se le exija llevar un mamparo de colisión de conformidad con dicha regla, no transportará hidrocarburos en ningún espacio que se extienda a proa del plano transversal perpendicular al plano de crujía, trazado en el lugar en que hubiera estado situado el mamparo de colisión de conformidad con la mencionada regla.
- 9) Al aprobar el proyecto y la construcción de un petrolero que se vaya a construir conforme a lo dispuesto en la presente regla, las Administraciones tendrán debidamente en cuenta los aspectos generales de la seguridad, incluida la necesidad de mantener e inspeccionar los tanques o espacios laterales y los del doble fondo.

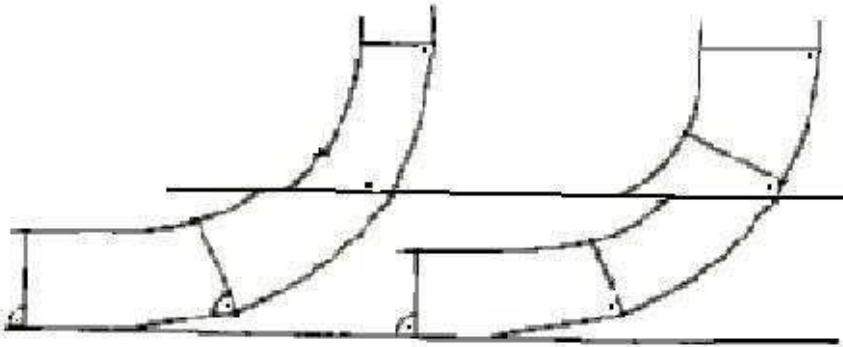


Figura 1: Definición de los límites de los tanques de carga a efectos del párrafo 3)

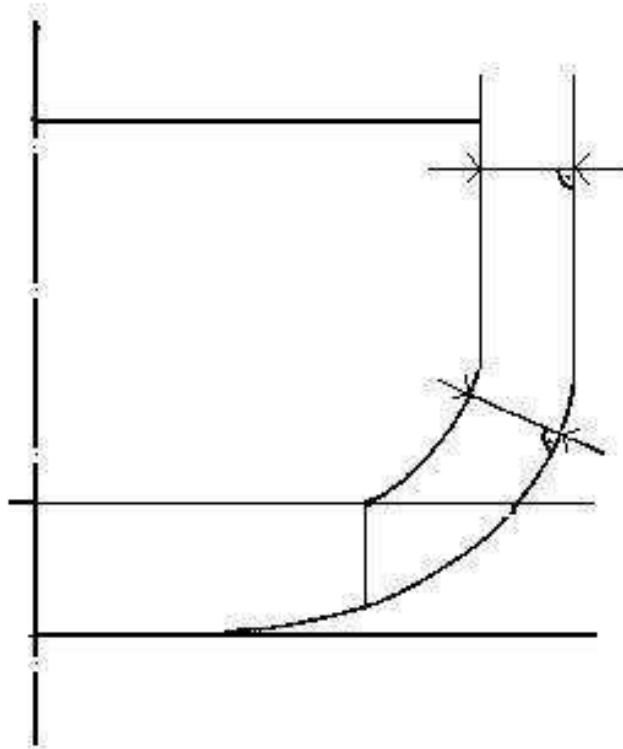


Figura 2: Definición de los límites de los tanques de carga a efectos del párrafo 4)

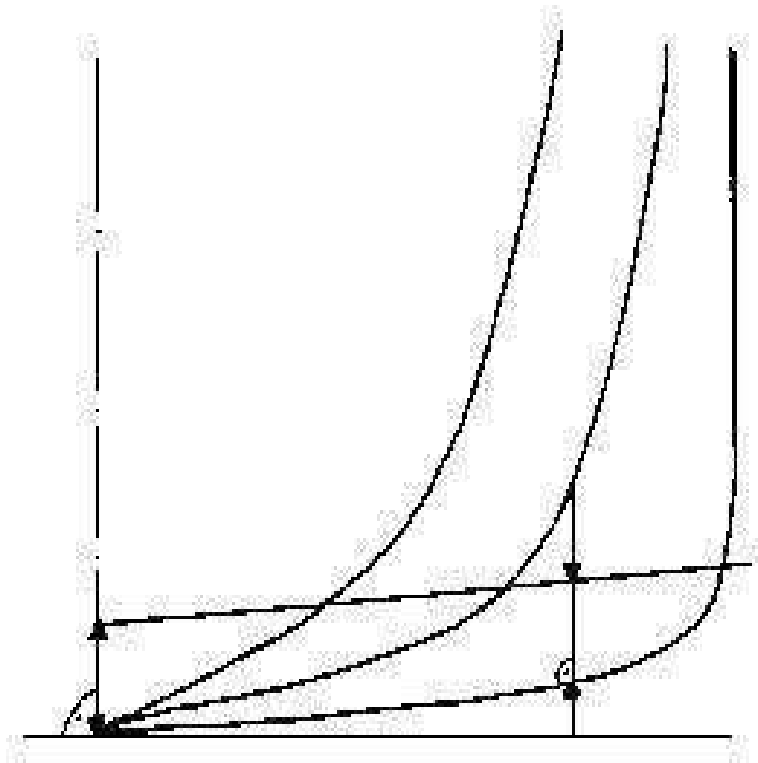


Figura 3: Definición de los límites de los tanques de carga a efectos del párrafo 7)

REGLA 13G DEL ANEXO I DEL MARPOL 73/78Prevención de la contaminación por hidrocarburos
en caso de abordaje o varadaMedidas aplicables a los petroleros existentes

1) La presente regla:

- a) se aplicará a los petroleros para crudos de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas y a los petroleros para productos de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas, respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción cuya quilla sea colocada o cuya entrega se produzca antes de las fechas estipuladas en la regla 13F 1) del presente anexo; y
- b) no se aplicará a los petroleros que cumplan con lo prescrito en la regla 13F del presente anexo, respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada o cuya entrega se produzca antes de las fechas estipuladas en la regla 13F 1) del presente anexo; y
- c) no se aplicará a los petroleros regidos por el subpárrafo a) anterior, que cumplan con lo prescrito en las reglas 13 F 3) a) y b) o 13 F 4) o 13F 5) del presente Anexo, excepto en los que se refiere a las distancias mínimas prescritas entre los límites de los tanques de carga y el costado del buque y las planchas del fondo. En tal caso, las distancias de protección en el costado no deben ser inferiores a las estipuladas en el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel para el emplazamiento de los tanques de carga en los buques de tipo 2, y la protección del fondo debe cumplir con lo dispuesto en la regla 13E 4) b) del presente Anexo.

2) Las prescripciones de la presente regla empezarán a regir a partir del 6 de julio de 1995.

- 3)
 - a) Todo petrolero al que sea aplicable la presente regla será objeto de un programa mejorado de inspecciones, que tendrán lugar durante los reconocimientos periódicos, intermedios y anuales, cuyo alcance y frecuencia se ajustarán, cuando menos, a las directrices elaboradas por la Organización.
 - b) Todo petrolero de edad superior a cinco años al que sea aplicable la presente regla llevará a bordo, a disposición de la autoridad competente del Gobierno de un Estado Parte en el presente Convenio, un expediente completo de los informes sobre los reconocimientos realizados, incluidos los resultados de todas las mediciones de los escantillones necesarias, así como una declaración sobre los trabajos estructurales que se hayan llevado a cabo.
 - c) El mencionado expediente irá acompañado de un informe sobre la evaluación de la condición, que contenga conclusiones sobre la condición estructural del buque y de sus escantillones residuales, refrendado para indicar que ha sido aceptado por la Administración de abanderamiento o en nombre de ésta. Dicho expediente y el informe sobre la evaluación de la condición se ajustarán al modelo normalizado que contenga las directrices elaboradas por la Organización.
- 4) Todo petrolero que no cumpla con las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos que figuran en la regla 1 26) del presente Anexo deberá satisfacer las prescripciones de la regla 13F del presente Anexo a más tardar 25 años después de su fecha de entrega, a menos que los tanques laterales o los espacios del doble fondo, no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que satisfagan las prescripciones relativas a anchura y altura establecidas en la regla 13E 4), abarque por lo menos el 30% de L_t y todo el puntal del buque en ambos costados, o por lo menos el 30% del área proyectada del forro exterior del fondo PA_S dentro de los límites de L_t , donde L_t y el área proyectada del forro exterior del fondo PA_S corresponden a las definiciones que figuran en la regla 13E 2), en cuyo caso deberán cumplir con la regla 13F a más tardar 30 años después de la fecha de entrega.
- 5) Todo petrolero que cumpla con las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos establecidas en la regla 1 26) del presente Anexo deberá satisfacer las prescripciones de la regla 13F del presente Anexo a más tardar 30 años después de la fecha de entrega.
- 6) Toda nueva condición de lastre y de carga, resultantes de la aplicación del párrafo 4) de esta regla, estará sometida a la aprobación de la Administración, la cual tendrá especialmente en cuenta la resistencia longitudinal y local, la estabilidad sin avería y si corresponde, la estabilidad con avería.
- 7) Podrán aceptarse otras medidas estructurales y operacionales, por ejemplo, la carga hidrostáticamente equilibrada, como variantes de las prescripciones que figuran en el párrafo 4),

siempre que esas variantes garanticen, por lo menos, el mismo grado de protección contra la contaminación por hidrocarburos en caso de abordaje o varada, y que sean aprobadas por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Regla 24 4)

Disposición de los tanques y limitación de su capacidad

El texto actual del párrafo 4) se sustituye por el siguiente:

“4) La longitud de cada tanque de carga no excederá de 10 m o de uno de los siguientes valores, si fuera mayor:

a) Si no hay mamparos longitudinales en los tanques de carga:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L,$$

pero sin exceder de 0,2 L

b) Si en los tanques de carga sólo hay un mamparo longitudinal en crujía:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15) L$$

c) Si en los tanques de carga hay dos o más mamparos longitudinales:

i) para los tanques de carga laterales:

$$0,2 L$$

ii) para los tanques de carga centrales:

1) si $\frac{b_i}{B}$ es igual o superior a 1/5:

$$0,2 L$$

2) si $\frac{b_i}{B}$ es inferior a 1/5:

- cuando no haya un mamparo longitudinal en crujía:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L$$

- cuando haya un mamparo longitudinal en crujía:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15) L$$

d) “bi” es la distancia mínima entre el costado del buque y el mamparo longitudinal exterior del tanque de que se trate, medida perpendicularmente al plano de crujía, al nivel correspondiente al francobordo de verano asignado.

ENMIENDAS AL CUADERNILLO DE CONSTRUCCION Y EQUIPO
PARA PETROLEROS (MODELO B)

A continuación del actual párrafo 5.7 se inserta el nuevo párrafo 5.8 siguiente:

“5.8 Construcción con doble casco

5.8.1 El buque debe estar construido de conformidad con la regla 13F y cumple con lo prescrito en:

- | | | |
|----|---|-----|
| .1 | párrafo 3) (construcción con doble casco) | [] |
| .2 | párrafo 4) (construcción con cubierta a media altura y doble forro en el costado) | [] |
| .3 | párrafo 5) (método equivalente aprobado por el Comité de Protección del Medio Marino) | [] |

5.8.2 El buque debe estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 13F 7) y las cumple (prescripciones sobre doble caso) []

5.8.3 El buque no tiene que cumplir con las prescripciones de la regla 13F []

5.8.4 El buque está sujeto a la regla 13G y:

- .1 debe cumplir con la regla 13F a más tardar el..... []
- .2 está configurado de tal manera que los siguientes tanques o espacios no se utilizan para el transporte de hidrocarburos:..... []
- []
- 5.8.5 El buque no está sujeto a la regla 13G []

RESOLUCION MEPC.57 (33)

(aprobada el 30 de octubre de 1992)

APROBACION DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

(Designación de la zona del Antártico como zona especial y lista de sustancias líquidas del Anexo II)

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio de 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), que especifican conjuntamente el procedimiento de enmienda del Protocolo de 1978 y confieren al órgano competente de la Organización la función de examinar y aprobar las enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

TOMANDO NOTA ADEMAS de la resolución MEPC.55(33), mediante la cual el Comité aprobó enmiendas al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ),

HABIENDO EXAMINADO en su 33o. periodo de sesiones las enmiendas al Anexo II del MARPOL 73/78 y a los apéndices II y III, propuestas por el Subcomité de Graneles Químicos en su 21o. periodo de sesiones y distribuidas de conformidad con el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo II del MARPOL 73/78 y a los apéndices II y III, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas en la fecha en que se cumplan las condiciones para la entrada en vigor de las enmiendas al Código CIQ aprobadas por el Comité mediante la resolución MEPC.55(33), a no ser que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan comunicado a la Organización sus objeciones con respecto a las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, como estipula el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor seis meses después de su aceptación con arreglo al párrafo 2 *supra*;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Convenio;

5. PIDE ADEMAS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Protocolo de 1978.

ANEXO

TEXTO DE LAS ENMIENDAS DEL ANEXO II DEL MARPOL 73/78 Y DE LOS APENDICES II Y III

Regla 1

El texto actual del párrafo 6) se sustituye por el siguiente:

Por "sustancia nociva líquida" se entiende toda sustancia a que se hace referencia en el apéndice II de este Anexo o clasificada provisionalmente, según lo dispuesto en la regla 3 4), en la categoría A, B, C o D.

El texto actual de la última frase del párrafo 7) se modifica de modo que diga:

Son zonas especiales:

- a) La zona del Mar Báltico, y
- b) La zona del Mar Negro, y
- c) La zona del Antártico.

Se intercala un nuevo párrafo 9A) que diga:

9A) Por "zona del Antártico" se entiende la extensión de mar situada al sur de los 60° de latitud Sur.

Regla 2

Se añade el nuevo párrafo 7) siguiente:

- 7) a) Cuando una enmienda al presente Anexo, al Código Internacional de Quimiqueros y al Código de Graneleros Químicos suponga cambios en la estructura o el equipo y en las instalaciones al hacer más rigurosas las prescripciones relativas al transporte de ciertas sustancias, la Administración podrá modificar o aplazar la aplicación de dicha enmienda durante un determinado periodo a los buques construidos con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la enmienda, si se considera imposible o poco razonable su aplicación inmediata. Esa atenuación deberá decidirse para cada sustancia en particular, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.*
- b) La Administración que en virtud del presente párrafo autorice una atenuación de la aplicación de una enmienda, presentará un informe a la Organización sobre los pormenores del buque o los buques de que se trate, la carga transportada y el tráfico a que esté dedicado cada buque, indicando asimismo las razones de dicha atenuación, de modo que se pueda comunicar esa información a las Partes en el Convenio para que adopten las medidas oportunas.

Regla 3

El texto actual del párrafo 3) se sustituye por el siguiente:

- 3) Las sustancias nocivas líquidas transportadas a granel actualmente clasificadas en las categorías A, B, C o D y que están sujetas a las disposiciones del presente Anexo son aquellas a las que se hace referencia en el apéndice II del Anexo.

Regla 4

El texto actual del párrafo 1) se sustituye por el siguiente:

- 1) Las sustancias a que se hace referencia en el apéndice III del presente anexo han sido evaluadas y no corresponden a las categorías A, B, C y D, tal como se definen en la regla 3 1) del presente anexo, por estimarse actualmente que su descarga en el mar como resultado de las operaciones de limpieza o deslastrado de buques no supone ningún perjuicio para la salud humana, los recursos marinos, los alicientes recreativos o los usos legítimos del mar.

El texto actual del párrafo 2) se sustituye por el siguiente:

- 2) La descarga de aguas de sentina o de lastre, o de otros residuos o mezclas que contengan únicamente sustancias a las que se hace referencia en el apéndice III del presente anexo, no estará sujeta a lo prescrito en este Anexo.

Regla 5

El texto actual de los encabezamientos de los párrafos 1) y 7) se modifica de modo que diga:

A reserva de lo dispuesto en el párrafo 14) de la presente regla y en la regla 6) del presente Anexo.

La segunda oración del texto actual del párrafo 1) se modifica de modo que diga:

Si los tanques en que se transportan dichas sustancias o mezclas han de ser lavados, los residuos resultantes de esta operación se descargarán en una instalación receptora hasta que la concentración de la sustancia en el efluente recibido por la instalación sea igual o inferior al 0,1% en peso y se haya vaciado el tanque, con la excepción del fósforo amarillo o blanco, en cuyo caso la concentración residual habrá de ser del 0,01% en peso.

El texto actual de la segunda oración del párrafo 7) se modifica de modo que diga:

* Véanse las Directrices para la aplicación de las enmiendas a la lista de sustancias del Anexo II del MARPOL 73/78 y de los códigos CIQ y CGRQ con respecto al peligro de contaminación, aprobadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización y distribuidas mediante la circular MEPC/Circ.266.

Si los tanques en que se transportan dichas sustancias o mezclas han de ser lavados, los residuos resultantes de esta operación se descargarán en una de las instalaciones receptoras que habiliten los Estados ribereños de las zonas especiales de conformidad con la regla 7 del presente Anexo, hasta que la concentración de la sustancia en el efluente recibido por la instalación sea igual o inferior al 0,05% en peso y se haya vaciado el tanque, con la excepción del fósforo amarillo o blanco, en cuyo caso la concentración residual habrá de ser del 0,005% en peso.

Se añade el nuevo párrafo 14) siguiente:

14) La descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas o mezclas que contengan dichas sustancias estará prohibida en la zona del Antártico.

Regla 8

Las dos primeras oraciones del actual párrafo 3) se modifican con el siguiente texto:

Cuando el tanque deba ser lavado de conformidad con el párrafo 2) a) de la presente regla, el efluente resultante se descargará en una instalación receptora hasta que la concentración de la sustancia en las aguas de descarga, comprobada mediante análisis de las muestras del efluente tomadas por el inspector, se haya reducido de modo que la concentración sea la especificada en las reglas 5 1) o 5 7), según proceda, del presente Anexo. Una vez conseguida la concentración residual prescrita, las aguas de lavado que queden en el tanque se seguirán descargando en la instalación receptora hasta que quede vacío el tanque.

Regla 14

En la segunda línea, la expresión "designadas en el apéndice II" se sustituye por "a las que se hace referencia en el apéndice II".

El apéndice II se sustituye por el siguiente:

APENDICE II

LISTA DE SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS TRANSPORTADAS A GRANEL

Las sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, actualmente clasificadas en las categorías de contaminación A, B, C o D y que están sujetas a las disposiciones de este Anexo se indican con la letra correspondiente en la columna "categoría de contaminación" de los capítulos 17 o 18 del Código Internacional de Químicos.

El apéndice III se sustituye por el siguiente:

APENDICE III

LISTA DE OTRAS SUSTANCIAS LIQUIDAS

Las sustancias líquidas transportadas a granel que no corresponden a las categorías de contaminación A, B, o D y no están sujetas a las disposiciones de este Anexo se indican con el número III en la columna "categoría de contaminación" de los capítulos 17 o 18 del Código Internacional de Químicos.

RESOLUCION MEPC.65 (37)

(aprobada el 14 de septiembre de 1995)

ENMIENDAS DEL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973 (MARPOL 73/78) (Enmiendas de la regla 2 y nueva regla 9 del Anexo V)

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio de 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), que especifican conjuntamente el procedimiento de enmienda del Protocolo de 1978 y confieren al órgano competente de la Organización la función de examinar y aprobar las enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

TOMANDO NOTA ADEMAS de que es necesario tomar disposiciones para aplicar de manera más eficaz el Anexo V del MARPOL 73/78,

CONSIDERANDO NECESARIO un enfoque más sistemático del cumplimiento y control de las prescripciones del Anexo V del MARPOL 73/78,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas del Anexo V del MARPOL 73/78, acordadas en su 36o. periodo de sesiones y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con el artículo 16 2) b) del Convenio de 1973, las enmiendas del Anexo V del MARPOL 73/78, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 1997, a no ser que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización objeciones con respecto a las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 1997 con arreglo al párrafo 2 supra;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Anexo V del Protocolo de 1978;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Anexo V del Protocolo de 1978.

ANEXO

TEXTOS DE LAS ENMIENDAS DEL ANEXO V DEL MARPOL 73/78

Regla 2

Ambito de aplicación

El texto actual de la regla 2 se sustituye por el siguiente:

“A menos que se prescriba expresamente otra cosa, las disposiciones del presente anexo se aplicarán a todos los buques.”

Se añade la nueva regla 9 siguiente:

“Regla 9

Rótulos, planes de gestión de basuras y mantenimiento de registros de basuras

- 1) a) En todo buque de eslora igual o superior a 12 m, se colocarán rótulos en los que se notifiquen a la tripulación y a los pasajeros las prescripciones sobre eliminación de basuras que figuran en las reglas 3 y 5 del presente anexo, según proceda;
- b) los rótulos estarán redactados en el idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar, y, en el caso de los buques que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro que estén bajo la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, en francés o inglés.
- 2) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más tendrá un plan de gestión de basuras que la tripulación, deberá cumplir. Dicho plan incluirá procedimientos escritos para la recogida, el almacenamiento, el tratamiento y la evacuación de basuras, incluida la manera de utilizar el equipo de a bordo. También se designará en él a la persona encargada de su cumplimiento. Dicho plan se ajustará a las directrices que elabore la Organización y estará escrito en el idioma de trabajo de la tripulación.
- 3) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más, que realice viajes a puertos o terminales mar adentro que estén bajo la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, y toda plataforma fija o flotante empleada en la exploración y explotación del fondo marino llevará un Libro registro de basuras. Este Libro, sea o no sea parte del diario oficial de navegación, se ajustará al modelo especificado en el apéndice del presente anexo;
 - a) todas las operaciones de descarga o incineración que se hayan llevado a término se anotarán en el Libro registro de basuras y llevarán la firma de un oficial del buque en la fecha en que se realizó la incineración o descarga. Cuando se complete una página del Libro registro de basuras, el capitán del buque la firmará. Las anotaciones en el Libro registro de basuras se harán en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar, y en inglés o francés. Las anotaciones en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar prevalecerán en caso de controversia o discrepancia;

- b) cada anotación de incineración o descarga incluirá la fecha, la hora, la situación del buque, la descripción de las basuras y la cantidad estimada de basuras incineradas o descargadas;
 - c) el Libro registro de basuras se conservará a bordo del buque en un lugar que permita su inspección en un tiempo razonable. Dicho documento se conservará durante un periodo de dos años después de que se haya hecho la última anotación en el registro;
 - d) en los casos de eliminación, derrame o pérdida accidental a los que se hace referencia en la regla 6 de este anexo, se anotarán en el Libro registro de basuras las circunstancias y motivos de la descarga.
- 4) La Administración podrá eximir de las prescripciones relativas al Libro registro de basuras;
- i) a los buques que realicen viajes de una hora como máximo y que estén autorizados a transportar 15 personas o más; o
 - ii) las plataformas fijas o flotantes que estén dedicadas a la exploración y explotación del fondo marino.
- 5) La autoridad competente del Gobierno de una Parte en el Convenio podrá inspeccionar el Libro registro de basuras a bordo de cualquier buque al que se aplique el presente anexo mientras el buque esté en uno de sus puertos o terminales mar adentro y podrá sacar copia de cualquier anotación que figure en dicho Libro y exigir al capitán del buque que certifique que es una copia auténtica. Toda copia que haya sido certificada por el capitán del buque como copia auténtica de una anotación del Libro registro de basuras será admisible en cualquier procedimiento judicial como prueba de los hechos consignados en la misma. La inspección del Libro registro de basuras y la extracción de copias certificadas por la autoridad competente con arreglo a lo dispuesto en este párrafo se harán con toda la diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.
- 6) En el caso de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997, esta regla se aplicará a partir del 1 de julio de 1998.

Se añade el siguiente apéndice al anexo:

APENDICE

MODELO DE LIBRO REGISTRO DE BASURAS

Nombre del Buque:

Números o letras distintivo:

Número IMO:

Periodo: desde: hasta:

1 Introducción

Conforme a lo prescrito en la regla 9 del Anexo V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), debe mantenerse un registro de todas las operaciones de descarga o incineración de basuras realizadas, incluidas las descargas en el mar, en instalaciones de recepción o en otros buques.

2 Basuras y gestión de basuras

Por basuras se entiende toda clase de restos de alimentos, así como los desechos resultantes de las faenas domésticas y de las operaciones normales del buque, salvo el pescado fresco y sus partes, que pueda ser necesario eliminar continua o periódicamente, con excepción de las sustancias que se definen o enumeran en otros anexos del MARPOL 73/78 (tales como hidrocarburos, aguas sucias o sustancias nocivas líquidas).

Para la correspondiente información se consultarán las Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL 73/78.

3 Descripción de las basuras

Para los efectos del presente libro registro, las basuras se agruparán en las siguientes categorías:

- .1 plásticos;
- .2 tablas de estiba, soleras y materiales de embalaje flotantes;
- .3 productos de papel, trapos, vidrio, metales, botellas, loza, etc., triturados;
- .4 productos de papel, trapos, vidrio, metales, botellas, loza, etc.,
- .5 restos de alimentos;
- .6 cenizas del incinerador;

4.1 Anotaciones en el Libro registro de basuras

Se hará una anotación en el Libro registro de basuras en cada una de las ocasiones siguientes:

- a) Cuando se descarguen basuras en el mar:
 - i) fecha y hora de la descarga;
 - ii) situación del buque (latitud y longitud);
 - iii) categoría de basuras descargadas;
 - iv) volumen estimado de la descarga de cada categoría, en m³;
 - v) firma del oficial encargado de la operación.
- b) Cuando se descarguen basuras en instalaciones receptoras o en otros buques:
 - i) fecha y hora de la descarga;
 - ii) puerto o instalación, o nombre del buque;
 - iii) categoría de basuras descargadas;
 - iv) volumen estimado de la descarga de cada categoría, en m³;
 - v) firma del oficial encargado de la operación.
- c) Cuando se incineren basuras:
 - i) fecha y hora de la incineración;
 - ii) situación del buque (latitud y longitud);
 - iii) volumen estimado de basuras incineradas, en m³;
 - iv) firma del oficial encargado de la operación.
- d) Descargas accidentales u otras descargas excepcionales de basuras:
 - i) hora del acaecimiento;
 - ii) puerto o situación del buque en el momento del acaecimiento;
 - iii) volumen estimado y categoría de basuras descargadas;
 - iv) circunstancias de la eliminación, derrame o pérdida, sus razones, y observaciones generales.

4.2 Recibos

El capitán obtendrá del operador de las instalaciones de recepción en puerto, o del capitán del buque que recibe las basuras, un recibo o certificado en el que se indique la cantidad de basuras transvasadas. Los recibos o certificados se deben conservar a bordo del buque, junto con el Libro registro de basuras, durante dos años.

4.3 Volumen de basuras

El volumen de basuras a bordo se estimará en m³, si es posible por categorías. En el libro registro de basuras se hacen numerosas referencias al volumen estimado de basuras. Se reconoce que la exactitud del volumen estimado de basuras está sujeta a interpretación. El volumen estimado será distinto antes y después del tratamiento de las basuras. Es posible que determinados procedimientos de tratamiento no permitan una estimación útil del volumen, como en el caso del tratamiento continuo de restos de alimentos. Estos factores se tendrán en cuenta tanto al hacer anotaciones en el registro como al interpretarlas.

REGISTRO DE DESCARGAS DE BASURAS

Nombre del buque:.....

Número o letras distintivas:..... Número

IMO:.....

Categorías de basuras:

- .1 Plásticos.
- .2 Tablas de estiba, soleras y materiales de embalaje flotantes.
- .3 Productos de papel, trapos, vidrio, metales, botellas, loza, etc., triturados.
- .4 Productos de papel, trapos, vidrio, metales, botellas, loza, etc.
- .5 Restos de alimentos.
- .6 Cenizas del incinerador.

NOTA: LA DESCARGA DE CUALQUIER TIPO DE BASURAS QUE NO SEAN RESTOS DE ALIMENTOS ESTA PROHIBIDA EN LAS ZONAS ESPECIALES. SOLO SE DEBEN AGRUPAR POR CATEGORIAS LAS BASURAS DESCARGADAS EN EL MAR. EN EL CASO DE LAS BASURAS QUE NO SEAN DE LA CATEGORIA 1 DESCARGADAS EN INSTALACIONES RECEPTORAS, UNICAMENTE ES NECESARIO ESPECIFICAR SU VOLUMEN TOTAL ESTIMADO.

Fecha/hora	Situación del buque	Volumen estimado de basuras descargadas en el mar (m ³)					Volumen estimado de basuras descargadas en instalaciones receptoras o en otro buque (m ³)		Volumen estimado de basuras incineradas (m ³)	Certificación/ Firma
		CAT. 2	CAT. 3	CAT. 4	CAT. 5	CAT. 6	CAT.1	Otras		

Firma del capitán:

Fecha:

RESOLUCION MEPC.68(38)
(aprobada el 10 de julio de 1996)
ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

(Enmiendas al Protocolo I)

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité los Convenios Internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio de 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), que especifican conjuntamente el procedimiento de enmiendas del Protocolo de 1978 y confieren al órgano competente de la Organización la función de examinar y aprobar las enmiendas al Convenio de 1973, en su forma enmendada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

TOMANDO NOTA TAMBIEN de que son necesarias unas prescripciones más concretas por lo que respecta al artículo II, casos en que se informará, del Protocolo I, Disposiciones para formular los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales, del Convenio de 1973,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas al artículo II del Protocolo I del Convenio de 1973, acordadas en su 37o. periodo de sesiones y distribuidas de conformidad con el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA de conformidad con el artículo 16 2) b) del Convenio de 1973, las enmiendas al Protocolo I del MARPOL 73/78, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 1997, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 1998 con arreglo al párrafo 2 *supra*;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe copia certificada de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1978; y

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copia de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Protocolo de 1978.

ANEXO

TEXTO DE LAS ENMIENDAS AL PROTOCOLO I DEL MARPOL 73/78

El texto existente del artículo II 1) se sustituirá por el siguiente:

"1) Se informará siempre que un suceso entrañe:

- a) una descarga superior al nivel autorizado o una probable descarga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas, sea cual fuere el motivo, incluidas las que se hagan para salvaguardar la seguridad del buque o la vida humana en el mar; o
- b) una descarga o probable descarga de sustancias perjudiciales que se transporten en bultos, incluidas las que se lleven en contenedores, tanques portátiles, vehículos de carretera o ferroviarios y gabarras de buque; o
- c) un daño, fallo o avería en un buque de eslora igual o superior a 15 m que:
 - i) afecte a la seguridad del buque, como por ejemplo, y sin que la enumeración sea exhaustiva, abordajes, varadas, incendios, explosiones, fallos estructurales, inundaciones y corrimientos de la carga; o
 - ii) vaya en detrimento de la seguridad de la navegación, como por ejemplo, y sin que la enumeración sea exhaustiva, fallos o averías del aparato de gobierno, las máquinas propulsoras, el sistema electrógeno y las ayudas a la navegación esenciales de abordaje; o

- d) una descarga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas, efectuada en el curso de las operaciones del buque, que rebase la cantidad o el régimen instantáneo de descarga permitidos en virtud del presente Convenio.”

RESOLUCION MEPC.75(40)

aprobada el 25 de septiembre de 1997

**ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973
(Enmiendas a la regla 10 y nueva regla 25A del Anexo I del MARPOL 73/78)**

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de la función conferida al Comité por los convenios internacionales de prevenir y controlar la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA de lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (“Convenio de 1973”) y el artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio de 1973 (“Protocolo de 1978”), que especifican en su conjunto el procedimiento de enmienda del Protocolo de 1978 y confieren al órgano pertinente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

EXAMINANDO la propuesta de los Estados ribereños de designar las aguas noroccidentales de Europa como zona especial en virtud del Anexo I del MARPOL 73/78,

RECONOCIENDO la necesidad de especificar criterios de estabilidad sin avería para los petroleros de doble casco incorporando una regla a tal efecto en el Anexo I del MARPOL 73/78,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas a la regla 10 y la nueva regla 25 A del Anexo I del MARPOL 73/78, aprobadas en el 39o. periodo de sesiones del Comité y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo I al MARPOL 73/78, cuyo texto se recoge en el anexo de la presente resolución;

2. DETERMINA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de agosto de 1998, salvo que, antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización que las rechazan;

3. INVITA a las Partes a tomar nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de febrero de 1999, una vez aceptadas de acuerdo con lo previsto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, envíe a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias auténticas de la presente resolución y del texto de las enmiendas recogido en el anexo; y

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el MARPOL 73/78 copias de la resolución y de su anexo.

ANEXO

ENMIENDAS A LA REGLA 10 Y NUEVA REGLA 25A DEL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

1 Se enmienda el texto actual de la regla 10 como sigue:

Regla 10

Métodos para prevenir la contaminación por hidrocarburos desde buques que operen en zonas especiales

.1 *La parte introductoria del párrafo 1) se sustituye por la siguiente:*

“1) A los efectos del presente Anexo, las zonas especiales son el mar Mediterráneo, el mar Báltico, el mar Negro, el mar Rojo, “la zona de los Golfos”, el golfo de Adén, la zona del Antártico y las aguas noroccidentales de Europa, según se definen a continuación:”

.2 *e agrega el siguiente nuevo párrafo 1) h) después del párrafo 1) g)*

“h) Las aguas noroccidentales de Europa incluyen el Mar del Norte y sus accesos, el mar de Irlanda y sus accesos, el mar Celta, el Canal de la Mancha y sus accesos y la parte del Atlántico nororiental que se encuentra inmediatamente al oeste de Irlanda. La zona está limitada por las líneas que unen los siguientes puntos:

- i) 48° 27’N, en la costa francesa
- ii) 48° 27’N; 6° 25’W
- iii) 49° 52’N; 7° 44’W
- iv) 50° 30’N; 12°W

- v) 56° 30'N; 12°W
- vi) 62°N; 3°W
- vii) 62°N, en la costa noruega
- viii) 57° 44,8'N, en las costas danesa y sueca"

.3 *La parte introductoria del párrafo 7) b) se sustituye por lo siguiente:*

"b) Zona del mar Rojo, zona de los Golfos, zona del golfo de Adén y aguas noroccidentales de Europa:".

2 Se añade la siguiente nueva regla 25A después de la regla 25:

"Regla 25A

Estabilidad sin avería

1) Esta regla será aplicable a los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas:

- a) cuyo contrato de construcción se haya adjudicado el 1 de febrero de 1999 o posteriormente, o
- b) en ausencia de un contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, el 1 de agosto de 1999 o posteriormente, o
- c) cuya entrega haya tenido lugar el 1 de febrero de 2002 o posteriormente, o
- d) que haya sido objeto de una transformación importante:
 - i) cuyo contrato se haya adjudicado después del 1 de febrero de 1999; o
 - ii) en ausencia de un contrato, cuyas obras de construcción hayan empezado después del 1 de agosto de 1999; o
 - iii) que haya terminado después del 1 de febrero de 2002.

2) Todo petrolero cumplirá los criterios de estabilidad sin avería especificados en los apartados a) y b) del presente párrafo, según proceda, para cualquier calado de servicio en las peores condiciones posibles de carga y de lastre compatibles con buenas prácticas marineras, incluidas las etapas intermedias de las operaciones de trasvase de líquidos. Se supone que los tanques de lastre estarán siempre parcialmente llenos:

- a) en puerto, la altura metacéntrica inicial GM_0 , corregida con respecto a la superficie libre medida con un ángulo de escora de 0° , no será inferior a 0,15 m;
- b) en el mar se aplicarán los siguientes criterios:
 - i) el área situada bajo la curva de brazos adrizantes (curva GZ) no será inferior a 0,055 m.rad hasta un ángulo de escora $\theta = 30^\circ$ ni inferior a 0,09 m.rad hasta un ángulo de escora $\theta = 40^\circ$, o hasta otro ángulo de inundación θ_f si éste es inferior a 40° . Además, el área situada bajo la curva de brazos adrizantes (curva GZ) entre los ángulos de escora de 30° y 40° o de 30° y θ_f , si este ángulo es inferior a 40° , no será inferior a 0,03 m.rad;
 - ii) el brazo adrizante GZ será como mínimo de 0,20 m a un ángulo de escora igual o superior a 30° ;
 - iii) el brazo adrizante máximo corresponderá a un ángulo de escora preferiblemente superior a 30° pero no inferior a 25° ; y
 - iv) la altura metacéntrica inicial GM_0 , corregida para una superficie libre medida a un ángulo de 0° de escora, no será inferior a 0,15 m.

3) Las prescripciones del párrafo 2) se cumplirán mediante medidas de proyecto. En el caso de buques de carga combinada se podrán permitir procedimientos operacionales complementarios sencillos.

4) Los procedimientos operacionales complementarios sencillos mencionados en el párrafo 3) para las operaciones de trasvase de líquidos son instrucciones que se facilitarán por escrito al capitán y que:

- a) estarán aprobadas por la Administración;
- b) indicarán los tanques de carga y de lastre que pueden estar parcialmente llenos, en cualquier condición específica de trasvase de líquidos y para cualquier gama posible de densidades de la carga, y seguir satisfaciendo los criterios de estabilidad. Los tanques que estén parcialmente llenos podrán variar durante las operaciones de trasvase de líquidos y formar cualquier combinación, siempre que se satisfagan dichos criterios;
- c) serán fácilmente comprensibles por el oficial encargado de las operaciones de trasvase de líquidos;
- d) indicarán secuencias programadas de operaciones de trasvase de carga y de lastre;
- e) permitirán comparar la estabilidad obtenida y la prescrita por medio de criterios de estabilidad presentados en forma gráfica o tabular;
- f) no requerirán que el oficial encargado de las operaciones tenga que efectuar numerosos cálculos matemáticos;

- g) incluirán las medidas correctivas que el oficial encargado de las operaciones debe adoptar en caso de que los valores obtenidos se aparten de los recomendados y en situaciones de emergencia; y
- h) estarán expuestas de manera bien visible en el cuadernillo aprobado de asiento y estabilidad, en el puesto de control del trasvase de carga y lastre y en los programas informáticos con que se efectúan los cálculos de estabilidad.”

RESOLUCION MEPC.78 (43)

aprobada el 1 de julio de 1999

**ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973**

**(Enmiendas a las reglas 13G y 26 y al Certificado IOPP del Anexo I e inclusión de la nueva regla
16 en el Anexo II del MARPOL 73/78)**

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado “Convenio de 1973”), y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado “Protocolo de 1978”), en los que, conjuntamente, se especifica el procedimiento de enmienda del Protocolo de 1978 y se confiere al órgano competente de la Organización la función de examinar y aprobar las enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmiendas destinadas a que los petroleros de peso muerto comprendido entre 20 000 y 30 000 toneladas que transportan productos petrolíferos persistentes estén sujetos a las mismas prescripciones sobre construcción que los petroleros para crudos, y las propuestas de enmiendas del suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (Certificado IOPP),

HABIENDO EXAMINADO TAMBIEN las propuestas de enmiendas a la regla 26 del Anexo I y la propuesta de nueva regla 16 del Anexo II del MARPOL 73/78,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas a los Anexos I y II del MARPOL 73/78, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio del año 2000, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2001 si se acepta con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el MARPOL 73/78; y

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el MARPOL 73/78.

ANEXO

ENMIENDAS A LOS ANEXOS I Y II DEL MARPOL 73/78

I. ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

Enmiendas a la regla 13G

1 El texto existente del párrafo 1) a) se sustituye por el siguiente:

“1) La presente regla:

a) se aplicará

- i) a los petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas que transporten crudos, fueloil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga; y
- ii) a los petroleros de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas distintos de aquellos a los que se hace referencia en el inciso i),
- respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada o cuya entrega se produzca antes de las fechas estipuladas en la regla 13F 1) del presente anexo; y”
- 2 El texto existente del párrafo 2) se sustituye por el siguiente:
- “2) Las prescripciones de la presente regla empezarán a regir a partir del 6 de julio de 1995, con la salvedad de que las prescripciones del párrafo 1) a) aplicables a los petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas pero inferior a 30 000 toneladas que transporten fueloil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga empezarán a regir a partir del 1 de enero del 2003.”
- 3 Se inserta el nuevo párrafo 2 bis) siguiente a continuación del párrafo 2):
- “2 bis) A los efectos de los párrafos 1) y 2) de la presente regla:
- a) Por “dieseloil pesado” se entiende el dieseloil para usos marinos distinto de aquellos destilados de los cuales más del 50% en volumen se destilan a una temperatura no superior a 340°C al someterlo a ensayo por el método que sea considerado aceptable por la Organización.*
- b) Por “fueloil” se entiende los destilados pesados o los residuos de crudos o las mezclas de estos productos, destinados a ser utilizados como combustible para la producción de calor o de energía de una calidad equivalente a la especificación que sea considerada aceptable por la Organización.”

Enmiendas a la regla 26

- 4 Se añade el nuevo párrafo 3) siguiente a continuación del párrafo 2) existente:
- “Cuando se trate de buques a los que también se aplique la regla 16 del Anexo II del Convenio, el plan se podrá combinar con el plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas prescrito en la regla 16 del Anexo II del Convenio. En tal caso, el plan se llamará “Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar”.

II ENMIENDAS AL CERTIFICADO IOPP CON ARREGLO AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

1 Enmiendas al suplemento del Certificado IOPP (modelo A)

Los párrafos existentes 2.4 a 3.2 se sustituyen por los siguientes:

“2.4 Normas de aprobación**:

2.4.1 El equipo separador/filtrador:

- | | | |
|----|--|--------------------------|
| .1 | ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X) | <input type="checkbox"/> |
| .2 | ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.60(33) | <input type="checkbox"/> |
| .3 | ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.233(VII) | <input type="checkbox"/> |
| .4 | ha sido aprobado de conformidad con normas nacionales no basadas en la resolución A. 393(X) ni en la resolución A.233(VII) | <input type="checkbox"/> |

* Véase el método normalizado de ensayo (designación D86) de la American Society for Testing and Materials.

* Véase la especificación para el fueloil No. 4 (designación D396) o más pesados de la American Society for Testing and Materials.

** Véase la Recomendación sobre especificaciones internacionales de rendimiento y ensayo para equipos separadores de agua e hidrocarburos y para hidrocarbúrometros, aprobada por la Organización el 14 de noviembre de 1977, mediante la resolución A.393(X), que revocó la resolución A.233(VII); (publicación IMO-608E). Véanse además las Directrices y especificaciones relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques, aprobadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización mediante la resolución MEPC.60(33) que, con efecto desde el 6 de julio de 1993, revocó las resoluciones A.393(X) y A.444(XI); (publicación IMO-646E).

- .5 no ha sido aprobado
- 2.4.2 La unidad de tratamiento ha sido aprobada de conformidad con la resolución A.444(XI)
- 2.4.3 El hidrocarbúrometro:
- .1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X)
- .2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.60(33)
- 2.5 El caudal máximo del sistema es dem³/h
- 2.6 Dispensa de lo prescrito en la regla 16:
- 2.6.1 Se dispensa al buque de lo prescrito en la regla 16 1) y 2) de conformidad con la regla 16 3) a). El buque está destinado exclusivamente a viajes dentro de la(s) zona(s) especial(es):
- 2.6.2 el buque está equipado con tanques de retención para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina, según se indica a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m ³)
	De la cuaderna....a la....	Posición lateral	
			Volumen total (m ³)

3 Medios para la retención y eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos) (regla 17) y tanques de retención de aguas de sentina*

- 3.1 El buque está provisto de los tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) que se indican a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m ³)
	De la cuaderna....a la....	Posición lateral	
			Volumen total (m ³)

- 3.2 Medios para la eliminación de residuos, además de los tanques para fangos:

- 3.2.1 Incinerador de residuos de hidrocarburos; capacidad..... 1/h
- 3.2.2 Caldera auxiliar con capacidad para incinerar residuos de hidrocarburos
- 3.2.3 Tanque para mezclar residuos de hidrocarburos con fueloil; capacidadm³
- 3.2.4 Otros medios aceptables:

- 3.3 El buque está provisto de los tanques de retención de aguas oleosas de sentina que se indican a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque	Volumen (m ³)

* En el Convenio no se exige que haya tanque(s) de retención de aguas de sentina, por lo que la información que se incluya en el cuadro del párrafo 3.3 es voluntaria.

	De la cuaderna....a la....	Posición lateral	
			Volumen total (m ³) ”

2 Enmiendas al Suplemento del Certificado IOPP (modelo B)

2.1 Se añade lo siguiente a continuación del párrafo 1.11.2 existente:

“1.11.2 *bis* Petrolero para productos petrolíferos que no transporta fueloil o dieseloil pesado como se indica en la regla 13G 2 *bis*), o aceite lubricante ”

2.2 Los párrafos existentes 2.4 a 3.2 se sustituyen por los siguientes:

“2.4 Normas de aprobación*:

* Véase la Recomendación sobre especificaciones internacionales de rendimiento y ensayo para equipos separadores de agua e hidrocarburos y para hidrocarbúrometros, aprobada por la Organización el 14 de noviembre de 1977, mediante la resolución A.393(X), que revocó la resolución A.233(VII); (publicación IMO-608E). Véanse además las Directrices y especificaciones relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques, aprobadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización mediante la resolución MEPC.60(33) que, con efecto desde el 6 de julio de 1993, revocó las resoluciones A.393(X) y A.444(XI); (publicación IMO-646E).

2.4.1 El equipo separador/filtrador:

- .1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X)
- .2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.60(33)
- .3 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.233(VII)
- .4 ha sido aprobado de conformidad con normas nacionales no basadas en la resolución A. 393(X) ni en la resolución A.233(VII)
- .5 no ha sido aprobado

2.4.2 La unidad de tratamiento ha sido aprobada de conformidad con la resolución A.444(XI)

2.4.3 El hidrocarbúrometro:

- .1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X)
- .2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.60(33)

2.5 El caudal máximo del sistema es dem³/h

2.6 Dispensa de lo prescrito en la regla 16:

2.6.1 Se dispensa al buque de lo prescrito en la regla 16 1) y 2) de conformidad con la regla 16 3) a). El buque está destinado exclusivamente a viajes dentro de la(s) zona(s) especial(es):

2.6.2 El buque está equipado con tanques de retención para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina, según se indica a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m ³)
	De la cuaderna....a la....	Posición lateral	
			Volumen total (m ³)

- 2.6.3 En lugar de tanques de retención, el buque está provisto de dispositivos para trasvasar las aguas de sentina a los tanques de decantación.

3 Medios para la retención y eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos) (regla 17) y tanques de retención de aguas de sentina

- 3.1 El buque está provisto de los tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) que se indican a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m ³)
	De la cuaderna....a la....	Posición lateral	
			Volumen total (m ³)

- 3.2 Medios para la eliminación de residuos, además de los tanques para fangos:
- 3.2.1 Incinerador de residuos de hidrocarburos; capacidad1/h
 - 3.2.2 Caldera auxiliar con capacidad para incinerar residuos de hidrocarburos
 - 3.2.3 Tanque para mezclar residuos de hidrocarburos con fueloil; capacidad m³
 - 3.2.4 Otros medios aceptables:
- 3.3 El buque está provisto de los tanques de retención de aguas oleosas de sentina que se indican a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m ³)
	De la cuaderna....a la....	Posición lateral	
			Volumen total (m ³)

- 2.3 A continuación del párrafo existente 5.7.2 se añade lo siguiente:
- “5.7.3 El buque tiene que estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 25A y las cumple.
 - 5.7.4 La información y los datos prescritos en la regla 25A para los buques de carga combinados han sido entregados al buque por escrito de un modo aprobado por la Administración.
- 2.4 El párrafo existente 5.8.4 se sustituye por el siguiente:
- “5.8.4 El buque está sujeto a la regla 13G y:
- .1 debe cumplir lo prescrito en la regla 13F a más tardar el
 - .2 está configurado de tal manera que los siguientes tanques o espacios no se utilizan para el transporte de hidrocarburos
 - .3 ha sido aprobado de conformidad con la regla 13G 7) y la resolución MEPC.64(36)

* En el Convenio no se exige que haya tanque(s) de retención de aguas de sentina, por lo que la información que se incluya en el cuadro del párrafo 3.3 es voluntaria.

.4 se le ha entregado el manual de operaciones aprobado el de conformidad con la resolución MEPC.64(36) ”

III ENMIENDAS AL ANEXO II DEL MARPOL 73/78

Se añade la nueva regla 16 siguiente a continuación de la regla 15 existente:

“Regla 16

Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas

- 1) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 150 certificado para transportar sustancias nocivas líquidas llevará a bordo un plan de emergencia contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas aprobado por la Administración. La presente prescripción será aplicable a todos los buques, a más tardar, el 1 de enero de 2003.
- 2) El plan se ajustará a las Directrices* elaboradas por la Organización y estará redactado en el idioma o los idiomas de trabajo que el capitán y los oficiales comprendan. El plan incluirá por lo menos:
 - a) el procedimiento que deben seguir el capitán u otras personas al mando del buque para notificar un suceso que entrañe contaminación por sustancias nocivas líquidas, de conformidad con lo prescrito en el artículo 8 y en el Protocolo I del presente Convenio, basado en las directrices elaboradas por la Organización** ;
 - b) la lista de las autoridades o las personas a quienes debe darse aviso en caso de suceso que entrañe contaminación por sustancias nocivas líquidas;
 - c) una descripción detallada de las medidas que deben adoptar inmediatamente las personas a bordo para reducir o contener la descarga de sustancias nocivas líquidas resultante del suceso; y
 - d) los procedimientos y el punto de contacto a bordo para coordinar con las autoridades nacionales y locales las medidas de lucha contra la contaminación que se tomen a bordo.
- 3) Cuando se trate de buques a los que también se aplique la regla 26 del Anexo I del Convenio, el plan se podrá combinar con el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos prescrito en la regla 26 del Anexo I del Convenio. En tal caso, el plan se llamará “Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar”.”

RESOLUCION MEPC.89(45)

aprobada el 5 de octubre de 2000

ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

(Enmiendas al Anexo V del MARPOL 73/78)

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado “Convenio de 1973”), y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado

* Véanse las “Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por hidrocarburos o sustancia nocivas líquidas”

** Véanse los “Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las Directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar”, que la Organización aprobó mediante la resolución A.851(20).

“Protocolo de 1978”), en los que, conjuntamente, se especifica el procedimiento de enmienda del Protocolo de 1978 y se confiere al órgano competente de la Organización la función de examinar y aprobar las enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

TOMANDO NOTA TAMBIEN de la resolución MEPC.87(44), mediante la cual el Comité aprobó la utilización del idioma español en el marco de los convenios de la OMI relativos a la prevención de la contaminación,

HABIENDO EXAMINADO la propuesta de enmiendas al Anexo V del MARPOL 73/78, que el Comité aprobó en su 44o. periodo de sesiones y distribuyó de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo V del MARPOL 73/78, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de septiembre de 2001, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de marzo de 2002 si se aceptan con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas la Partes en el MARPOL 73/78; y

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el MARPOL 73/78.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO V DEL MARPOL 73/78

- 1 El párrafo 2) existente de la regla 1 se sustituye por el siguiente:

“*Tierra más próxima*”. La expresión “ de la tierra más próxima” significa de la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate, de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente Convenio, a lo largo de la costa nordeste de Australia, “de la tierra más próxima” significa de una línea trazada:

desde un punto de la costa de Australia de latitud 11°00’S y longitud 142°08’E,
a un punto de latitud 10°35’S y longitud 141°55’E,
luego a un punto de latitud 10°00’S y longitud 142°00’E,
luego a un punto de latitud 9°10’S y longitud 143°52’E,
luego a un punto de latitud 9°00’S y longitud 144°30’E,
luego a un punto de latitud 10°41’S y longitud 145°00’E,
luego a un punto de latitud 13°00’S y longitud 145°00’E,
luego a un punto de latitud 15°00’S y longitud 146°00’E,
luego a un punto de latitud 17°30’S y longitud 147°00’E,
luego a un punto de latitud 21°00’S y longitud 152°55’E,
luego a un punto de latitud 24°30’S y longitud 154°00’E,
hasta un punto de la costa de Australia de latitud 24°42’S y longitud 153°15’E.

- 2 El apartado 1) a) existente de la regla 3 se sustituye por el siguiente:

“se prohíbe echar al mar toda materia plástica, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la caballería y redes de pesca de fibras sintéticas, las bolsas de plástico para la basura y las cenizas

de incinerador de productos de plástico que puedan contener residuos tóxicos o de metales pesados;”

- 3 El apartado 2) a) 1) existente de la regla 5 se sustituye por el siguiente:

“toda materia plástica, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la cabullería y redes de pesca de fibras sintéticas, las bolsas de placito para la basura y las cenizas de incinerador de productos de plástico que puedan contener residuos tóxicos o de metales pesados; y”
- 4 El apartado 1) b) existente de la regla 9 se sustituye por el siguiente:

“Los rótulos estarán redactados en el idioma de trabajo del personal del buque y, en el caso de los buques que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro que estén bajo la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, lo estarán también en inglés, francés, o español.”
- 5 El apartado 3) a) existente de la regla 9 se sustituye por el siguiente:

“todas las operaciones de descarga o incineración que se hayan llevado a cabo se anotarán en el Libro registro de basuras y llevarán la firma de un oficial del buque en la fecha en que se realizó la incineración o descarga. Cuando se complete una página del Libro registro de basuras, el capitán del buque la firmará. Las anotaciones en el Libro registro de basuras se harán, por lo menos, en inglés, francés o español. Cuando las anotaciones se hagan también en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque está autorizado a enarbolar, éstas prevalecerán en caso de controversia o discrepancia.”
- 6 El registro de descargas de basuras existente que figura en el apéndice se sustituye por el siguiente:

“REGISTRO DE DESCARGAS DE BASURAS

Nombre del buque: _____

Número o letras distintivos: _____

Número IMO: _____

Categorías de basuras:

1. Plásticos
2. Tablas de estiba, soleras y materiales de embalaje flotantes
3. Productos de papel, trapos, vidrio, metales, botellas, loza, etc., triturados
4. Productos de papel, trapos, vidrio, metales, botellas, loza, etc.
5. Desechos de alimentos
6. Cenizas de incinerador excepto las de productos de plástico que puedan contener residuos tóxicos o de metales pesados

NOTA: LA DESCARGA DE CUALQUIER TIPO DE BASURAS QUE NO SEAN DESECHOS DE ALIMENTOS ESTA PROHIBIDA EN LAS ZONAS ESPECIALES. SOLO SE DEBEN AGRUPAR POR CATEGORIAS LAS BASURAS DESCARGADAS EN EL MAR. EN EL CASO DE LAS BASURAS QUE NO SEAN DE LA CATEGORIA 1 DESCARGADAS EN INSTALACIONES DE RECEPCION, UNICAMENTE ES NECESARIO ESPECIFICAR SU VOLUMEN TOTAL ESTIMADO.

Fecha/hora	Situación del buque	Volumen estimado de basuras descargadas en el mar(m ³)					Volumen estimado de basuras descargadas en instalaciones de recepción o en otro buque (m ³)		Volumen estimado de basuras incineradas (m ³)	Certificación/ Firma
		Cat. 2	Cat. 3	Cat. 4	Cat. 5	Cat. 6	Cat. 1	Otras:		

Firma del capitán _____

Fecha: _____

RESOLUCION MEPC.94(46)
adoptada el 27 de abril de 2001

PLAN DE EVALUACION DEL ESTADO DEL BUQUE

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

RECORDANDO TAMBIEN que, mediante la resolución MEPC.52(32), el Comité adoptó las reglas 13F y 13G del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, enmendado (MARPOL 73/78), con objeto de mejorar las prescripciones para el proyecto y la construcción de petroleros a fin de prevenir la contaminación por hidrocarburos en caso de abordaje o varada,

HABIENDO ADOPTADO, en su 46o. periodo de sesiones, enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78 mediante la resolución MEPC.95(46) para acelerar la retirada de los buques tanque de casco sencillo como medio de mejorar la protección del medio marino,

TOMANDO NOTA de que, de conformidad con la regla 13G revisada del Anexo I del MARPOL 73/78, las Administraciones podrán permitir que los petroleros de categoría 1 continúen en servicio después del aniversario en 2005 de la fecha de entrega del buque y los de categoría 2 después del aniversario en 2010 de la fecha de entrega del buque, siempre que se cumplan las prescripciones del Plan de evaluación del estado del buque adoptadas por el Comité,

RECONOCIENDO la necesidad de contar con el Plan de evaluación del estado del buque requerido a los efectos de la aplicación de la regla 13G revisada del Anexo I del MARPOL 73/78,

HABIENDO EXAMINADO el proyecto de Plan de evaluación del estado del buque elaborado por el Grupo de trabajo interperiodos del Comité y enmendado por éste en su 46o. periodo de sesiones,

1. ADOPTA el Plan de evaluación del estado del buque (CAS), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución, en el entendimiento de que el modelo de Plan de reconocimientos se elaborará en el CPMM 47 y se hará obligatorio;

2. PIDE al Secretario General que remita copias certificadas de la presente resolución y del texto del Plan de evaluación del estado del buque, que figura en el anexo, a todas las Partes en el MARPOL 73/78;

3. PIDE TAMBIEN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a todos los Miembros de la Organización que no son Partes en el MARPOL 73/78;

4. INVITA al Comité de Seguridad Marítima a que tome nota del Plan de evaluación del estado del buque;

5. INSTA al Comité de Seguridad Marítima a que considere la introducción e incorporación de los elementos y disposiciones pertinentes del Plan de evaluación del estado del buque en las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, adoptadas mediante la resolución A.744(18), enmendada mediante la resolución 2 de la Conferencia de 1997 sobre el Convenio SOLAS, la resolución MSC.49(66) y la resolución MSC.105(73), cuando revise dichas Directrices; e

6. INSTA TAMBIEN a las Partes en el MARPOL 73/78 a que:

- .1 cuando un buque que enarbole su pabellón sea transferido al pabellón de otra Parte en el MARPOL 73/78, siempre que dicha Parte en el MARPOL 73/78 lo solicite, y a los efectos de garantizar la implantación uniforme y coherente de las disposiciones del Plan de evaluación del estado del buque, remitan copias de todos los documentos y registros relativos a la evaluación del buque en cuestión a fin de cumplir con las prescripciones del Plan de evaluación del estado del buque; y
- .2 acepten, dado el hecho de que ciertos petroleros de categoría 1 deberán someterse al reconocimiento CAS antes del 1 de septiembre de 2002, las Declaraciones de cumplimiento expedidas en virtud de las disposiciones del Plan de evaluación del estado del buque tras haber

completado satisfactoriamente los reconocimientos CAS comenzados antes del 1 de septiembre de 2002.

ANEXO PLAN DE EVALUACION DEL ESTADO DEL BUQUE

1 PREAMBULO

1.1 El Plan de evaluación del estado del buque (CAS) tiene por finalidad complementar las prescripciones del anexo B de las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (en adelante denominado programa mejorado de reconocimientos) adoptadas por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional mediante la resolución A.744(18), enmendada. El Plan servirá para verificar que el estado estructural de los petroleros de casco sencillo es aceptable en el momento del reconocimiento y que, siempre que los reconocimientos periódicos subsiguientes sean satisfactorios y el armador del buque lleve a cabo un programa de mantenimiento eficaz, continuará siendo aceptable durante todo el periodo de explotación que se indique en la declaración de cumplimiento.

1.2 El Plan prescribe una verificación mejorada y transparente del estado estructural declarado del buque y la verificación de que los procedimientos documentales y de reconocimiento se han aplicado correctamente y en su totalidad.

1.3 El Plan requiere que su cumplimiento se evalúe durante el programa mejorado de reconocimientos, al mismo tiempo que se realizan los reconocimientos intermedios o de renovación exigidos actualmente por la resolución A.744(18), enmendada.

1.4 En el Plan no se especifican normas estructurales superiores a las dispuestas en otros convenios, códigos y recomendaciones de la Organización Marítima Internacional.

1.5 El Plan se ha elaborado a partir de las prescripciones de la resolución A.744(18), enmendada, que se conocían en el momento de su aprobación. La intención es actualizar el Plan a medida que surja necesidad de ello como consecuencia de la introducción de modificaciones en la resolución A.744(18), enmendada.

2 PROPOSITO

El propósito del Plan de evaluación del estado del buque es establecer una norma internacional para cumplir lo prescrito en la regla 13G 7) del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, y enmendada mediante la resolución MEPC.99(46).

3 DEFINICIONES

Salvo disposición expresa en otro sentido, a los efectos del Plan regirán las siguientes definiciones:

3.1 "**MARPOL 73/78**": el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, enmendado.

3.2 "**Regla**": las reglas que figuran en el Anexo I del MARPOL 73/78.

3.3 "**Resolución A.744(18), enmendada**": las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, aprobadas por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional mediante la resolución A.744(18), enmendada por la resolución 2 de la Conferencia de 1997 sobre el Convenio SOLAS, la resolución MSC.49(66) y la resolución MSC.105(73).

3.4 "**Organización reconocida (OR)**": una organización habilitada por la Administración para llevar a cabo los reconocimientos de conformidad con lo dispuesto en la regla 4 3) del Anexo I del MARPOL 73/78.

3.5 "**Administración**": el Gobierno del Estado según se define en el artículo 2 5) del MARPOL 73/78.

3.6 "**Petroleros de categoría 1**": petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas que transporten crudos, fueloil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga, y petroleros de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas que transporten hidrocarburos distintos de los mencionados anteriormente, que no cumplan las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos definidos en la regla 1 26) del Anexo I del MARPOL 73/78.

3.7 "**Petroleros de categoría 2**": petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas que transporten crudos, fueloil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga, y petroleros de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas que transporten hidrocarburos distintos de los mencionados anteriormente, que cumplan las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos definidos en la regla 1 26) del Anexo I del MARPOL 73/78.

3.8 "**Compañía**": el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, al que el propietario haya confiado la responsabilidad de la explotación del buque y que al asumir tal responsabilidad ha accedido a asumir también todos los deberes y obligaciones que impone el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS).

3.9 **“Corrosión importante”**: la que ha alcanzado una extensión tal que la evaluación de sus características indica un grado de deterioro superior al 75% de los márgenes admisibles, pero dentro de límites aceptables.

3.10 **“BUEN estado”**: estado del revestimiento que únicamente presenta una ligera oxidación en ciertos puntos.

3.11 **“Compañía de medición de espesores (TM)”**: compañía competente acreditada por un OR de conformidad con los principios recogidos en el anexo 7 del anexo B de la resolución A.744(18) enmendada.

3.12 **“Zonas estructurales críticas”**: las zonas que, a juzgar por los cálculos pertinentes, necesitan vigilancia o que, a la vista del historial de servicio del buque de que se trata o de buques gemelos o análogos, son susceptibles de agrietarse, alabearse o corroerse de forma que menoscabarían la integridad estructural del buque.

3.13 **“Zonas sospechosas”**: las zonas en las que se observe corrosión importante o que, a juicio del inspector, sean susceptibles de deteriorarse rápidamente.

3.14. **“Organización”**: la Organización Marítima Internacional.

4 DISPOSICIONES GENERALES

4.1 La Administración dará, o hará que se den, instrucciones detalladas a la OR, la cual se encargará de que los reconocimientos CAS se realicen de conformidad con lo dispuesto en las secciones 5 a 10 del Plan.

4.2 Nada de lo dispuesto en el Plan impedirá que una Administración realice ella misma los reconocimientos CAS siempre que tales reconocimientos sean como mínimo tan eficaces como los estipulados en las secciones 5 a 10 del Plan.

4.3 La Administración exigirá que los petroleros de categoría 1 y de categoría 2 que enarboleden su pabellón permanezcan fuera de servicio durante los periodos que se mencionan en los párrafos 5.1.1 y 5.1.2, respectivamente, hasta que se les haya expedido una declaración de cumplimiento válida.

5 AMBITO DE APLICACION, ALCANCE Y CALENDARIO

5.1 Ambito de aplicación

Las prescripciones del CAS se aplicarán a:

- .1 los petroleros de categoría 1 definidos en la sección 3, en los casos en que se requiera autorización para que el buque continúe en servicio después del aniversario, en 2005, de la fecha de entrega del buque, hasta la fecha programada en el calendario de cumplimiento de las prescripciones relativas al doble casco de la regla 13F, que se indica en la regla 13G.
- .2 los petroleros de categoría 2 definidos en la sección 3, en los casos en que se requiera autorización para que el buque continúe en servicio después del aniversario, en 2010, de la fecha de entrega del buque, hasta la fecha programada en el calendario de cumplimiento de las prescripciones relativas al doble casco de la regla 13F, que se indica en la regla 13G .

5.2 Alcance del CAS

El CAS se aplicará a los reconocimientos de la estructura del casco a la altura de los tanques de carga, cámaras de bombas, coferdanes, túneles de tuberías, espacios vacíos en la zona de la carga y todos los tanques de lastre.

5.3 Calendario

5.3.1 El primer reconocimiento CAS deberá coordinarse con las inspecciones del programa mejorado de reconocimientos de manera que tenga lugar al mismo tiempo que el reconocimiento intermedio o de renovación programado antes del aniversario en 2005 de la fecha de entrega del buque en el caso de los petroleros de categoría 1, y antes del aniversario en 2010 de la fecha de entrega del buque en el caso de los petroleros de categoría 2.

5.3.2 Todo reconocimiento CAS posterior exigido para la renovación de la declaración de cumplimiento deberá efectuarse al mismo tiempo que el reconocimiento intermedio o de renovación que deberá completarse antes de la fecha de expiración de la declaración de cumplimiento.

5.3.3 No obstante lo anterior, la compañía, con la anuencia de la Administración, podrá optar por realizar el primer reconocimiento CAS en una fecha distinta a la del reconocimiento arriba mencionado, siempre que se cumplan todas las prescripciones del CAS.

6 PRESCRIPCIONES PARA LA PLANIFICACION DEL RECONOCIMIENTO

6.1 Preparativos para el reconocimiento CAS

6.1.1 Procedimientos generales

6.1.1.1 Una planificación pormenorizada y temprana para identificar las zonas de posible riesgo es uno de los requisitos previos para completar con éxito y a tiempo el CAS. Para ello se deberá observar la siguiente secuencia de medidas.

6.1.1.2 La notificación por la compañía a la Administración y a la OR de su intención de proceder con el CAS, deberá hacerse al menos ocho meses antes de la fecha prevista de comienzo del reconocimiento CAS.

6.1.1.3 Al recibir tal notificación, la OR:

- .1 remitirá a la compañía el cuestionario para la planificación del reconocimiento (véase el apéndice 2) al menos siete meses antes de la fecha prevista de comienzo del reconocimiento; y
- .2 comunicará a la compañía si ha habido algún cambio en los niveles máximos permitidos de disminución del espesor de la estructura por corrosión aplicables al buque.

6.1.1.4 La compañía cumplimentará y devolverá el cuestionario para la planificación del reconocimiento a la OR al menos cinco meses antes de la fecha prevista de comienzo del reconocimiento CAS. La compañía remitirá una copia del cuestionario cumplimentado a la Administración.

6.1.1.5 El plan del reconocimiento para el CAS se cumplimentará y presentará debidamente firmado por la compañía a la OR al menos dos meses antes de la fecha prevista de comienzo del reconocimiento CAS. La compañía remitirá una copia del plan del reconocimiento para el CAS a la Administración.

6.1.1.6 En circunstancias especiales, tales como la vuelta a la actividad de un buque retirado del servicio o de acontecimientos inesperados tales como un periodo de paro debido a averías del casco o de las máquinas, la Administración podrá permitir, estudiando cada caso por separado, cierta flexibilidad en los plazos indicados en los párrafos 6.1.1.2 a 6.1.1.5 para el comienzo de los procedimientos CAS.

6.1.1.7 Tal flexibilidad estará siempre sujeta a que la OR tenga tiempo suficiente para completar el reconocimiento CAS y que la Administración examine el informe final del CAS y expida la declaración de cumplimiento antes de las fechas indicadas en el párrafo 5.1.

6.1.2 Plan del reconocimiento del CAS

6.1.2.1 La compañía elaborará el plan del reconocimiento del CAS en colaboración con la OR. La Administración podrá participar en la elaboración de dicho plan, si lo estima necesario. La OR deberá estar plenamente convencida de que el plan del reconocimiento se ajusta a las prescripciones del párrafo 6.2.2 antes de que dé comienzo el reconocimiento CAS. El reconocimiento CAS no comenzará hasta que se haya acordado el plan del reconocimiento.

6.1.2.2 El cuestionario para la planificación del reconocimiento se ajustará al modelo que figura en el apéndice 2.

6.2 Documentación del plan del reconocimiento

6.2.1 Al elaborar el plan del reconocimiento, se recopilará y examinará la siguiente información con miras a determinar los tanques, zonas y elementos estructurales que han de ser examinados:

- .1 información básica sobre el buque y situación con respecto a los reconocimientos;
- .2 planos estructurales principales de los tanques de carga y de lastre (dibujos de escantillones), incluida la información relativa al uso de acero de gran resistencia a la tracción;
- .3 informe sobre la evaluación del estado del buque elaborado conforme a lo dispuesto en el anexo 9 del anexo B de la resolución A.744(18), enmendada y, cuando proceda, los informes finales anteriores del CAS;
- .4 informes sobre las mediciones de espesores;
- .5 historial de reparaciones y averías anteriores pertinentes del buque;
- .6 informes pertinentes de los reconocimientos e inspecciones anteriores realizados tanto por la OR como por la compañía;
- .7 historial de la carga y del lastre de los tres últimos años, incluidos los datos relativos al transporte de carga calentada;
- .8 pormenores de la planta de gas inerte y de los procedimientos de limpieza de los tanques, según lo indicado en el cuestionario del plan del reconocimiento;
- .9 información relativa a la transformación o modificación de los tanques de carga y de lastre del buque desde el momento de su construcción, y cualquier otro dato pertinente al respecto;
- .10 descripción e historial del revestimiento y del sistema de protección contra la corrosión (incluidos los ánodos y anotaciones previas de la sociedad de clasificación), de haberlos;

- .11 inspecciones realizadas por el personal de la compañía durante los tres últimos años con respecto a lo siguiente:
 - .1 deterioro estructural en general,
 - .2 fugas en los contornos de los tanques y tuberías,
 - .3 estado del revestimiento y del sistema de protección contra la corrosión (incluidos los ánodos), de haberlos;
- .12 información relativa al nivel de mantenimiento pertinente durante la explotación, incluidos:
 - .1 los informes de inspección en relación con la supervisión por el Estado rector del puerto que incluyan deficiencias en el casco;
 - .2 los casos de incumplimiento del sistema de gestión de la seguridad en relación con el mantenimiento del casco, incluidas las correspondientes medidas correctivas; y
- .13 toda otra información que ayude a identificar las zonas sospechosas y las zonas estructurales críticas.

6.2.2 El plan del reconocimiento incluirá toda información que permita la ejecución eficaz y con éxito del reconocimiento CAS y contendrá las prescripciones relativas a los reconocimientos minuciosos y las mediciones de espesores. El plan del reconocimiento incluirá lo siguiente:

- .1 información básica sobre el buque y pormenores de éste;
- .2 planos estructurales principales de los tanques de carga y de lastre (dibujos de escantillones), incluida la información relativa al uso de acero de gran resistencia a la tracción;
- .3 disposición de los tanques;
- .4 lista de los tanques con información sobre su uso, extensión de los revestimientos y sistemas de protección contra la corrosión;
- .5 condiciones para el reconocimiento (por ejemplo, información sobre la limpieza, desgasificación, ventilación, iluminación, etc., de los tanques);
- .6 disposiciones y métodos para acceder a estructuras;
- .7 equipo para reconocimientos;
- .8 selección de los tanques y zonas para el reconocimiento minucioso;
- .9 designación de los tanques para las pruebas con arreglo al anexo 3 del anexo B de la resolución A.744(18), enmendada;
- .10 selección de las zonas y secciones para las mediciones de espesores;
- .11 identificación de la firma de medición de espesores (TM);
- .12 experiencia de averías en relación con el buque de que se trate; y
- .13 zonas estructurales críticas y zonas sospechosas, cuando sea pertinente.

6.3 Documentación que procede llevar a bordo

6.3.1 La compañía se asegurará de que, además del plan del reconocimiento acordado, todos los demás documentos utilizados en la elaboración de dicho plan, a los que se hace referencia en el párrafo 6.2.1, están disponibles a bordo en el momento del reconocimiento CAS.

6.3.2 Antes del comienzo de cualquier parte del reconocimiento CAS, el inspector o inspectores que participen en el reconocimiento examinarán la documentación existente a bordo y se cerciorarán de que está completa, y analizarán su contenido para asegurarse de que el plan del reconocimiento sigue siendo pertinente.

7 PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL RECONOCIMIENTO CAS

7.1 Generalidades

7.1.1 Antes del comienzo de cualquier parte del reconocimiento CAS, tendrá lugar una reunión entre el inspector o inspectores participantes, el representante o representantes de la compañía que asistan al reconocimiento, el personal de la compañía de medición de espesores (según proceda) y el capitán del buque, con la finalidad de asegurarse de que todas las medidas previstas en el plan del reconocimiento han sido debidamente puestas en práctica para garantizar que la labor de reconocimiento se lleva a cabo de manera eficaz y en condiciones de seguridad.

7.1.2 El reconocimiento CAS será efectuado, como mínimo, por dos inspectores exclusivos de la OR con la debida competencia. Durante la medición de espesores estará presente a bordo un inspector competente de la OR para supervisar el proceso.

7.1.3 La OR designará al inspector o inspectores y al resto del personal que vaya a encargarse del CAS de cada buque y mantendrá registros a este efecto. El inspector o inspectores competentes tendrán pruebas documentales de que poseen experiencia en la realización de reconocimientos intermedios o de renovación

de conformidad con lo dispuesto en el Programa mejorado de reconocimientos para buques tanque. Asimismo, todo el personal de la OR al que vaya a asignarse funciones en relación con el CAS deberá completar un programa adecuado de formación y familiarización con anterioridad a la asignación de dichas funciones, a fin de que la OR pueda garantizar la aplicación coherente y uniforme del CAS. La Administración exigirá a la OR que mantenga un registro de la titulación y experiencia de los inspectores y de cualquier otro personal asignado a las tareas del CAS. La Administración exigirá a la OR que vigile el rendimiento del personal que haya participado de una forma u otra en la ejecución del Plan, y que a tal fin mantenga el debido registro.

7.1.4 Cuando el reconocimiento CAS se divida entre varias estaciones de reconocimiento, se pondrá a disposición de los inspectores participantes en la próxima estación de reconocimiento una lista de los puntos examinados y se indicará si se ha completado el reconocimiento CAS, antes de proseguir el reconocimiento.

7.1.5 Cuando los inspectores participantes consideren necesario efectuar reparaciones, se indicará en una lista numerada cada pieza que deba repararse. Siempre que se lleven a cabo reparaciones, deberán documentarse los detalles de la misma refiriéndose específicamente a las piezas de la lista numerada.

7.1.6 Cuando los inspectores participantes consideren que es aceptable postergar una reparación del casco más allá de una fecha anteriormente fijada, dicha decisión no deberá dejarse exclusivamente a la discreción de los inspectores participantes. En tales circunstancias, deberá consultarse a la sede o al centro regional de la OR, que deberá aprobar la medida recomendada.

7.1.7 El reconocimiento CAS no estará completo a menos que todas las recomendaciones y condiciones de la sociedad de clasificación que guarden relación con las estructuras del casco inspeccionadas en el reconocimiento CAS se hayan rectificado de manera satisfactoria a juicio de la OR.

7.2 Alcance de los reconocimientos generales y minuciosos

7.2.1 Reconocimiento general

Durante el reconocimiento CAS se realizará un reconocimiento general de todos los espacios indicados en el párrafo 5.2.

7.2.2 Reconocimiento minucioso

En el siguiente cuadro figuran las prescripciones para los reconocimientos minuciosos durante el reconocimiento CAS:

Cuadro 7.2.2

Prescripciones del reconocimiento minucioso
Todos los anillos de bulárcama-de todos los tanques de lastre (véase la nota 1)
Todos los anillos de bulárcama-de un tanque lateral de carga (véase la nota 1)
30%, como mínimo, de todos los anillos de bulárcama-de cada uno de los tanques laterales de carga restantes (véase la nota 1)
Todos los mamparos transversales-de todos los tanques de carga y de lastre (véase la nota 2)
30%, como mínimo, de los baos reforzados y varengas, incluidos los miembros estructurales adyacentes-de cada tanque central de carga
Otros anillos de bulárcama transversales completos o baos reforzados y varengas, incluidos los miembros estructurales adyacentes, que considere necesarios el inspector

Notas:

1 Anillo de bulárcama transversal completo, incluidos los miembros estructurales adyacentes.

2 Mamparo transversal completo, incluidas las vagras y los sistemas de soporte y miembros adyacentes.

7.2.3 Los inspectores participantes podrán ampliar el alcance del reconocimiento minucioso si lo consideran necesario, teniendo en cuenta el plan del reconocimiento, el estado de los tanques inspeccionados, el estado del sistema de prevención de la corrosión, y también lo siguiente:

- .1 toda información de que se disponga sobre las zonas estructurales críticas;
- .2 tanques que tengan estructuras con escantillones reducidos junto con un sistema de prevención de la corrosión aprobado por la OR.

7.2.4 En aquellas zonas de los tanques en que los revestimientos estén en BUEN estado, el alcance de los reconocimientos minuciosos conforme a lo dispuesto en el párrafo 7.2.2 podrá ser objeto de una decisión especial de la OR. No obstante, en todos los casos se realizarán reconocimientos minuciosos suficientes que confirmen el estado medio real de la estructura y que permitan tomar nota de las disminuciones máximas observadas en la estructura.

7.3 Alcance de la medición de espesores

7.3.1 La medición de espesores se registrará utilizando los cuadros que figuran en el apéndice 2 del anexo 10 del anexo B de la resolución A.744(18), enmendada. Es recomendable archivar estos registros por medios electrónicos.

7.3.2 La medición de espesores se llevará a cabo antes o, en la medida de lo posible, al mismo tiempo que el reconocimiento minucioso.

7.3.3 En el siguiente cuadro figuran las prescripciones mínimas aplicables a la medición de espesores en el reconocimiento CAS:

Cuadro 7.3.3

Prescripciones aplicables a la medición de espesores	
1	En la zona de la carga: <ul style="list-style-type: none"> .1 Cada plancha de la cubierta .2 Tres secciones transversales .3 Cada plancha del fondo
2	Medición de miembros estructurales sujetos a reconocimientos minuciosos de conformidad con el párrafo 7.2.2, para su evaluación general y registro del tipo de corrosión
3	Zonas sospechosas
4	Determinadas tracas de la obra viva y de la obra muerta situadas fuera de la zona de la carga
5	Todas las tracas de la obra viva y de la obra muerta en la zona de la carga
6	Estructura interna de los tanques del pique de proa y de popa
7	Todas las planchas de la cubierta principal expuestas fuera de la zona de la carga y todas las planchas expuestas de la cubierta de las superestructuras del primer nivel

7.3.4 En aquellos lugares que sufran corrosión importante se aumentará el alcance de la medición de espesores de conformidad con lo dispuesto en el anexo 4 del anexo B de la resolución A.744(18), enmendada.

7.3.5 Además, la medición de espesores se podrá ampliar según juzguen necesario los inspectores participantes.

7.3.6 En aquellas zonas de los tanques en que los revestimientos estén en BUEN estado, el alcance de la medición de espesores conforme a lo dispuesto en el párrafo 7.3.3 podrá ser objeto de una decisión especial de la OR. No obstante, en todos los casos se tomarán suficientes mediciones de espesores para confirmar el estado medio real y la disminución máxima observada de la estructura.

7.3.7 La medición de espesores será suficiente para poder realizar los cálculos de resistencia de reserva de conformidad con lo dispuesto en el anexo 12 del anexo B de la resolución A.744(18), enmendada.

7.3.8 Se elegirán las secciones transversales donde se sospeche que tienen lugar las disminuciones máximas o donde esto sea observado mediante la medición del espesor de las planchas de cubierta. Por lo menos una de las secciones transversales incluirá un tanque de lastre situado en una sección central del buque, a la distancia máxima de 0,5L.

8 CRITERIOS DE ACEPTACION

Los criterios de aceptación para el CAS serán los que figuran en la resolución A.744(18), enmendada.

9 INFORMES SOBRE LOS RECONOCIMIENTOS CAS

9.1 Deberá elaborarse un informe sobre el reconocimiento CAS. En dicho informe se indicará la fecha, el lugar y, cuando proceda, si el reconocimiento se realizó en dique seco, a flote o en el mar. Cuando el reconocimiento se efectúe en diferentes estaciones de reconocimiento, habrá de elaborarse un informe para cada parte del reconocimiento.

9.2 Los informes del reconocimiento CAS, así como las medidas adoptadas, formarán un expediente verificable que se pondrá a disposición de la Administración, si ésta lo solicita.

9.3 Cada uno de esos informes incluirá, además, los siguientes elementos:

- .1 Alcance del reconocimiento:
 - .1 identificación de los espacios en los que se ha efectuado un reconocimiento general;
 - .2 identificación de los lugares en cada espacio en los que se ha efectuado un reconocimiento minucioso, así como de los medios utilizados para acceder a ellos; y
 - .3 identificación de los espacios, y de los lugares en cada espacio, en los que se han efectuado mediciones de espesores; y
- .2 Resultados del reconocimiento:
 - .1 extensión y estado del revestimiento en cada espacio. Identificación de los espacios provistos de ánodos y estado general de los ánodos;
 - .2 informe sobre el estado estructural de cada espacio que incluirá información sobre los siguientes aspectos, según proceda:
 - .1 corrosión (ubicación y tipo, indicando la existencia de ranuras, picaduras, etc.);
 - .2 grietas (ubicación, descripción y extensión);
 - .3 pandeo (ubicación, descripción y extensión);
 - .4 hendeduras (ubicación, descripción y extensión); y
 - .5 zonas que presentan corrosión importante; y
- .3 Medidas adoptadas en relación con las conclusiones:
 - .1 información sobre las reparaciones efectuadas en miembros estructurales de los espacios indicados, incluidos el método de reparación y el alcance de ésta; y
 - .2 lista de elementos que hay que mantener en observación para planificar las inspecciones y los reconocimientos futuros, incluida la medición de espesores.

9.4 Si no se detectan deficiencias, habrá que indicarlo en el informe correspondiente a cada espacio.

9.5 El texto del informe irá acompañado de fotografías que ilustren el estado general de cada espacio, y también de fotografías o esbozos representativos de cualquiera de los elementos antes mencionados.

9.6 El inspector participante verificará y refrendará el informe sobre las mediciones de espesores.

9.7 Los inspectores participantes firmarán el informe sobre el reconocimiento.

10 INFORME FINAL DEL CAS PARA LA ADMINISTRACION

10.1 Examen del CAS por la OR

10.1.1 La OR llevará a cabo en su sede un examen de verificación de los informes sobre los reconocimientos, los documentos, fotografías y otros datos relacionados con el CAS, tal como se indica en la sección 9, con el fin de determinar y confirmar que se han cumplido las prescripciones del CAS.

10.1.2 Las personas que realicen ese examen no estarán relacionadas en modo alguno con el reconocimiento CAS de que se trate.

10.2 Informe final del CAS para la Administración

10.2.1 La OR elaborará un informe final del CAS para la Administración al concluir el reconocimiento CAS y tras el examen de los informes sobre los reconocimientos realizados en la sede de la OR, tal como se indica en el párrafo 10.1.1.

10.2.2 La OR presentará el informe final del CAS a la Administración sin demora y en todo caso a más tardar dos meses antes de la fecha en que se deba expedir al buque una declaración de cumplimiento.

10.2.3 El informe final del CAS incluirá, como mínimo:

- .1 los siguientes datos de carácter general:

Nombre del buque

Número IMO

Estado de abanderamiento

Puerto de matrícula

- Arqueo bruto
- Peso muerto (toneladas métricas)
- Calado correspondiente a la línea de carga de verano
- Fecha de entrega
- Categoría del buque
- Fecha de cumplimiento de lo dispuesto en la regla 13F
- Compañía
- Referencia para la identificación del informe
- .2 un resumen en el que se indique el lugar y la fecha del reconocimiento, cómo se realizó y quién lo hizo;
- .3 una relación de toda la documentación pertinente, incluido el plan del reconocimiento;
- .4 una declaración sobre el estado del sistema o sistemas de prevención de la corrosión utilizados en los espacios;
- .5 una relación de todos los informes sobre medición de espesores;
- .6 un resumen de las conclusiones de los reconocimientos generales;
- .7 un resumen de las conclusiones de todos los reconocimientos minuciosos;
- .8 un resumen de las reparaciones efectuadas en el casco;
- .9 la identificación de todas las zonas en que se haya detectado corrosión importante, con su ubicación, extensión y estado;
- .10 un resumen de los resultados de la evaluación de mediciones de espesores en el que se indiquen las zonas y secciones en las que se efectuaron dichas mediciones;
- .11 una evaluación de la resistencia estructural del buque y la valoración del cumplimiento de los criterios de aceptación indicados en la sección 8;
- .12 una declaración indicando si se han cumplido todas las prescripciones aplicables del CAS;
- .13 una recomendación a la Administración acerca de si se debe permitir que el buque continúe operando hasta la fecha prevista en la regla 13G a efectos del cumplimiento con las prescripciones de la regla 13F o durante el periodo de validez del CAS, si éste es anterior; y
- .14 conclusiones.

11 VERIFICACION DEL CAS POR LA ADMINISTRACION

11.1 La Administración, además de las instrucciones que pueda haber dado a la OR a la que haya autorizado para efectuar los reconocimientos del programa mejorado de reconocimientos, dará a esa OR y a las compañías que exploten buques petroleros de categoría 1 y categoría 2 que enarboles su pabellón, instrucciones que permitan a dicha Administración supervisar ella misma la eficacia del CAS y verificar su cumplimiento.

11.2 La administración, con objeto de garantizar la aplicación uniforme y coherente del CAS, establecerá, como mínimo, procedimientos que le permitan:

- .1 aplicar las prescripciones del CAS;
- .2 supervisar la labor relativa al CAS que la OR realiza en su nombre;
- .3 examinar el informe final del CAS;
- .4 examinar casos de buques que se hayan propuesto para una nueva evaluación del CAS; y
- .5 expedir la declaración de cumplimiento.

11.3 La Administración examinará el informe final del CAS antes de expedir la declaración de cumplimiento, registrará y documentará los resultados y conclusiones del examen y su decisión de aceptar o rechazar el informe final del CAS, y establecerá un registro del examen.

11.4 La Administración se cerciorará de que toda persona asignada a las tareas de supervisar la ejecución del CAS o examinar el informe final del CAS:

- .1 cuenta con la competencia y experiencia exigidas por la Administración;

- .2 recibe órdenes directas de la Administración; y
- .3 no tiene ningún tipo de relación con la OR que haya llevado a cabo el reconocimiento del CAS objeto de examen.

12 NUEVA EVALUACION DE BUQUES QUE NO HAYAN SUPERADO LAS PRESCRIPCIONES DEL CAS

12.1 Un buque que, a juicio de la Administración, no haya satisfecho las prescripciones del CAS, podrá ser sometido a una nueva revisión. En tal caso, será necesario analizar las deficiencias que condujeron a la Administración a no expedir la declaración de cumplimiento y, posteriormente, se analizarán las medidas correctivas adoptadas para subsanar tales deficiencias, a fin de determinar si se han cumplido las prescripciones del CAS.

12.2 Como regla de carácter general, la nueva evaluación será realizada por la OR y por la Administración que habían efectuado el reconocimiento CAS anterior.

12.3 Si un buque que no haya superado el reconocimiento CAS cambia de pabellón, la nueva Administración pedirá a la anterior, de conformidad con lo dispuesto en la regla 8 3), que le remita copias de la documentación del CAS relativa al buque, con el fin de determinar si se han subsanado las deficiencias que condujeron a la Administración anterior a no expedir la declaración de cumplimiento al buque y si el CAS se aplica de manera uniforme y coherente.

12.4 Como regla de carácter general, la nueva evaluación se realizará lo antes posible y en todos los casos, de acuerdo a lo dispuesto en el párrafo 5.3, a más tardar seis meses después de la fecha en la cual la Administración decidió no expedir la declaración de cumplimiento al buque.

13 DECLARACION DE CUMPLIMIENTO

13.1 La Administración, de conformidad con sus procedimientos, expedirá una declaración de cumplimiento a cada buque que, a criterio de dicha Administración, haya superado el reconocimiento CAS.

13.2 La declaración de cumplimiento se redactará en el idioma oficial de la Administración expedidora según el modelo que figura en el apéndice 1. Si el idioma utilizado no es inglés, francés o español, el texto incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

13.3 El original de la declaración de cumplimiento se llevará a bordo junto con el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.

13.4 También, se llevará a bordo, junto con la declaración de cumplimiento, una copia del informe final del CAS que la Administración examinó para expedir la declaración de cumplimiento y una copia del registro del examen, tal como se especifica en el párrafo 11.3.

13.5 La Administración remitirá a la OR una copia certificada de la declaración de cumplimiento y una copia del registro del examen, como se especifica en el párrafo 11.3, que se guardarán junto con el informe final del CAS.

13.6 La declaración de cumplimiento será válida, una vez terminado el reconocimiento del CAS, hasta la primera de las dos fechas siguientes:

- .1 la fecha en la cual el buque deba someterse:
 - .1 a un reconocimiento intermedio, de conformidad con la regla 4 1) c); o
 - .2 a un reconocimiento de renovación, de conformidad con la regla 4 1) b); o
- .2 la fecha en que el buque tenga que cumplir las prescripciones de la regla 13F, de conformidad con la regla 13G.

13.7 Si la declaración de cumplimiento expira antes de la fecha en que el buque tenga que cumplir las prescripciones de la regla 13F, de conformidad con la regla 13G, el buque, para poder continuar operando después de la fecha de expiración de su declaración de cumplimiento, deberá someterse a un reconocimiento de renovación del CAS de conformidad con las prescripciones de las secciones 5 a 10.

13.8 La Administración podrá considerar y reconocer que la declaración de cumplimiento de un buque sigue siendo válida y plenamente vigente si:

- .1 el buque se transfiere a una OR que no sea la que presentó el informe final del CAS que fue examinado y aceptado para la expedición de la declaración de cumplimiento; o
- .2 el buque es explotado por una compañía que no sea la que lo explotaba cuando concluyó el reconocimiento del CAS;

siempre y cuando el periodo de validez y los términos y condiciones para la expedición de la declaración de cumplimiento de que se trate sigan siendo los que adoptó la Administración en el momento de expedición de la declaración de cumplimiento.

13.9 Si un buque con una declaración de cumplimiento válida se transfiere al pabellón de otra Parte, la nueva Administración podrá expedir a dicho buque una nueva declaración de cumplimiento basándose en la declaración de cumplimiento expedida por la Administración anterior, a condición de que la nueva Administración:

- .1 solicite a la Administración anterior y reciba, de conformidad con la regla 8 3), copias de todos los documentos del CAS relativos a ese buque que la Administración anterior ha utilizado para la expedición o renovación y el mantenimiento de la validez de la declaración de cumplimiento expedida al buque en el momento de la transferencia;
- .2 establezca que la OR que presentó los informes finales del CAS a la Administración anterior es una OR autorizada para actuar en su nombre;
- .3 examine la documentación a que se hace referencia en el subpárrafo .1 y compruebe que se cumplen satisfactoriamente las prescripciones del CAS; y
- .4 limite el periodo y los términos y condiciones de validez de la declaración de cumplimiento que va a emitir a los que ya ha establecido la Administración anterior.

13.10 La Administración:

- .1 suspenderá y/o retirará el certificado de cumplimiento de un buque si éste deja de cumplir las prescripciones del CAS; y
- .2 retirará el certificado de cumplimiento de un buque si éste ya no está autorizado a enarbolar su pabellón.

14 COMUNICACION DE INFORMACION A LA ORGANIZACION

14.1 La Administración comunicará a la Organización:

- .1 los pormenores de las declaraciones de cumplimiento que expida;
- .2 las circunstancias de la suspensión o retirada de declaraciones de cumplimiento expedidas por ella; y
- .3 los pormenores de los buques a los que haya decidido no expedir una declaración de cumplimiento y los motivos pertinentes.

14.2 La Organización distribuirá dicha información a todas las Partes en el MARPOL 73/78 y mantendrá una base de datos electrónica con dicha información, a la que únicamente podrán acceder las Partes en el MARPOL 73/78.

Apéndice 1

MODELO DE LA DECLARACION DE CUMPLIMIENTO DECLARACION DE CUMPLIMIENTO

Expedida en virtud de las disposiciones del Plan de evaluación del estado del buque (CAS) adoptado por la Organización mediante la resolución MEPC.94 (46), con la autoridad conferida por el Gobierno de:

.....
(nombre completo del país)

Datos relativos al buque

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Peso muerto (toneladas métricas)

Número IMO

Categoría de buque tanque

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con las prescripciones del CAS (resolución MEPC.94(46));
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el estado de la estructura del buque es satisfactorio en todos los aspectos y que el buque cumple las prescripciones del CAS.

Esta declaración de cumplimiento es válida hasta

Expedida en

(Lugar de expedición)

.....
(Fecha de expedición)

.....
(firma del funcionario debidamente autorizado
que expide el declaración)

(Sello o estampilla de la autoridad)

Apéndice 2

CUESTIONARIO PARA LA PLANIFICACION DEL RECONOCIMIENTO

La información que figura a continuación permitirá a la compañía, en colaboración con la OR, confeccionar un plan del reconocimiento que cumpla las prescripciones del CAS.

Es fundamental que al cumplimentar el presente formulario la compañía facilite información actualizada.

El presente cuestionario, una vez cumplimentado, incluirá toda la información y material prescritos por el CAS.

Pormenores

Nombre del buque:

Número IMO:

Estado de abanderamiento:

Puerto de matrícula:

Arqueo bruto:

Peso muerto (toneladas métricas):

Calado correspondiente a la línea de carga de verano:

Fecha de entrega:

Categoría del buque:

Fecha de cumplimiento de lo dispuesto en la regla 13F:

Compañía:

Referencia para la identificación del informe:

Información sobre los medios de acceso para realizar los reconocimientos minuciosos y la medición de espesores:

Se pide a la compañía que indique en el cuadro que figura a continuación los medios de acceso a las estructuras en las que van a realizarse el reconocimiento minucioso y la medición de espesores.

Un *reconocimiento minucioso* es un reconocimiento de los elementos estructurales que se encuentran dentro del campo visual inmediato del inspector encargado, es decir, preferentemente al alcance de la mano.

Espacios		Andamios provisionales	Balsas	Escalas	Acceso Directo	Otros medios (especifíquense)
Pique de proa						
Tanques laterales	Bajo cubierta					
	Forro del costado					
	Varenga					
	Mamparo longitudinal					
	Mamparo transversal					

--

Inspecciones realizadas por la compañía

Usando un formato semejante al del cuadro que figura a continuación (proporcionado a modo de ejemplo), la compañía facilitará pormenores de los resultados de sus inspecciones durante los últimos tres años de todos los tanques de **CARGA** y **LASTRE** y de los espacios **VACIOS** de la zona de la carga, de conformidad con las prescripciones de la resolución A.744(18), enmendada, y del CAS.

Espacios (indicar número de cuadernas y si están a babor o estribor)	Protección contra la corrosión (1)	Extensión del revestimiento (2)	Estado del revestimiento (3)	Deterioro Estructural (4)	Historial de los tanques (5)
Tanques de carga centrales:					
Tanques de carga laterales:					
Tanques de decantación:					
Tanques de lastre:					
Pique de popa					
Pique de proa					
Otros espacios:					

* Indíquense los tanques que se utilizan para hidrocarburos/lastre.

1) RD= Revestimiento duro; RB = Revestimiento blando;

A= Anodos; SP = Sin protección.

2) S= Parte superior; M = Sección media; I = Parte inferior;

C= Completo.

3) B= Bueno; R = Regular; D = Deficiente; NR = Nuevo revestimiento.

- 4) N= No se han registrado resultados; S = Se han registrado resultados. La descripción de éstos se adjuntará al cuestionario.
- 5) DR= Daños y reparaciones
 F= Fugas
 Tr= Transformación
 SPC= Sistema de protección contra la corrosión (se adjuntarán los informes)

Informes sobre las inspecciones realizadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto

Relación de los informes de las inspecciones realizadas en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto donde se describan las deficiencias relacionadas con el casco y se incluya la información pertinente sobre las deficiencias:

Sistema de gestión de la seguridad

Relación de los casos de incumplimiento relacionados con el mantenimiento del casco, incluidas las correspondientes medidas correctivas:

Nombre de la compañía de medición de espesores (TM): _____

**RESOLUCION MEPC.95(46)
 adoptada el 27 de abril de 2001**

**ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
 PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973**

(Enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78 y al Suplemento del Certificado IOPP)

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973"), y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), en los que, conjuntamente, se especifica el procedimiento de enmienda del Protocolo

de 1978 y se confiere al órgano competente de la Organización la función de examinar y adoptar las enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

HABIENDO EXAMINADO la propuesta de enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78, que el Comité aprobó en su 45o. periodo de sesiones y distribuyó de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

HABIENDO EXAMINADO TAMBIEN la propuesta de enmiendas al Suplemento del Certificado IOPP, que es consecuencia de las enmiendas propuestas para la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78 y al Suplemento del Certificado IOPP, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de marzo de 2002, salvo que, con anterioridad a esa fecha un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de septiembre de 2002 si se aceptan con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el Anexo; y

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el MARPOL 73/78 copias de la presente resolución y de su anexo.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

1 *Se sustituye el actual texto de la regla 13G por el siguiente:*

“Regla 13G

Prevención de la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje o varada Medidas aplicables a los buques tanque existentes

1) La presente regla:

- a) se aplicará a los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción, cuya quilla sea colocada o cuya entrega se produzca antes de las fechas estipuladas en la regla 13F 1) del presente anexo; y
- b) no se aplicará a los petroleros que cumplan lo prescrito en la regla 13F del presente anexo, respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción, cuya quilla sea colocada o cuya entrega se produzca antes de las fechas estipuladas en la regla 13F 1) del presente anexo; y
- c) no se aplicará a los petroleros regidos por el subpárrafo a) anterior, que cumplan lo prescrito en las regla 13F 3) a) y b) o 13F 4) o 13F 5) del presente anexo, aun cuando no se ajusten completamente a lo prescrito sobre las distancias mínimas entre los límites de los tanques de carga y el costado del buque y las planchas del fondo. En tal caso, las distancias de protección en el costado no serán inferiores a las estipuladas en el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel para el emplazamiento de los tanques de carga en los buques de tipo 2, y las distancia de protección del fondo cumplirán lo dispuesto en la regla 13E 4) b) del presente anexo.

2) A los efectos de la presente regla:

- a) Por "dieseloil pesado" se entiende el dieseloil cuya destilación a una temperatura que no sea superior a 340°C reduzca su volumen en un 50% como máximo al ser sometido a ensayo por el método aceptado por la Organización.
- b) Por "fueloil" se entiende los destilados pesados o los residuos de crudos o las mezclas de estos productos, destinados a ser utilizados como combustible para la producción de calor o de energía de una calidad equivalente a la especificación aceptada por la Organización.
- 3) A los efectos de la presente regla, los petroleros se dividen en las siguientes categorías:
- a) Por "petroleros de categoría 1" se entiende los petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas que transportan cargas de crudos, fueloil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga, y los petrolero de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas que transportan hidrocarburos distintos de los mencionados anteriormente, que no cumplen las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos definidos en la regla 1 26) del presente anexo;
- b) por "petroleros de categoría 2" se entiende los petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas que transportan crudos, fueloil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga, y los petroleros de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas que transporten hidrocarburos distintos de los mencionados anteriormente, que cumplen las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos definidos en la regla 1 26) del presente anexo;
- c) por "petroleros de categoría 3" se entiende los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas pero inferior a los especificados en los subpárrafos a) o b) del presente párrafo.
- 4) Los petroleros a los que se aplique la presente regla cumplirán las prescripciones de la regla 13F del presente anexo a más tardar en la fecha del aniversario de la entrega del buque del año que figura en el siguiente cuadro:

Categoría de petrolero	Año
Categoría 1	2003 para los buques entregados en 1973 o anteriormente, 2004 para los buques entregados en 1974 y 1975 2005* para los buques entregados en 1976 y 1977 2006* para los buques entregados en 1978, 1979 y 1980 2007* para los buques entregados en 1981 o posteriormente
Categoría 2	2003 para los buques entregados en 1973 o anteriormente, 2004 para los buques entregados en 1974 y 1975 2005 para los buques entregados en 1976 y 1977 2006 para los buques entregados en 1978 y 1979 2007 para los buques entregados en 1980 y 1981 2008 para los buques entregados en 1982 2009 para los buques entregados en 1983 2010* para los buques entregados en 1984 2011* para los buques entregados en 1985 2012* para los buques entregados en 1986 2013* para los buques entregados en 1987 2014* para los buques entregados en 1988 2015* para los buques entregados en 1989 o posteriormente

Categoría 3	<p>2003 para los buques entregados en 1973 o anteriormente,</p> <p>2004 para los buques entregados en 1974 y 1975</p> <p>2005 para los buques entregados en 1976 y 1977</p> <p>2006 para los buques entregados en 1978 y 1979</p> <p>2007 para los buques entregados en 1980 y 1981</p> <p>2008 para los buques entregados en 1982</p> <p>2009 para los buques entregados en 1983</p> <p>2010 para los buques entregados en 1984</p> <p>2011 para los buques entregados en 1985</p> <p>2012 para los buques entregados en 1986</p> <p>2013 para los buques entregados en 1987</p> <p>2014 para los buques entregados en 1988</p> <p>2015 para los buques entregados en 1989 o posteriormente</p>
-------------	--

* A reserva del cumplimiento de las disposiciones del párrafo 7).

- 5) No obstante las disposiciones del párrafo 4) de la presente regla:
- a) en el caso de un petrolero de categoría 2 o 3 provisto solamente de dobles fondos o de dobles forros en los costados no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que abarcan toda la longitud de los tanques de carga o espacios de doble casco no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que abarcan toda la longitud de los tanques de carga, pero que no cumple las condiciones para ser exento del cumplimiento de las disposiciones del párrafo 1) c) de la presente regla, la Administración podrá permitir que dicho buque siga operando después de la fecha especificada en el párrafo 4) de la presente regla, siempre que:
 - i) el buque ya prestase servicio el 1 de julio de 2001;
 - ii) la Administración esté satisfecha mediante la verificación de los registros oficiales de que el buque cumple las condiciones especificadas anteriormente;
 - iii) las condiciones del buque especificadas anteriormente no cambien; y
 - iv) dicha operación no continúe después de la fecha en que el buque alcance 25 años contados desde la fecha de entrega;
 - b) en el caso de un petrolero de categoría 2 o 3 distinto de los petroleros mencionados en el subpárrafo a) del presente párrafo que cumpla las disposiciones del párrafo 6) a) o b) de la presente regla, la Administración podrá permitir que dicho petrolero siga operando después de la fecha especificada en el párrafo 4) de la presente regla, siempre que dicha operación no continúe después de la fecha del aniversario en 2017 de la entrega del buque o la fecha en que el buque alcance 25 años contados desde su fecha de entrega, si ésta es anterior.
- 6) Todo petrolero de categoría 1 de 25 años o más, contados desde la fecha de entrega, cumplirá una de las siguientes disposiciones:
- a) los tanques laterales o los espacios del doble fondo no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que satisfacen las prescripciones relativas a anchura y altura establecidas en la regla 13E 4) abarcan por lo menos el 30% de L_t , y todo el puntal del buque en ambos costados, o por lo menos el 30% del área proyectada del forro exterior del fondo dentro de los límites de L_t , siendo L_t la sección definida en la regla 13E 2); o
 - b) el buque utiliza el método de carga con equilibrio hidrostático, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.
- 7) La Administración podrá permitir que un petrolero de categoría 1 siga operando después de la fecha del aniversario en 2005 de la entrega del buque, y que un petrolero de categoría 2 siga operando después de la fecha del aniversario en 2010 de la entrega del buque, a reserva de que cumpla lo dispuesto en el Plan de evaluación del estado del buque adoptado por el Comité de Protección del

Medio Marino mediante la resolución MEPC.94(46), tal como se enmiende ésta, siempre y cuando tales enmiendas se adopten, entren en vigor y surtan efecto de conformidad con las disposiciones del artículo 16 del presente Convenio relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al apéndice de un anexo;

- 8) a) La Administración del Estado que autorice la aplicación del párrafo 5) de la presente regla, o permita, suspenda, retire o no aplique las disposiciones del párrafo 7) de esta regla, a un buque que tenga derecho a enarbolar su pabellón comunicará inmediatamente los pormenores del caso a la Organización para que ésta los distribuya a las Partes en el presente Convenio para su información y para que adopten las medidas pertinentes, si es necesario.
- b) Las partes en el presente Convenio tendrán derecho a negar la entrada a los petroleros que operen de conformidad con las disposiciones del párrafo 5) de la presente regla en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción. En dichos casos, las partes comunicarán los pormenores del caso a la Organización para que ésta los distribuya a las Partes en el presente Convenio para su información.”

ENMIENDAS AL APENDICE II DEL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

Enmiendas al Suplemento del Certificado IOPP (Modelo B)

2 *Se sustituye el actual párrafo 5.8.4 por el siguiente:*

“5.8.4 El buque está sujeto a la regla 13G y:

- .1 debe cumplir con la regla 13F a más tardar el
- .2 está configurado de tal manera que los siguientes tanques o espacios no se utilizan para el transporte de hidrocarburos
- .3 está provisto del manual de operaciones aprobado el de conformidad con la resolución MEPC.64(36)
- .4 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 13G 5) a)
- .5 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 13G 5) b)
- .6 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 13G 7) ”

SEGUNDA SECCION

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

ACUERDO por el que se dan a conocer las enmiendas adoptadas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y a los anexos del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 y su protocolo de 1978.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Relaciones Exteriores.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

LUIS ERNESTO DERBEZ BAUTISTA y PEDRO CERISOLA y WEBER, Secretarios de Relaciones Exteriores y de Comunicaciones y Transportes, respectivamente, con fundamento en los artículos 28 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4o. de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 2o. y 3o. de la Ley del Diario Oficial de la Federación y Gacetas Gubernamentales; 7o. del Reglamento Interior de la Secretaría de Relaciones Exteriores; y 5o. del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y

CONSIDERANDO

Que el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS/74), fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el 27 de diciembre de 1976, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 20 de enero de 1977;

Que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos depositó su instrumento de adhesión al Convenio SOLAS/74, ante el Secretario General de la entonces Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (ahora Organización Marítima Internacional), el 28 de marzo de 1977;

Que el Convenio SOLAS/74, fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de mayo de 1977;

Que el Convenio SOLAS/74 incluye un Anexo, constituido por Capítulos con reglamentaciones de carácter técnico, los que han sufrido diversas enmiendas, cuya vigencia se ha producido de conformidad con lo establecido en el artículo VIII b) vii) 2), del Convenio SOLAS/74, que establece: "Toda enmienda al Anexo no referida al Capítulo I entrará en vigor, con respecto a todos los Gobiernos Contratantes, exceptuados los que la hayan recusado en virtud de lo previsto en el apartado vi) 2) del presente párrafo y que no hayan retirado su recusación, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada. No obstante, antes de la fecha fijada para la entrada en vigor de la enmienda cualquier Gobierno Contratante podrá notificar al Secretario General de la Organización que se exime de la obligación de darle efectividad durante un periodo no superior a un año, contando desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda, o durante el periodo, más largo que ése, que en el momento de la aprobación de tal enmienda pueda fijar una mayoría de dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado";

Que el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, y su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el 20 de diciembre de 1991, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 28 de enero de 1992;

Que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos depositó sus instrumentos de adhesión y ratificación, al MARPOL 73/78, ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, el 23 de abril de 1992;

Que el MARPOL 73/78, fue publicado en el Diario Oficial de la Federación los días 7 y 8 de julio de 1992;

Que el MARPOL 73/78 a la fecha cuenta con seis Anexos, de los cuales México es Parte de los Anexos I, II y V, los que han sufrido diversas enmiendas, cuya vigencia se ha producido de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del MARPOL 73/78, en el cual se establece que "una enmienda a un apéndice de un anexo del Convenio se considerará aceptada al término de un plazo, no menor de diez meses, que determinará el órgano competente en el momento de su adopción, salvo que, dentro de ese plazo, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, según cual de esas dos condiciones se cumplan antes, notifique a la Organización que rechazan la enmienda";

Con respecto a la entrada en vigor, esto se hará de conformidad con el artículo 16 2) g) ii) que señala "en el caso de una enmienda al Protocolo de 1978, a un apéndice de un anexo o a un anexo del Convenio que se efectúe con arreglo al procedimiento especificado en el inciso iii) del apartado f) de este párrafo, la enmienda que se considere aceptada de conformidad con las condiciones precedentes entrará en vigor seis meses después de su aceptación con respecto a todas las Partes, exceptuadas aquellas, que antes de esa fecha, hayan declarado que no la aceptan o notificado en virtud del inciso ii) del apartado f) de este párrafo, que su aprobación expresa es necesaria";

Que el Gobierno de México al adherirse al Convenio SOLAS/74, enmendado y al MARPOL 73/78 (Anexos I, II y V), está obligado a cumplir plenamente con las disposiciones a que se refieren los párrafos anteriores, en relación con su entrada en vigor;

Que es necesario que las enmiendas al Anexo del Convenio SOLAS/74 y a los Anexos I, II y V del MARPOL 73/78 sean publicadas en el Diario Oficial de la Federación, a fin de darlas a conocer a las instancias públicas y privadas competentes en el cumplimiento de tales disposiciones;

Que la Secretaría de Relaciones Exteriores es la responsable de dar seguimiento a los diversos tratados internacionales de los que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos forma Parte, y que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la responsable de regular, promover y organizar la marina mercante, así como de regular las comunicaciones y transportes por agua, y de la inspección de los servicios de la marina mercante, hemos tenido a bien expedir el siguiente:

**ACUERDO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LAS ENMIENDAS ADOPTADAS AL ANEXO DEL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, Y
A LOS ANEXOS DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION
POR LOS BUQUES, 1973 Y SU PROTOCOLO DE 1978**

ARTICULO PRIMERO.- El presente Acuerdo tiene por objeto dar a conocer las Enmiendas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS/74) y a los Anexos del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 y de su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). El Convenio SOLAS/74 tiene como finalidad normar al más alto nivel las condiciones que deben ser cumplidas por un buque en todos los aspectos concernientes a preservar la seguridad de la vida humana en el mar como son: construcción; compartimentado y estabilidad; instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas; prevención, detección y extinción de incendios; dispositivos de salvamento; radiocomunicaciones; seguridad de la navegación; transporte de grano; transporte de mercancías peligrosas; buques nucleares; gestión de la seguridad operacional de los buques; medidas de seguridad aplicables a las Naves de Gran Velocidad; medidas especiales para incrementar la seguridad marítima y las medidas de seguridad adicionales aplicables a los buques graneleros, que sin lugar a dudas contribuyen de manera significativa para que nuestros buques sean más seguros, eficientes y competitivos a nivel internacional.

Por su parte el Convenio MARPOL 73/78, se ocupa de normar al más alto nivel los aspectos de la contaminación del medio marino por hidrocarburos; por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, y para prevenir la contaminación por las basuras de los buques.

ARTICULO SEGUNDO.- Las Enmiendas a que se refiere el Artículo anterior, son las siguientes:

**CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA
EN EL MAR, 1974 (SOLAS/74), ENMENDADO**

- ⊖ Enmiendas al Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transportan Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ) adoptadas mediante la resolución MSC.14 (57), relativa a la lista de productos químicos. En vigor a partir del 13 de octubre de 1990.
- ⊖ Código Internacional para el Transporte sin Riesgo de Grano a Granel, adoptado mediante Resolución MSC.23 (59), que contiene reglas detalladas sobre el transporte de grano a granel, por prescripciones de índole más general, e incorpora las disposiciones pormenorizadas sobre el transporte de grano. En vigor a partir del 1 de enero de 1994.
- ⊖ Enmiendas al Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ), adoptadas mediante Resolución MSC. 58 (67), relativas a la aptitud del buque para conservar la flotabilidad y ubicación de los tanques de carga; disposición del buque; contención de la carga; trasvases de la carga; materiales de construcción; sistemas de respiración de los tanques de carga; instalaciones eléctricas; prevención y extinción de incendios y prescripciones especiales. En vigor a partir del 1 de julio de 1998.
- ⊖ Enmiendas al Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ) adoptadas mediante Resoluciones MSC.16 (58) sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación. En vigor a partir del 3 de febrero de 2000.
- ⊖ Código Internacional para la Seguridad del Transporte de Combustible Nuclear Irradiado, Plutonio y Desechos de Alta Actividad en Bultos a bordo de los Buques (Código CNI), adoptado mediante la Resolución MSC.88 (71), es aplicable a los buques que transportan carga de combustible nuclear irradiado. En vigor a partir del 1 de enero de 2001.

- ⊖ Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 2000 (Código NGV 2000), adoptado mediante Resolución MSC.97 (73) el cual es aplicable a las naves de gran velocidad que realizan viajes internacionales y cuyas quillas hayan sido colocadas, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, el 1 de julio de 2002 o posteriormente. En vigor a partir del 1 de julio de 2002.
- ⊖ Enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS), adoptadas mediante la Resolución MSC.104 (73), relativa a los planes para las operaciones de a bordo, certificación, verificación y control. En vigor a partir del 1 de julio de 2002.

**CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES,
1973 Y SU PROTOCOLO DE 1978 (MARPOL 73/78).**

- ⊖ Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, (Anexo V del MARPOL 73/78) adoptadas mediante la Resolución MEPC.36 (28), relativa a la eliminación de basuras en las zonas especiales. En vigor a partir del 18 de febrero de 1991.
- ⊖ Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, adoptadas mediante la Resolución MEPC.111(50), correspondiente a la Regla 13G, inclusión de la nueva Regla 13H y enmiendas consiguientes al Certificado IOPP del Anexo I del MARPOL 73/78 y que se refieren a la prevención de la contaminación accidental por hidrocarburos medidas aplicables a los petroleros existentes y la Regla 13H, contienen normas para la prevención de la contaminación por hidrocarburos procedentes de petroleros que transporten hidrocarburos pesados como carga. En vigor a partir del 5 de abril de 2005.
- ⊖ Enmiendas al Plan de Evaluación del Estado del Buque, adoptadas mediante Resolución MEPC.112(50). En vigor a partir del 5 de abril de 2005.

TRANSITORIO

UNICO.- El presente Acuerdo se publicará en el Diario Oficial de la Federación.

Firmado en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los treinta días del mes de junio de dos mil seis.-
El Secretario de Relaciones Exteriores, **Luis Ernesto Derbez Bautista**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Pedro Cerisola y Weber**.- Rúbrica.

RESOLUCION MEPC.36(28)

**aprobada por el Comité de Protección del Medio Marino
el 17 de octubre de 1989**

**APROBACION DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978
RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR
LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973**

(Enmiendas al Anexo V del MARPOL 73/78)

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado "Protocolo de 1978"), que confieren al órgano competente de la Organización la función de estudiar y aprobar enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

HABIENDO EXAMINADO en su 28° periodo de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 17 de agosto de 1990, salvo que, antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización que rechazan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 18 de febrero de 1991, una vez que hayan sido aceptadas de conformidad con lo indicado en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16) 2) e) del Convenio de 1973, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Anexo V del Protocolo de 1978;
5. PIDE ADEMAS al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Anexo V del Protocolo de 1978.

ANEXO

TEXTO DE LAS ENMIENDAS A LAS REGLAS DEL ANEXO V DEL MARPOL 73/78

(Regla 5: Eliminación de basuras en las zonas especiales –Asignación del carácter de zona especial al Mar del Norte- y regla 6: Excepciones)

Regla 5 – Eliminación de basuras en las zonas especiales

La frase introductoria se enmendó de modo que diga:

- "1) A los efectos del presente Anexo las zonas especiales son la zona del Mar Mediterráneo, la zona del Mar Báltico, la zona del Mar Negro, la zona del Mar Rojo, la "zona de los Golfos" y la zona del Mar del Norte, según se definen a continuación:"

Se añadió el nuevo subpárrafo f) siguiente:

- "f) Por zona del Mar del Norte se entiende este mar propiamente dicho y las aguas comprendidas dentro de los límites siguientes:
- i) el Mar del Norte, al Sur del paralelo 62°N y al Este del meridiano 4°W;
 - ii) el Skagerrak, cuyo límite meridional queda determinado al Este de Skagen por el paralelo 57°44,8'N; y
 - iii) el Canal de la Mancha y sus accesos al Este del meridiano 5°W al Norte del paralelo 48°30'N."

Regla 6 – Excepciones

Se enmendó el párrafo c) de modo que diga:

- "c) a la pérdida accidental de redes de pesca de fibras sintéticas, siempre que se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para impedir tal pérdida."

RESOLUCION MEPC.111(50)**Adoptada el 4 de diciembre de 2003****ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR
LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973****(Enmiendas a la regla 13G, inclusión de la nueva regla 13 H y enmiendas consiguientes al
Certificado IOPP del Anexo I del MARPOL 73/78)**

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), los cuales especifican conjuntamente el procedimiento de enmienda del Protocolo de 1978 y confieren al órgano competente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda a la regla 13G y las enmiendas consiguientes al Suplemento (Modelo B) del Certificado IOPP del Anexo I del MARPOL 73/78,

HABIENDO EXAMINADO TAMBIEN la propuesta de nueva regla 13H del Anexo I del MARPOL 73/78,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo I del MARPOL 73/78, cuyo texto figura en los anexos 1, 2, 3 y 4 de la presente resolución, cada uno de los cuales estará sujeto a un examen específico por las Partes con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16 2) f) ii) del Convenio de 1973;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 4 de octubre de 2004, a menos que antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes a observar que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las referidas enmiendas entrarán en vigor el 5 de abril de 2005 al ser aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, transmita a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en los anexos; y
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que transmita a los Miembros de la Organización que no son Partes en el MARPOL 73/78 copias de la presente resolución y de sus anexos.

ANEXO 1

ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

Se sustituye la regla 13G existente por la siguiente:

"Regla 13G**Prevención de la contaminación accidental por hidrocarburos - Medidas aplicables a los petroleros existentes**

- 1) Salvo disposición expresa en otro sentido, la presente regla:
 - a) se aplicará a los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada o cuya entrega se produzca antes de las fechas estipuladas en la regla 13F 1) del presente Anexo; y

b) no se aplicará a los petroleros que cumplan lo prescrito en la regla 13F del presente Anexo, respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada o cuya entrega se produzca antes de las fechas estipuladas en la regla 13F 1) del presente Anexo; y

c) no se aplicará a los petroleros regidos por el apartado a) anterior, que cumplan lo prescrito en la regla 13F 3) a) y b) o 13F 4) o 13F 5) del presente Anexo, aun cuando no se ajusten completamente a lo prescrito sobre las distancias mínimas entre los límites de los tanques de carga y el costado del buque y las planchas del fondo. En tal caso, las distancias de protección en el costado no serán inferiores a las estipuladas en el Código Internacional de Químicos para el emplazamiento de los tanques de carga en los buques de tipo 2, y las distancias de protección del fondo en el eje longitudinal cumplirán lo dispuesto en la regla 13E 4) b) del presente Anexo.

2) A los efectos de la presente regla:

a) Por "dieseloil pesado" se entiende el dieseloil distinto de aquellos destilados de los cuales más del 50% en volumen se destila a una temperatura no superior a 340°C al someterlos a ensayo por el método que sea considerado aceptable por la Organización¹.

b) Por "fueoil" se entiende los destilados pesados o los residuos de crudos o las mezclas de estos productos, destinados a ser utilizados como combustible para la producción de calor o de energía de una calidad equivalente a la especificación aceptada por la Organización².

3) A los efectos de la presente regla, los petroleros se dividen en las siguientes categorías:

a) Por "petroleros de categoría 1" se entiende los petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas que transportan crudos, fueoil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga, y los petroleros de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas que transportan hidrocarburos distintos de los mencionados anteriormente, que no cumplen las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos definidos en la regla 1 26) del presente Anexo;

b) por "petroleros de categoría 2" se entiende los petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas que transportan crudos, fueoil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga, y los petroleros de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas que transportan hidrocarburos distintos de los mencionados anteriormente, que cumplen las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos definidos en la regla 1 26) del presente Anexo; y

c) por "petroleros de categoría 3" se entiende los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas pero inferior a los especificados en los apartados a) o b) del presente párrafo.

4) Todo petrolero al que sea aplicable la presente regla cumplirá las prescripciones de la regla 13F del presente Anexo a más tardar el 5 de abril de 2005 o en el aniversario de la fecha de entrega del buque en la fecha o el año especificados en el siguiente cuadro:

Categoría de petrolero	Fecha o año
Categoría 1	5 de abril de 2005 para los buques entregados el 5 de abril de 1982 o anteriormente 2005 para los buques entregados después del 5 de abril de 1982
Categorías 2 y 3	5 de abril de 2005 para los buques entregados el 5 de abril de 1977 o anteriormente 2005 para los buques entregados después del 5 de abril de 1977 pero antes del 1 de enero de 1978 2006 para los buques entregados en 1978 y 1979 2007 para los buques entregados en 1980 y 1981 2008 para los buques entregados en 1982 2009 para los buques entregados en 1983 2010 para los buques entregados en 1984 o posteriormente

¹ Véase el método normalizado de ensayo (designación D86) de la *American Society for Testing and Material*.

² Véase la especificación para el fueoil número cuatro (designación D396) o más pesado, de la *American Society for Testing and Material*.

5) No obstante las disposiciones del párrafo 4) de la presente regla, en el caso de un petrolero de categoría 2 ó 3 provisto solamente de dobles fondos o de dobles forros en el costado no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que abarcan toda la longitud de los tanques de carga, o de espacios del doble casco no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que abarcan toda la longitud de los tanques de carga, pero que no cumple las condiciones para estar exento de las disposiciones del párrafo 1) c) de la presente regla, la Administración podrá permitir que dicho buque siga operando después de la fecha especificada en el párrafo 4) de esta regla, siempre que:

- a) el buque ya prestase servicio el 1 de julio de 2001;
- b) la Administración esté satisfecha mediante la verificación de los registros oficiales de que el buque cumple las condiciones especificadas anteriormente;
- c) las condiciones del buque especificadas anteriormente no cambien; y
- d) dicha operación no continúe después de la fecha en que el buque alcance 25 años contados desde su fecha de entrega.

6) Los petroleros de categoría 2 ó 3, que lleguen o hayan llegado a los 15 años contados desde la fecha de entrega, cumplirán lo dispuesto en el Plan de evaluación del estado del buque adoptado por el Comité de Protección del Medio Marino mediante la resolución MEPC.94(46), tal como se enmiende ésta, siempre y cuando tales enmiendas se adopten, entren en vigor y surtan efecto de conformidad con las disposiciones del artículo 16 del presente Convenio relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al apéndice de un Anexo.

7) En el caso de los petroleros de categoría 2 ó 3, la Administración podrá permitir que continúen operando después de la fecha especificada en el párrafo 4) de la presente regla, si los resultados satisfactorios del Plan de evaluación del estado del buque justifican que, en opinión de la Administración, el buque es apto para seguir operando, a condición de que la explotación no continúe después del aniversario de la fecha de entrega del buque en 2015 o en la fecha en que el buque alcance 25 años contados desde su fecha de entrega, si esta fecha es anterior.

- 8) a) La Administración de una Parte en el presente Convenio que autorice la aplicación del párrafo 5) de la presente regla, o permita, suspenda, retire o no aplique las disposiciones del párrafo 7) de esta regla a un buque que tenga derecho a enarbolar su pabellón, comunicará inmediatamente los pormenores del caso a la Organización para que ésta los distribuya a las Partes en el presente Convenio para su información y para que adopten las medidas pertinentes, si es necesario.
- b) Una Parte en el presente Convenio tendrá derecho a denegar la entrada en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción a los petroleros que operen de conformidad con lo dispuesto en:
 - i) el párrafo 5) de la presente regla, después del aniversario de la fecha de entrega del buque en 2015; o
 - ii) el párrafo 7) de la presente regla.

En tales casos, esa Parte comunicará a la Organización, para su distribución a las Partes en el presente Convenio, los pormenores al respecto para su información."

ANEXO 2

ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

Se añade la siguiente regla 13H después de la regla 13G:

"Regla 13H

Prevención de la contaminación por hidrocarburos procedente de petroleros que transporten hidrocarburos pesados como carga

- 1) La presente regla:
 - a) se aplicará a los petroleros de peso muerto igual o superior a 600 toneladas, que transporten hidrocarburos pesados como carga, cualquiera que sea la fecha de entrega; y
 - b) no se aplicará a los petroleros regidos por el apartado a) anterior que cumplan lo prescrito en la regla 13F 3) a) y b) o 13F 4) o 13F 5) del presente Anexo, aun cuando no se ajusten completamente a lo prescrito sobre las distancias mínimas entre los límites de los tanques de carga y el costado del buque y las planchas del fondo. En tal caso, las distancias de protección en el costado no serán inferiores a las estipuladas en el Código Internacional de

Quimiqueros para el emplazamiento de los tanques de carga en los buques de tipo 2, y las distancias de protección del fondo en el eje longitudinal cumplirán lo dispuesto en la regla 13E 4) b) del presente Anexo.

- 2) A los efectos de la presente regla, por "hidrocarburos pesados" se entiende cualquiera de los siguientes:
 - a) crudos con una densidad superior a 900 kg/m^3 , a 15°C ;
 - b) fueloils con una densidad superior a 900 kg/m^3 , a 15°C , o con una viscosidad cinemática superior a $180 \text{ mm}^2/\text{s}$, a 50°C ;
 - c) asfalto, alquitrán y sus emulsiones.
- 3) Los petroleros a los que se aplique la presente regla cumplirán las disposiciones de los párrafos 4) a 8) de esta regla, además de cumplir las disposiciones aplicables de la regla 13G.
- 4) A reserva de lo dispuesto en los párrafos 5), 6) y 7) de la presente regla, un petrolero al que se aplique esta regla cumplirá lo siguiente:
 - a) si es de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas, cumplirá las prescripciones aplicables de la regla 13F del presente Anexo a más tardar el 5 de abril de 2005; o
 - b) si es de peso muerto igual o superior a 600 toneladas pero inferior a 5 000 toneladas, estará provisto de tanques o espacios en el doble fondo de conformidad con lo prescrito en la regla 13F 7) a) del presente Anexo y de tanques o espacios laterales de conformidad con lo prescrito en la regla 13F 3) a), y cumplirá la prescripción relativa a la distancia w que se indica en la regla 13F 7) b), a más tardar en el aniversario de la fecha de entrega del buque en el año 2008.
- 5) En el caso de un petrolero de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas que transporte hidrocarburos pesados como carga y esté provisto solamente de dobles fondos o de dobles forros en el costado no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que abarcan toda la longitud de los tanques de carga, o de espacios del doble casco no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que abarcan toda la longitud de los tanques de carga, pero que no cumple las condiciones para estar exento de las disposiciones del párrafo 1) b) de la presente regla, la Administración podrá permitir que dicho buque continúe operando después de la fecha especificada en el párrafo 4) de esta regla, siempre que:
 - a) el buque ya prestase servicio el 4 de diciembre de 2003;
 - b) la Administración esté satisfecha mediante la verificación de los registros oficiales de que el buque cumple las condiciones especificadas anteriormente;
 - c) las condiciones del buque especificadas anteriormente no cambien; y
 - d) dicha operación no continúe después de que el buque alcance 25 años contados a partir de su fecha de entrega;
- 6)
 - a) En el caso de los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas que transporten crudos con una densidad superior a 900 kg/m^3 , a 15°C , pero inferior a 945 kg/m^3 , la Administración podrá permitir que continúen operando después de la fecha especificada en el párrafo 4) a) de la presente regla, si los resultados satisfactorios del Plan de evaluación del estado del buque indicados en la regla 13G 6) justifican que, en opinión de la Administración, el buque es apto para seguir operando, teniendo en cuenta el tamaño, la edad, la zona de explotación y las condiciones estructurales del buque, a condición de que la explotación no continúe después de la fecha en que el buque alcance 25 años contados desde su fecha de entrega.
 - b) La Administración podrá permitir que un petrolero de peso muerto igual o superior a 600 toneladas pero inferior a 5 000 toneladas, que transporte hidrocarburos pesados como carga, continúe operando después de la fecha especificada en el párrafo 4) b) de la presente regla si, en opinión de la Administración, el buque es apto para seguir operando, teniendo en cuenta el tamaño, la edad, la zona de explotación y las condiciones estructurales del buque, a condición de que la explotación no continúe después de la fecha en que el buque alcance 25 años contados desde su fecha de entrega.
- 7) La Administración de una Parte en el presente Convenio podrá eximir de las disposiciones de la presente regla a un petrolero de peso muerto igual o superior a 600 toneladas que transporte hidrocarburos pesados como carga, si el petrolero:

- a) se dedica exclusivamente a viajes en una zona bajo su jurisdicción, u opera como instalación flotante de almacenamiento de hidrocarburos pesados situada en una zona bajo su jurisdicción; o
- b) se dedica exclusivamente a viajes en una zona bajo la jurisdicción de otra Parte, u opera como instalación flotante de almacenamiento de hidrocarburos pesados situada en una zona bajo la jurisdicción de otra Parte, a condición de que la Parte en cuya jurisdicción operará el petrolero dé su consentimiento a que éste opere en una zona bajo su jurisdicción.
- 8) a) La Administración de una Parte en el presente Convenio que permita, suspenda, retire o no aplique las disposiciones de los párrafos 5), 6) o 7) de la presente regla a un buque que tenga derecho a enarbolar su pabellón, comunicará inmediatamente los pormenores del caso a la Organización para que ésta los distribuya a las Partes en el presente Convenio para su información y para que adopten las medidas pertinentes, si es necesario.
- b) A reserva de las disposiciones del derecho internacional, una Parte en el presente Convenio tendrá derecho a denegar la entrada a los petroleros que operen de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 5) o 6) de la presente regla en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción, o deniegue la transferencia entre buques de hidrocarburos pesados en zonas bajo su jurisdicción salvo cuando sea necesario a los efectos de garantizar la seguridad de un buque o para salvar vidas en el mar. En tales casos, esa Parte comunicará a la Organización, para que ésta los distribuya a las Partes en el presente Convenio, los pormenores al respecto para su información.

ANEXO 3

ENMIENDAS AL MODELO B DEL SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO IOPP
EN RELACION CON LA REGLA 13G REVISADA
DEL ANEXO I DEL MARPOL

Se sustituye el párrafo 5.8.4 existente del Modelo B del Suplemento del Certificado IOPP por el siguiente:

"5.8.4 El buque está sujeto a la regla 13G y:

- .1 debe cumplir la regla 13F a más tardar el.....
- .2 está configurado de tal manera que los siguientes tanques o espacios no se utilizan para el transporte de hidrocarburos
- .3 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 13G 5) hasta
- .4 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 13G 7) hasta

ANEXO 4

ENMIENDAS AL MODELO B DEL SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO IOPP
EN RELACION CON LA REGLA 13H DEL ANEXO I DEL MARPOL

Se añaden los siguientes párrafos nuevos después del párrafo 5.8.5 del Modelo B del Suplemento del Certificado IOPP:

"5.8.6 El buque está sujeto a la regla 13H y:

- .1 debe cumplir la regla 13H 4) a más tardar el
- .2 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 13H 5) hasta
- .3 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 13H 6) a) hasta.....
- .4 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 13H 6) b) hasta
- .5 está exento de las disposiciones de la regla 13H de conformidad con la regla 13H 7) b).....
- 5.8.7 El buque no está sujeto a la regla 13H..... "

RESOLUCION MEPC.112(50)
adoptada el 4 de diciembre de 2003

ENMIENDAS AL PLAN DE EVALUACION DEL ESTADO DEL BUQUE

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), los cuales especifican conjuntamente el procedimiento de enmienda del Protocolo de 1978 y confieren al órgano competente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78 estipula que el Plan de evaluación del estado del buque, adoptado mediante la resolución MEPC.94(46), puede enmendarse a condición de que las enmiendas se adopten, entren en vigor y adquieran efectividad de conformidad con las disposiciones del artículo 16 del Convenio de 1973 relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al apéndice de un Anexo,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución MEPC.99(48), mediante la cual el Comité adoptó enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque, de conformidad con las disposiciones del artículo 16 del Convenio de 1973 relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al apéndice de un Anexo,

HABIENDO ADOPTADO, en su 50º periodo de sesiones, enmiendas a la regla 13G del Anexo I del MARPOL 73/78 mediante la resolución MEPC.111(50) con objeto de acelerar más la retirada progresiva de los buques tanque de casco sencillo para tratar de reforzar en mayor medida la protección del medio marino,

RECONOCIENDO la necesidad de enmendar el Plan de evaluación del estado del buque con el fin de aplicar las enmiendas a la regla 13G y a la nueva regla 13H del Anexo I del MARPOL 73/78, adoptadas mediante la resolución MEPC.111(50),

HABIENDO EXAMINADO, en su 50º periodo de sesiones, las propuestas de enmienda al Plan de evaluación del estado del buque,

1. ADOPTA, de conformidad con el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 4 de octubre de 2004, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes en el MARPOL 73/78, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes en el MARPOL 73/78 a que tomen nota de que, de conformidad con el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 5 de abril de 2005 una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de acuerdo con el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, transmita a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y el texto de las enmiendas que figura en el anexo;
5. PIDE TAMBIEN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el MARPOL 73/78;
6. INVITA al Comité de Seguridad Marítima a que tome nota de las enmiendas al Plan de evaluación del estado del buque;
7. INSTA al Comité de Seguridad Marítima a que, con carácter prioritario, proceda al examen de las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (en adelante denominadas "Directrices"), adoptadas mediante la resolución A.744(18) enmendada, con el propósito de introducir e incorporar en ellas los elementos y disposiciones pertinentes en el Plan de evaluación del estado del buque, y así garantizar que los petroleros a los que se exija que cumplan lo dispuesto en el Plan de evaluación del estado del buque estén sometidos a un solo régimen armonizado de reconocimientos e inspecciones; y

8. ACUERDA que el Comité se comprometa, tan pronto como el Comité de Seguridad Marítima haya incorporado los elementos y disposiciones pertinentes del Plan de evaluación del estado del buque de las Directrices, a llevar a cabo el necesario examen del Plan de evaluación del estado del buque y, si se requiere, de las correspondientes disposiciones de las reglas 13G y 13H del Anexo I del MARPOL 73/78 con miras a garantizar que los petroleros a los que se exija que cumplan lo dispuesto en el Plan de evaluación del estado del buque estén sometidos a un solo régimen armonizado de reconocimientos e inspecciones, que adopte el Comité de Seguridad Marítima.

ANEXO

ENMIENDAS AL PLAN DE EVALUACION DEL ESTADO DEL BUQUE

1 En la última frase del párrafo 1.1, añádanse las siguientes palabras al final de la frase: ", o en la declaración provisional de cumplimiento, según proceda."

2 En el párrafo 2, sustitúyase "la regla 13G 7)" por "las reglas 13G 6) y 7) y 13H 6) a)", y suprimase la expresión "mediante la resolución MEPC.95(46)".

3 Suprimase el párrafo 3.3 y vuélvanse a numerar los actuales párrafos 3.4 y 3.5 como párrafos 3.3 y 3.4, respectivamente.

4 Suprimase el párrafo 3.6 y vuélvase a numerar el actual párrafo 3.7 como párrafo 3.5.

5 Añádase el siguiente nuevo párrafo 3.6 y modifíquese la numeración de los actuales párrafos 3.8 a 3.14, de modo que pasen a ser los párrafos 3.7 a 3.13.

"3.6 *Petroleros de categoría 3*: petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas pero inferior a los especificados en la regla 13G 3) a) o b) del Anexo I del MARPOL 73/78."

6 Sustitúyase el párrafo 4.3 por el párrafo siguiente:

"4.3 La Administración exigirá que los petroleros de categoría 2 y de categoría 3 que enarboles su pabellón y que estén sujetos a las disposiciones de la regla 13G 7) permanezcan fuera de servicio durante los periodos que se mencionan en el párrafo 5.1.2, hasta que se les haya expedido una declaración de cumplimiento válida."

7 Sustitúyase el párrafo 5.1 por el párrafo siguiente:

"5.1 Ambito de aplicación

Las prescripciones del CAS se aplicarán a:

.1 los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas y de edad igual o superior a 15 años, contados desde su fecha de entrega, de conformidad con lo dispuesto en la regla 13G 6);

.2 los petroleros que estén sujetos a las disposiciones de la regla 13G 7), en los casos en que se solicite autorización para que el buque continúe en servicio después del aniversario en 2010 de la fecha de entrega del buque; y

.3 los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas y de edad igual o superior a 15 años, contados desde su fecha de entrega, que transporten crudos como carga con una densidad superior a 900 kg/m^3 , a 15°C , pero inferior a 945 kg/m^3 , de conformidad con lo dispuesto en la regla 13H 6) a)."

8 Sustitúyase el párrafo 5.3 por el siguiente:

"5.3.1 El reconocimiento CAS deberá coordinarse con el Programa mejorado de inspecciones.

5.3.2 El primer reconocimiento CAS prescrito en la regla 13G 6) tendrá lugar al mismo tiempo que el primer reconocimiento intermedio o de renovación programado después del 5 de abril de 2005, o de la fecha en que el buque alcance los 15 años de edad, si esta fecha es posterior.

5.3.3 El primer reconocimiento CAS prescrito en la regla 13G 7) tendrá lugar al mismo tiempo que el reconocimiento intermedio o de renovación programado antes del aniversario, en 2010, de la fecha de entrega del buque.

5.3.4 El primer reconocimiento CAS prescrito en la regla 13H 6) a) tendrá lugar al mismo tiempo que el primer reconocimiento intermedio o de renovación programado después del 5 de abril de 2005.

5.3.5 Si la declaración de cumplimiento expedida después del primer reconocimiento CAS, con arreglo a lo dispuesto en 5.3.2, es válida más allá del aniversario, en 2010, de la fecha de entrega del buque, se considerará que dicho reconocimiento CAS es el primero que cumple lo dispuesto en la regla 13G 7).

- 5.3.6 Todo reconocimiento CAS posterior exigido para la renovación de la declaración de cumplimiento deberá efectuarse a intervalos que no excedan de cinco años y seis meses.
- 5.3.7 No obstante lo anterior, la compañía, con la anuencia de la Administración, podrá optar por realizar el primer reconocimiento CAS en una fecha anterior a la del reconocimiento arriba mencionado, siempre que se cumplan todas las prescripciones del CAS."
- 9 Sustitúyase el párrafo 6.1.1.7 por el párrafo siguiente:
- "6.1.1.7 Tal flexibilidad estará siempre sujeta a que la OR tenga tiempo suficiente para ultimar el reconocimiento CAS y expedir la declaración provisional de cumplimiento con arreglo a lo dispuesto en la regla 13G 6) o 13H 6) a), o a que la Administración examine el informe final del CAS y expida la declaración de cumplimiento con arreglo a lo dispuesto en la regla 13G 7), según proceda, antes de que el buque vuelva a prestar servicio."
- 10 Sustitúyase el párrafo 10.2.2 por el párrafo siguiente:
- "10.2.2 La OR presentará el informe final del CAS a la Administración sin demora y:
- .1 en el caso del reconocimiento CAS prescrito en la regla 13G 6) o 13H 6) a), a más tardar tres meses después de la ultimación del reconocimiento CAS; o
 - .2 en el caso del reconocimiento CAS prescrito en la regla 13G 7), a más tardar tres meses después de la ultimación del reconocimiento CAS, o dos meses antes de la fecha en que se deba expedir una declaración de cumplimiento al buque, si esta fecha es anterior."
- 11 En el párrafo 11.1, sustitúyase la expresión "de categoría 1 y categoría 2" por "de categoría 2 y categoría 3".
- 12 Sustitúyase el párrafo 13.1 por el párrafo siguiente:
- "13.1 La Administración, de conformidad con sus procedimientos, expedirá una declaración de cumplimiento a cada buque que haya superado el reconocimiento CAS de forma satisfactoria a su juicio. Dicha declaración se expedirá:
- .1 en el caso del reconocimiento CAS prescrito en la regla 13G 6) o 13H 6) a), a más tardar cinco meses después de la ultimación del reconocimiento CAS; o
 - .2 en el caso del reconocimiento CAS prescrito en la regla 13G 7), a más tardar cinco meses después de la ultimación del reconocimiento CAS, o el aniversario, en 2010, de la fecha de entrega del buque, si esta fecha es anterior, si se trata del primer reconocimiento CAS, y a más tardar en la fecha de expiración de la declaración de cumplimiento en el caso de todo reconocimiento CAS posterior."
- 13 Sustitúyase el párrafo 13.6 por el párrafo siguiente:
- "13.6 La validez de la declaración de cumplimiento no excederá de cinco años y seis meses a partir de la fecha de ultimación del reconocimiento CAS."
- 14 Sustitúyase el párrafo 13.7 por el siguiente:
- "13.7 La OR que haya efectuado el reconocimiento CAS de conformidad con la regla 13G 6) o 13H 6) a), tras haber concluido satisfactoriamente el reconocimiento, expedirá una declaración provisional de cumplimiento en el formato correspondiente al modelo que figura en el apéndice 1 y con una validez que no exceda de cinco meses. Dicha declaración será válida hasta su fecha de expiración o la fecha de expedición de una declaración de cumplimiento, si esta fecha es anterior, y será aceptada por otras Partes en el MARPOL 73/78."
- 15 En el apéndice 1, después de "MEPC.94(46)" (en las dos ocasiones en que aparece), insértese ", enmendada".
- 16 En el apéndice 1, a continuación del punto 2, añádase lo siguiente:
"Fecha de ultimación del reconocimiento CAS: dd/mm/aaaa."
- 17 En el apéndice 1, a continuación del Modelo de la declaración de cumplimiento, añádase el Modelo de la declaración provisional de cumplimiento, que se adjunta al presente documento.
- 18 En el apéndice 3, párrafo 1.1.1, suprimase "por la resolución MEPC.99(48)".

MODELO DE LA DECLARACION PROVISIONAL DE CUMPLIMIENTO**DECLARACION PROVISIONAL DE CUMPLIMIENTO**

Expedida en virtud de las disposiciones del Plan de evaluación del estado del buque (resolución MEPC.94(46), enmendada) por:

(nombre completo de la organización reconocida)

Datos relativos al buque

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Peso muerto (toneladas métricas)

Número IMO

Categoría de buque tanque.....

SE CERTIFICA:

- 1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con las prescripciones del Plan de evaluación del estado del buque (CAS) (resolución MEPC.94(46), enmendada);
- 2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el estado de la estructura del buque examinada conforme al CAS es satisfactorio en todos los aspectos y que el buque cumple las prescripciones del CAS.

Fecha de ultimación del reconocimiento CAS: dd/mm/aaaa

Esta Declaración es válida hasta,o la fecha de expedición de la Declaración de cumplimiento, si esta fecha es anterior.

Expedido en

(Lugar de expedición de la Declaración)

.....

(Fecha de expedición)

.....

(Firma del funcionario debidamente autorizado
que expide la Declaración)

(Sello o estampilla de la organización reconocida, según corresponda)

SEGUNDA SECCION PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

ACUERDO por el que se dan a conocer las Enmiendas a los anexos I, II y V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, Enmendado (Convenio MARPOL 73/78).

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Relaciones Exteriores.

JOSÉ ANTONIO MEADE KURIBREÑA y GERARDO RUIZ ESPARZA, Secretarios de Relaciones Exteriores y de Comunicaciones y Transportes, respectivamente, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 2 fracción I, 12, 14, 26, 28 fracciones I y XII y 36 fracciones I, XIV, XVI, XVII, XXVI y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 2 y 3 fracciones III, IV y VI de la Ley del Diario Oficial de la Federación y Gacetas Gubernamentales; 7 del Reglamento Interior de la Secretaría de Relaciones Exteriores, y 4 párrafo primero y 5 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y

CONSIDERANDO

Que el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (Convenio MARPOL, 1973) y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (Protocolo de 1978), fueron aprobados por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión el día 20 de diciembre de 1991, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 28 de enero de 1992;

Que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos depositó su instrumento de adhesión al Convenio MARPOL, 1973 y ratificación del Protocolo de 1978, ante el Secretario de la Organización Marítima Internacional (OMI), el 23 de abril de 1992;

Que el Convenio MARPOL, 1973 y su Protocolo de 1978 fueron publicados en el Diario Oficial de la Federación del 7 y 8 de julio de 1992;

Que el Convenio MARPOL, 1973 enmendado por su Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78) cuenta con seis anexos, de los cuales los Estados Unidos Mexicanos es Parte de los Anexos I, II y V;

Que el Convenio MARPOL 73/78 tiene como finalidad reglamentar las descargas y derrames procedentes de un buque por cualquier causa, de todas aquellas sustancias perjudiciales que pueden ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, fauna y los recursos vivos del medio marino, así como establecer reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos, aguas sucias de los buques, basuras de los buques y reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques;

Que las Enmiendas al Convenio MARPOL 73/78, adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), son las siguientes:

Resolución	Fecha de entrada en vigor
MEPC.116(51)	1 de agosto de 2005
MEPC.117(52)	1 de enero de 2007
MEPC.118(52)	1 de enero de 2007
MEPC.141(54)	1 de agosto de 2007
MEPC.154(55)	1 de marzo de 2008

Que es necesario que las Enmiendas al Convenio MARPOL 73/78 sean publicadas en el Diario Oficial de la Federación, a fin de darlas a conocer a las instancias públicas y privadas competentes en el cumplimiento de tales disposiciones;

Que la Secretaría de Relaciones Exteriores es la dependencia responsable de dar seguimiento a los diversos tratados de los que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos forma parte, y que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la dependencia encargada de regular, promover y organizar la marina mercante; regular las comunicaciones y transportes por agua, e inspeccionar los servicios de la marina mercante, hemos tenido a bien expedir el siguiente:

**ACUERDO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LAS ENMIENDAS A LOS ANEXOS I, II Y V
DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LOS BUQUES, 1973, ENMENDADO**

(CONVENIO MARPOL 73/78)

ARTÍCULO PRIMERO.- El presente Acuerdo tiene por objeto dar a conocer las Enmiendas a los Anexos I, II y V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, Enmendado (CONVENIO MARPOL 73/78).

ARTÍCULO SEGUNDO.- Las Enmiendas a que se refiere el artículo anterior son las siguientes:

MEPC.116(51)

MEPC.117(52)

MEPC.118(52)

MEPC.141(54)

MEPC.154(55)

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Firmado en la Ciudad de México, a los veintinueve días del mes de mayo de dos mil trece.- El Secretario de Relaciones Exteriores, **José Antonio Meade Kuribreña**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Gerardo Ruiz Esparza**.- Rúbrica.

RESOLUCIÓN MEPC.116(51)

Adoptada el 1 de abril de 2004

**ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973**

(Enmiendas al apéndice del Anexo V del MARPOL 73/78)

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional que trata de las funciones del Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973") y el artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), que juntos especifican el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1978 y confieren al órgano correspondiente de la Organización la función de considerar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda al Apéndice del Anexo V del MARPOL 73/78,

1. ADOPTA, de conformidad con el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al apéndice del Anexo V del MARPOL 73/78, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DETERMINA, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de febrero de 2005, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes en el MARPOL 73/78, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes en el MARPOL 73/78 a que observen que, de conformidad con el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de agosto de 2005 una vez aceptadas, de acuerdo con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, transmita a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y el texto de las enmiendas que figuran en el anexo;

5. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que transmita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el MARPOL 73/78.

ANEXO

ENMIENDAS AL APÉNDICE DEL ANEXO V
DEL MARPOL 73/78

1 En la sección 3 del Modelo de Libro registro de basuras, la categoría "4" de basuras se enmienda como sigue:

"4 residuos de la carga, productos de papel, trapos, vidrio, metales, botellas, loza, etc."

2 En la sección 4 del Modelo de Libro registro de basuras, el párrafo 4.1 a) ii) se enmienda como sigue:

"ii) situación del buque (latitud y longitud). Tómese nota de que para las descargas de residuos de la carga habrá que incluir la situación respecto del inicio y fin de la descarga."

3 La **NOTA** que figura en el Registro de descargas de basuras se enmienda añadiendo el texto siguiente:

"SE DEBE REGISTRAR LA SITUACIÓN AL INICIAR Y FINALIZAR LAS DESCARGAS DE RESIDUOS DE LA CARGA."

RESOLUCIÓN MEPC.117 (52)

Adoptada el 15 de octubre de 2004

**ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973**

(Anexo I revisado del MARPOL 73/78)

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, que trata de las funciones del Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973 ") y el artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), que juntos especifican el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1978 y confieren al órgano correspondiente de la Organización la función de considerar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

HABIENDO EXAMINADO el texto de Anexo I revisado del MARPOL 73/78,

1. ADOPTA, de conformidad con el artículo 16 2) b), c) y d) del Convenio de 1973, el Anexo I revisado del MARPOL 73/78, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución estando cada regla sujeta a un examen independiente por las Partes de conformidad con lo prescrito en el artículo 16) 2) f) ii) del Convenio de 1973;

2. DETERMINA, de conformidad con en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que el Anexo I revisado del MARPOL 73/78 se considerará aceptado el 1 de julio de 2006, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que observen que, de conformidad con el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, el Anexo I revisado del MARPOL 73/78 entrará en vigor el 1 de enero de 2007, una vez aceptado, de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, transmita a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y el texto del Anexo I revisado que figura en el anexo; y

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que transmita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el MARPOL 73/78.

ANEXO

CAPÍTULO 1 - GENERALIDADES

Regla 1*Definiciones*

A los efectos del presente Anexo:

1 Por *hidrocarburos* se entiende el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fueloil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación (distintos de los de tipo petroquímico que están sujetos a las disposiciones del Anexo II del presente Convenio) y, sin que ello limite la generalidad de la enumeración precedente, las sustancias que figuran en la lista del apéndice I del presente Anexo.

2 Por *crudo* se entiende toda mezcla líquida de hidrocarburos que se encuentra en estado natural en la tierra, haya sido o no tratada para hacer posible su transporte; el término incluye:

- .1 crudos de los que se hayan extraído algunas fracciones de destilados; y
- .2 crudos a los que se hayan agregado algunas fracciones de destilados.

3 Por *mezcla oleosa* se entiende cualquier mezcla que contenga hidrocarburos.

4 Por *combustible líquido* se entiende todo hidrocarburo utilizado como combustible para la maquinaria propulsora y auxiliar del buque que transporta dicho combustible.

5 Por *petrolero* se entiende todo buque construido o adaptado para transportar principalmente hidrocarburos a granel en sus espacios de carga; este término comprende los buques de carga combinados, los "buques tanque para el transporte de sustancias nocivas líquidas", tal como se definen en el Anexo II del presente Convenio, y los buques gaseros, tal como se definen en la regla 3.20 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS 1974 (enmendado), cuando transportan cargamento total o parcial de hidrocarburos a granel.

6 Por *petrolero para crudos* se entiende un petrolero destinado al transporte de crudos.

7 Por *petrolero para productos petrolíferos* se entiende un petrolero destinado a operar en el transporte de hidrocarburos que no sean crudos.

8 Por *buque de carga combinado* se entiende todo petrolero proyectado para transportar indistintamente hidrocarburos o cargas sólidas a granel.

9 Por *transformación importante*:

- .1 se entiende toda transformación de un buque:
 - .1 que altere considerablemente las dimensiones o la capacidad de transporte del buque; o
 - .2 que altere el tipo del buque; o
 - .3 que se efectúe, a juicio de la Administración, con el propósito de prolongar considerablemente la vida del buque; o
 - .4 que de algún otro modo modifique el buque hasta el punto de que, si fuera un buque nuevo, quedaría sujeto a las disposiciones pertinentes del presente Convenio que no le son aplicables como buque existente.
- .2 No obstante lo dispuesto en esta definición:
 - .1 la transformación de un petrolero de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas entregado a más tardar el 1 de junio de 1982, tal como se define éste en la regla 1.28.3, efectuada para satisfacer lo prescrito en la regla 18 del presente Anexo, no se considerará una transformación importante a los efectos del presente Anexo; y
 - .2 la transformación de un petrolero entregado antes del 6 de julio de 1996, tal como se define éste en la regla 1.28.5, efectuada para satisfacer lo prescrito en las reglas 19 ó 20 del presente Anexo, no se considerará una transformación importante a los efectos del presente Anexo.

10 *Tierra más próxima*. La expresión *de la tierra más próxima* significa desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate, de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente Convenio, "de la tierra más próxima", a lo largo de la costa nordeste de Australia significará desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en:

latitud 11°00'S, longitud 142°08'E,

hasta un punto de latitud 10°35'S, longitud 141°55'E,

desde allí a un punto en latitud 10°00'S, longitud 142°00'E,

y luego sucesivamente a latitud 9°10'S, longitud 143°52'E,

latitud 9°00'S, longitud 144°30'E,

latitud 10°41 'S, longitud 145°00'E,

latitud 13°00'S, longitud 145°00'E,

latitud 15°00'S, longitud 146°00'E,

latitud 17°30'S, longitud 147°00'E,

latitud 21°00'S, longitud 152°55'E,

latitud 24°30'S, longitud 154°00'E,

y finalmente, desde esta posición hasta un punto de la costa de Australia situado en: latitud 24°42'S, longitud 153°15'E.

11 Por *zona especial* se entiende cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por hidrocarburos.

A los efectos del presente Anexo, las zonas especiales son las que se definen a continuación:

.1 por *zona del mar Mediterráneo* se entiende este mar propiamente dicho, con sus golfos y mares interiores, situándose la divisoria con el mar Negro en el paralelo 41° "N, y el límite occidental en el meridiano 005°36'W, que pasa por el estrecho de Gibraltar;

.2 por *zona del mar Báltico* se entiende este mar propiamente dicho, con los golfos de Botnia y de Finlandia y la entrada al Báltico hasta el paralelo que pasa por Skagen, en el Skagerrak, a 57°44,8'N;

.3 por *zona del mar Negro* se entiende este mar propiamente dicho, separado del Mediterráneo por la divisoria establecida en el paralelo 41°N;

.4 por *zona del mar Rojo* se entiende este mar propiamente dicho, con los golfos de Suez y Aqaba, limitado al sur por la línea loxodrómica entre Ras si Ane (12°28,5'N, 043°19,6'E) y Husn Murad (12°40,4'N, 043°30,2'E);

.5 por *zona de los Golfos* se entiende la extensión de mar situada al noroeste de la línea loxodrómica entre Ras al Hadd (22°30'N, 059°48'E) y Ras al Fasteh (25°04'N, 061°25'E);

.6 por "zona del golfo de Adén" se entiende la parte del golfo de Adén que se encuentra entre el mar Rojo y el mar de Arabia, limitada al oeste por la línea loxodrómica entre Ras si Ane (12°28,5'N, 043°19,6'E) y Husn Murad (12°40,4'N, 043°30,2'E), y al este por la línea loxodrómica entre Ras Asir (11°50'N, 051°16,9'E) y Ras Fartak (15°35'N, 052°13,8'E);

.7 por *zona del Antártico* se entiende la extensión de mar situada al sur del paralelo 60°S; y

.8 las *aguas noroccidentales de Europa* incluyen el Mar del Norte y sus accesos, el mar de Irlanda y sus accesos, el mar Celta, el canal de la Mancha y sus accesos, y la parte del Atlántico nororiental que se encuentra inmediatamente al oeste de Irlanda. Esta zona está limitada por las líneas que unen los siguientes puntos:

48°27'N, en la costa francesa

48°27'N; 006°25'W

49°52'N; 007°44'W

50°30'N; 012°W

56°30'N; 012°W

62°N; 003°W

62°N, en la costa noruega

57°44,8'N, en las costas danesa y sueca.

.9 por *zona de Omán del mar Árabe* se entiende la extensión de mar circundada por las siguientes coordenadas:

22° 30,00' N; 59° 48,00' E
23° 47,27' N; 60° 35,73' E
22° 40,62' N; 62° 25,29' E
21° 47,40' N; 63° 22,22' E
20° 30,37' N; 62° 52,41' E
19° 45,90' N; 62° 25,97' E
18° 49,92' N; 62° 02,94' E
17° 44,36' N; 61° 05,53' E
16° 43,71' N; 60° 25,62' E
16° 03,90' N; 59° 32,24' E
15° 15,20' N; 58° 58,52' E
14° 36,93' N; 58° 10,23' E
14° 18,93' N; 57° 27,03' E
14° 11,53' N; 56° 53,75' E
13° 53,80' N; 56° 19,24' E
13° 45,86' N; 55° 54,53' E
14° 27,38' N; 54° 51,42' E
14° 40,10' N; 54° 27,35' E
14° 46,21' N; 54° 08,56' E
15° 20,74' N; 53° 38,33' E
15° 48,69' N; 53° 32,07' E
16° 23,02' N; 53° 14,82' E
16° 39,06' N; 53° 06,52' E

12 Por *régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos* se entiende el que resulta de dividir el caudal de descarga de hidrocarburos en litros por hora, en cualquier instante, por la velocidad del buque en nudos y en el mismo instante.

13 Por *tanque* se entiende todo espacio cerrado que esté formado por la estructura permanente de un buque y esté proyectado para el transporte de líquidos a granel.

14 Por *tanque lateral* se entiende cualquier tanque adyacente al forro exterior en los costados del buque.

15 Por *tanque central* se entiende cualquier tanque situado del lado interior de un mamparo longitudinal.

16 Por *tanque de decantación* se entiende todo tanque que esté específicamente destinado para recoger residuos y aguas de lavado de tanques, y otras mezclas oleosas.

17 Por *lastre limpio* se entiende el lastre de un tanque que, desde que se transportaron hidrocarburos en él por última vez, ha sido limpiado de tal manera que todo efluente, si lo descargara un buque estacionario en aguas calmas y limpias en un día claro, no produciría rastros visibles de hidrocarburos en la superficie del agua ni a orillas de las costas próximas, ni ocasionaría depósitos de fangos o emulsiones bajo la superficie del agua o sobre dichas orillas. Si el lastre es descargado a través de un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos aprobado por la Administración, se entenderá que el lastre estaba limpio, aun cuando pudieran observarse rastros visibles, si los datos obtenidos con el mencionado dispositivo muestran que el contenido de hidrocarburos en el efluente no excedía de 15 partes por millón.

18 Por *lastre separado* se entiende el agua de lastre que se introduce en un tanque que está completamente separado de los servicios de carga de hidrocarburos y de combustible líquido para consumo, y permanentemente destinado al transporte de lastre, o al transporte de lastre o cargamentos que no sean ni hidrocarburos ni sustancias nocivas líquidas tal como se definen éstas en los diversos anexos del presente Convenio.

19 *Eslora (L)*: se toma como eslora el 96% de la eslora total en una flotación situada al 85% del puntal mínimo de trazado medido desde el canto superior de la quilla, o la eslora tomada en esa línea de flotación medida desde el canto exterior de la roda hasta el eje de la mecha del timón en dicha flotación si ésta fuera mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se medirá la eslora será paralela a la flotación de proyecto. La *eslora (L)* se medirá en metros.

20 *Perpendiculares de proa y de popa*: se tomarán en los extremos de proa y de popa de la eslora (*L*). La perpendicular de proa pasará por la intersección del canto exterior de la roda con la flotación en que se mide la eslora.

21 *Centro del buque*: se sitúa en el punto medio de la eslora (*L*).

22 *Manga (B)* es la anchura máxima del buque medida en el centro del mismo hasta la línea de trazado de la cuaderna en los buques con forro metálico, o hasta la superficie exterior del casco en los buques con forro de otros materiales. La manga (*B*) se medirá en metros.

23 *Peso muerto (DW)* es la diferencia, expresada en toneladas métricas, entre el desplazamiento de un buque en agua de densidad relativa igual a 1,025, según la flotación en carga correspondiente al francobordo asignado de verano, y el peso del buque en rosca.

24 *Desplazamiento en rosca*, valor expresado en toneladas métricas, significa el peso de un buque sin carga, combustible, aceite lubricante, agua de lastre, agua dulce, agua de alimentación de calderas en los tanques ni provisiones de consumo, y sin pasajeros, tripulantes ni efectos de unos y otros.

25 *Permeabilidad* de un espacio es la relación entre el volumen de ese espacio que se supone ocupado por agua y su volumen total.

26 Los *volúmenes y áreas* del buque se calcularán en todos los casos tomando las líneas de trazado.

27 Por *fecha de vencimiento anual* se entiende el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de vencimiento del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.

28.1 Por *buque entregado a más tardar el 31 de diciembre de 1979* se entenderá:

- .1 un buque respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción a más tardar el 31 de diciembre de 1975; o
- .2 en ausencia de un contrato de construcción, un buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente a más tardar el 30 de junio de 1976; o
- .3 un buque cuya entrega se produzca a más tardar el 31 de diciembre de 1979; o
- .4 un buque que haya sido objeto de una transformación importante:
 - .1 para la cual se adjudique el oportuno contrato a más tardar el 31 de diciembre de 1975; o
 - .2 respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie a más tardar el 30 de junio de 1976; o
 - .3 que quede terminada a más tardar el 31 de diciembre de 1979.

28.2 Por *buque entregado después del 31 de diciembre de 1979* se entenderá:

- .1 un buque respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción después del 31 de diciembre de 1975; o
- .2 en ausencia de un contrato de construcción, un buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente después del 30 de junio de 1976; o
- .3 un buque cuya entrega se produzca después del 31 de diciembre de 1979; o
- .4 un buque que haya sido objeto de una transformación importante:
 - .1 para la cual se adjudique el oportuno contrato después del 31 de diciembre de 1975; o
 - .2 respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 30 de junio de 1976; o
 - .3 que quede terminada después del 31 de diciembre de 1979.

28.3 Por *petrolero entregado a más tardar el 1 de junio de 1982* se entenderá:

- .1 un petrolero respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción a más tardar el 1 de junio de 1979; o
- .2 en ausencia de un contrato de construcción, un petrolero cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente a más tardar el 1 de enero de 1980; o
- .3 un petrolero cuya entrega se produzca a más tardar el 1 de junio de 1982; o
- .4 un petrolero que haya sido objeto de una transformación importante:
 - .1 para la cual se adjudique el oportuno contrato a más tardar el 1 de junio de 1979; o
 - .2 respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie a más tardar el 1 de enero de 1980; o
 - .3 que quede terminada a más tardar el 1 de junio de 1982.

28.4 Por *petrolero entregado después del 1 de junio de 1982* se entenderá:

- .1 un petrolero respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción después del 1 de junio de 1979; o
- .2 en ausencia de un contrato de construcción, un petrolero cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente después del 1 de enero de 1980; o
- .3 un petrolero cuya entrega se produzca después del 1 de junio de 1982; o
- .4 un petrolero que haya sido objeto de una transformación importante:
 - .1 para la cual se adjudique el oportuno contrato después del 1 de junio de 1979; o
 - .2 respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 1 de enero de 1980; o
 - .3 que quede terminada después del 1 de junio de 1982.

28.5 Por *petrolero entregado antes del 6 de julio de 1996* se entenderá:

- .1 un petrolero respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción antes del 6 de julio de 1993; o
- .2 en ausencia de un contrato de construcción, un petrolero cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente antes del 6 de enero de 1994; o
- .3 un petrolero cuya entrega se produzca antes del 6 de julio de 1996; o
- .4 un petrolero que haya sido objeto de una transformación importante:
 - .1 para la cual se adjudique el oportuno contrato antes del 6 de julio de 1993; o
 - .2 respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie antes del 6 de enero de 1994; o
 - .3 que quede terminada antes del 6 de julio de 1996.

28.6 Por *petrolero entregado el 6 de julio de 1996 o posteriormente* se entenderá:

- .1 un petrolero respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción el 6 de julio de 1993 o posteriormente; o
- .2 en ausencia de un contrato de construcción, un petrolero cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 6 de enero de 1994 o posteriormente; o
- .3 un petrolero cuya entrega se produzca el 6 de julio de 1996 o posteriormente; o
- .4 un petrolero que haya sido objeto de una transformación importante:
 - .1 para la cual se adjudique el oportuno contrato el 6 de julio de 1993 o posteriormente; o
 - .2 respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie el 6 de enero de 1994 o posteriormente; o
 - .3 que quede terminada el 6 de julio de 1996 o posteriormente.

28.7 Por *petrolero entregado el 1 de febrero de 2002 o posteriormente* se entenderá:

- .1 un petrolero respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción el 1 de febrero de 1999 o posteriormente; o
- .2 en ausencia de un contrato de construcción, un petrolero cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de agosto de 1999 o posteriormente; o
- .3 un petrolero cuya entrega se produzca el 1 de febrero de 2002 o posteriormente; o
- .4 un petrolero que haya sido objeto de una transformación importante:
 - .1 para la cual se adjudique el oportuno contrato el 1 de febrero de 1999 o posteriormente; o
 - .2 respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie el 1 de agosto de 1999 o posteriormente; o
 - .3 que quede terminada el 1 de febrero de 2002 o posteriormente.

28.8 Por *petrolero entregado el 1 de enero de 2010 o posteriormente* se entenderá:

- .1 un petrolero respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción el 1 de enero de 2007 o posteriormente; o
- .2 en ausencia de un contrato de construcción, un petrolero cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2007 o, posteriormente; o
- .3 un petrolero cuya entrega se produzca el 1 de enero de 2010 o posteriormente; o
- .4 un petrolero que haya sido objeto de una transformación importante:
 - .1 para la cual se adjudique el oportuno contrato el 1 de enero de 2007 o posteriormente; o
 - .2 respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie el 1 de julio de 2007 o posteriormente; o
 - .3 que quede terminada el 1 de enero de 2010 o posteriormente.

29 Por *partes por millón (ppm)* se entiende las partes de hidrocarburos por millón de partes de agua en volumen.

30 Por *construido* se entiende un buque cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente.

Regla 2

Ámbito de aplicación

1 A menos que se prescriba expresamente otra cosa, las disposiciones del presente Anexo se aplicarán a todos los buques.

2 En los buques no petroleros, con espacios de carga que hayan sido construidos y se utilicen para transportar hidrocarburos a granel y que tengan una capacidad total igual o superior a 200 m³, se aplicarán también a la construcción y utilización de tales espacios las prescripciones de las reglas 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 y 36 estipuladas en el presente Anexo para los petroleros, salvo que cuando dicha capacidad total sea inferior a 1000 m³ podrán aplicarse las prescripciones de la regla 34.6 del presente Anexo en lugar de las reglas 29, 31 y 32.

3 Cuando en un espacio de carga de un petrolero se transporte un cargamento regido por el Anexo II del presente Convenio también se aplicarán las prescripciones pertinentes de dicho Anexo II.

4 Las prescripciones de las reglas 29, 31 y 32 del presente Anexo no se aplicarán a los petroleros que transporten asfalto u otros productos sujetos a las disposiciones del presente Anexo y que, por sus propiedades físicas, impidan la eficaz separación y vigilancia de la mezcla producto/agua. En el caso de dichos petroleros, el control de las descargas conforme a la regla 34 del presente Anexo requerirá retener los residuos a bordo y descargar en instalaciones de recepción todas las aguas de lavado contaminadas.

5 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 6 de la presente regla, las reglas 18.6 a 18.8 del presente Anexo no se aplicarán a los petroleros entregados a más tardar el 1 de junio de 1982, tal como se definen éstos en la regla 1.28.3, y destinados exclusivamente a la realización de determinados tráficos entre:

- .1 puertos o terminales situados en un Estado Parte en el presente Convenio; o
- .2 puertos o terminales de Estados Partes en el presente Convenio, cuando:
 - .1 el viaje se realice enteramente dentro de una zona especial; o
 - .2 el viaje se realice enteramente dentro de otros límites designados por la Organización.

6 Lo dispuesto en el párrafo 5 de la presente regla se aplicará únicamente cuando los puertos o terminales en que, en el curso de tales viajes, se embarque el cargamento, cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la recepción y el tratamiento de todo el lastre y el agua de lavado de los tanques, procedentes de los petroleros que los utilicen, y todas las condiciones siguientes queden satisfechas:

- .1 que, a reserva de las excepciones previstas en la regla 4 del presente Anexo, toda el agua de lastre, con inclusión del agua de lastre limpio, y de los residuos del lavado de los tanques, sean retenidos a bordo y trasvasados a las instalaciones de recepción, y que las autoridades competentes del Estado rector del puerto consignen el hecho en el Libro registro de hidrocarburos, Parte II, a que se hace referencia en la regla 36 del presente Anexo;

.2 que se haya llegado a un acuerdo entre la Administración y los Gobiernos de los Estados rectores de los puertos, mencionados en los párrafos 5.1 ó 5.2 de la presente regla, en cuanto a la utilización de un petrolero entregado a más tardar el 1 de junio de 1982, según lo definido en la regla 1.28.3, para un determinado tráfico;

.3 que, de conformidad con las disposiciones pertinentes del presente Anexo, las instalaciones y los servicios de recepción de los puertos o terminales a que antes se hace referencia sean considerados suficientes a los efectos de la presente regla por los Gobiernos de los Estados Partes en el presente Convenio en cuyo territorio estén situados dichos puertos o terminales; y

.4 que se consigne en el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos que el petrolero está destinado exclusivamente al tráfico determinado de que se trate.

Regla 3

Exenciones y dispensas

1 Los tipos de buque tales como aliscafos, aerodeslizadores, naves de semisuperficie, naves sumergibles, etc., cuyas características de construcción no permitan aplicar, por irrazonable o impracticable, alguna de las prescripciones de construcción y equipo especificadas en los capítulos 3 y 4 del presente Anexo, podrán ser eximidos por la Administración de cumplir tales prescripciones siempre que la construcción y el equipo del buque ofrezcan una protección equivalente contra la contaminación por hidrocarburos, habida cuenta del servicio a que esté destinado el buque.

2 Los pormenores de cualquier exención de esta índole que pueda conceder la Administración constarán en el certificado a que se refiere la regla 7 del presente Anexo.

3 La Administración que autorice tal exención comunicará cuanto antes a la Organización, en un plazo máximo de 90 días, los pormenores y razones de esa exención, y la Organización los transmitirá a las Partes en el presente Convenio para información y para que se tomen las medidas que puedan resultar oportunas.

4 La Administración podrá dispensar del cumplimiento de lo prescrito en las reglas 29, 31 y 32 del presente Anexo a todo petrolero que efectúe exclusivamente viajes de 72 horas o menos de duración, navegando dentro de las 50 millas marinas de la tierra más próxima, a condición de que el petrolero esté destinado únicamente al tráfico entre puertos o terminales de un Estado Parte en el presente Convenio. La dispensa quedará sujeta al cumplimiento de la prescripción de que el petrolero retenga a bordo todas las mezclas oleosas para descargarlas posteriormente en instalaciones de recepción y que la Administración se haya cerciorado de que existen instalaciones de recepción adecuadas para recibir tales mezclas oleosas.

5 La Administración podrá dispensar del cumplimiento de lo prescrito en las reglas 31 y 32 del presente Anexo a todos los petroleros, exceptuados los que se indican en el párrafo 4 de la presente regla, en los siguientes casos:

.1 que el buque tanque sea un petrolero entregado a más tardar el 1 de junio de 1982, tal como se define éste en la regla 1.28.3, de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas, y según lo indicado en la regla 2.5 del presente Anexo, esté destinado exclusivamente a la realización de determinados tráficos, y se cumplen las condiciones especificadas en la regla 2.6 del presente Anexo; o

.2 que el petrolero efectúe exclusivamente viajes de una o varias de las siguientes categorías:

.1 dentro de zonas especiales; o

.2 dentro de las 50 millas marinas de la tierra más próxima fuera de las zonas especiales, cuando esté destinado a:

.1 el tráfico entre puertos o terminales de un Estado Parte en el presente Convenio, o

.2 viajes de carácter restringido definidos por la Administración, cuya duración sea de 72 horas o menos,

siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

.3 que todas las mezclas oleosas se retengan a bordo para descargarlas posteriormente en instalaciones de recepción;

.4 que para los viajes especificados en el párrafo 5.2.2 de la presente regla, la Administración se haya cerciorado de que existen instalaciones de recepción adecuadas para recibir tales mezclas oleosas en los puertos o terminales petroleros de carga donde haga escala el buque tanque;

.5 que cuando sea necesario se confirme, mediante refrendo del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, que el buque efectúa exclusivamente los viajes especificados en los párrafos 5.2.1 y 5.2.2.2 de la presente regla; y

.6 que se anoten en el Libro registro de hidrocarburos la cantidad, la hora y el puerto de descarga.

Regla 4

Excepciones

Las reglas 15 y 34 del presente Anexo no se aplicarán:

.1 a la descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas cuando sea necesaria para proteger la seguridad del buque o para salvar vidas en el mar; o

.2 a la descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas resultante de averías sufridas por un buque o su equipo:

.1 siempre que después de producirse la avería o de descubrirse la descarga se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para prevenir o reducir a un mínimo tal descarga; y

.2 salvo que el propietario o el capitán hayan actuado ya sea con la intención de causar la avería, o con imprudencia temeraria y a sabiendas de que con toda probabilidad iba a producirse una avería; o

.3 a la descarga en el mar de sustancias que contengan hidrocarburos, previamente aprobadas por la Administración, cuando sean empleadas para combatir casos concretos de contaminación a fin de reducir los daños resultantes de tal contaminación. Toda descarga de esta índole quedará sujeta a la aprobación de cualquier Gobierno con jurisdicción en la zona donde se tenga intención de efectuar la descarga.

Regla 5

Equivalentes

1 La Administración podrá autorizar a bordo de un buque instalaciones, materiales, equipos o aparatos en sustitución de los prescritos por el presente Anexo, si tales instalaciones, materiales, equipos o aparatos son por lo menos tan eficaces como los prescritos por el presente Anexo. Esta facultad de la Administración no le permitirá autorizar que se sustituyan, como equivalentes, las normas de proyecto y construcción prescritas en las reglas del presente Anexo por métodos operativos cuyo fin sea controlar las descargas de hidrocarburos.

2 La Administración que autorice a bordo de un buque instalaciones, materiales, equipos o aparatos en sustitución de los prescritos por el presente Anexo comunicará a la Organización los pormenores de tal sustitución a fin de que sean transmitidos a las Partes en el Convenio para su información y para que adopten las medidas oportunas, si procede.

CAPÍTULO 2 - RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN

Regla 6

Reconocimientos

1 Todos los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150 y demás buques de arqueo bruto igual o superior a 400 serán objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación:

.1 un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que el certificado exigido en virtud de la regla 7 del presente Anexo haya sido expedido por primera vez, y que comprenderá un examen completo de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales del buque, en la medida en que le sea aplicable el presente Anexo. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del presente Anexo;

.2 un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables las reglas 10.2.2, 10.5, 10.6 ó 10.7 del presente Anexo. El reconocimiento de renovación se realizará de modo que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del presente Anexo;

.3 un reconocimiento intermedio dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o a la tercera fecha de vencimiento anual del certificado, el cual sustituirá a uno de los reconocimientos anuales especificados en el párrafo 1.4 de la presente regla. El reconocimiento intermedio se realizará de modo que garantice que el equipo y los sistemas de bombas y tuberías correspondientes, incluidos los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos, los sistemas de lavado con crudos, los separadores de agua e hidrocarburos y los sistemas de filtración de hidrocarburos, cumplen plenamente las prescripciones aplicables del presente Anexo y están en buen estado de funcionamiento. Estos reconocimientos intermedios se consignarán en el certificado expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas 7 u 8 del presente Anexo;

.4 un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha de vencimiento anual del certificado, que comprenderá una inspección general de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales a que se hace referencia en el párrafo 1.1 de la presente regla, a fin de garantizar que se han mantenido de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 4.1 y 4.2 de la presente regla y que continúan siendo satisfactorios para el servicio a que el buque esté destinado. Estos reconocimientos anuales se consignarán en el certificado expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas 7 u 8 del presente Anexo; y

.5 también se efectuará un reconocimiento adicional, ya general, ya parcial, según dicten las circunstancias, después de la realización de las reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en el párrafo 4.3 de la presente regla, o siempre que se efectúen a bordo reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento se realizará de modo que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple totalmente lo dispuesto en el presente Anexo.

2 La Administración dictará medidas apropiadas respecto de los buques que no estén sujetos a lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla, para garantizar el cumplimiento de las disposiciones aplicables del presente Anexo.

3.1 Los reconocimientos de los buques, por cuanto se refiere a la aplicación de lo dispuesto en el presente Anexo, serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella. Dichas organizaciones cumplirán las directrices adoptadas por la Organización mediante la resolución A.739(19), según la pueda enmendar la Organización, y las especificaciones adoptadas por la Organización mediante la resolución A.789(19), según la pueda enmendar la Organización, a condición de que tales enmiendas se adopten, entren en vigor y adquieran efectividad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del presente Convenio en relación con los procedimientos de enmienda aplicables a este Anexo.

3.2 La Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar los reconocimientos prescritos en el párrafo 3.1 de la presente regla facultará a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan:

.1 exigir la realización de reparaciones en el buque; y

.2 realizar reconocimientos cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad, para que las comunique a las Partes en el presente Convenio y éstas informen a sus funcionarios.

3.3 Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado, o que es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y lo notificarán oportunamente a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, se retirará el certificado y ello será inmediatamente notificado a la Administración; y si el buque se encuentra en un puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Una vez que un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente regla. Cuando proceda, el Gobierno del Estado rector del puerto de que se trate tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones apropiado que se encuentre más próximo y esté disponible, sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle.

3.4 En todos los casos, la Administración interesada garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia del reconocimiento, y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.

4.1 El buque y su equipo serán mantenidos de modo que se ajusten a lo dispuesto en el presente Convenio a fin de garantizar que el buque siga estando, en todos los sentidos, en condiciones de hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle.

4.2 Una vez realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla, no se efectuará ninguna modificación en la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones o los materiales que fueron objeto de reconocimiento, sin previa autorización de la Administración, salvo que se trate de la sustitución directa de tales equipo o accesorios.

4.3 Siempre que un buque sufra un accidente o que se le descubra algún defecto que afecte seriamente a la integridad del buque o la eficacia o la integridad del equipo al que se aplique el presente Anexo, el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, a la organización reconocida o al inspector nombrado encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en el párrafo 1 de la presente regla. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otra Parte, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán que se ha rendido ese informe.

Regla 7

Expedición o refrendo del certificado

1 A todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 y demás buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el presente Convenio se les expedirá, una vez realizado el reconocimiento inicial o de renovación de acuerdo con las disposiciones de la regla 6 del presente Anexo, un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.

2 Dicho certificado será expedido o refrendado, según proceda, por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella. En todos los casos la Administración asume la total responsabilidad del certificado.

Regla 8

Expedición o refrendo del certificado por otro Gobierno

1 El Gobierno de una Parte en el presente Convenio, a petición de la Administración, podrá hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que cumple lo dispuesto en el presente Anexo, expedirá o autorizará que se expida a ese buque un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos y, cuando proceda, refrendará o autorizará que se refrende dicho certificado para el buque, de conformidad con el presente Anexo.

2 Se remitirán lo antes posible a la Administración que haya solicitado el reconocimiento una copia del Certificado y otra del informe relativo al reconocimiento.

3 En el certificado se hará constar que fue expedido a petición de la Administración, y tendrá la misma fuerza e igual validez que el expedido en virtud de la regla 7 del presente Anexo.

4 No se expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos a ningún buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio.

Regla 9

Modelo de certificado

El Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos se redactará por lo menos en español, francés o inglés, conforme al modelo que figura en el apéndice II del presente Anexo. Cuando se use también un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia.

Regla 10

Duración y validez del certificado

1 El Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos se expedirá para un periodo que especificará la Administración y que no excederá de cinco años.

2.1 No obstante lo prescrito en el párrafo 1 de la presente regla, cuando el reconocimiento de renovación se efectúe dentro de los tres meses anteriores a la fecha de vencimiento del certificado existente, el nuevo certificado será válido, a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de vencimiento del certificado existente.

2.2 Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe después de la fecha de vencimiento del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de dicha fecha de vencimiento.

2.3 Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe con más de tres meses de antelación a la fecha de vencimiento del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de dicha fecha.

3 Si un certificado se expide para un periodo de menos de cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez más allá de la fecha de vencimiento por el periodo máximo especificado en el párrafo 1 de la presente regla, siempre que los reconocimientos citados en las reglas 6.1.3 y 6.1.4 del presente Anexo, aplicables cuando se expide un certificado para un periodo de cinco años, se hayan efectuado como proceda.

4 Si se ha efectuado un reconocimiento de renovación y no ha sido posible expedir o facilitar al buque un nuevo certificado antes de la fecha de vencimiento del certificado existente, la persona o la organización autorizada por la Administración podrá refrendar el certificado existente, el cual será aceptado como válido por un periodo adicional que no excederá de cinco meses contados a partir de la fecha de vencimiento.

5 Si en la fecha de vencimiento del certificado el buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un periodo superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Una vez finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados desde la fecha de vencimiento del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

6 Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente regla, podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo. Una vez finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de vencimiento del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

7 En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos 2.2, 5 ó 6 de la presente regla, que la validez del nuevo certificado comience a partir de la fecha de vencimiento del certificado existente. En estas circunstancias especiales, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación.

8 Cuando se efectúe un reconocimiento anual o intermedio antes del periodo estipulado en la regla 6 del presente Anexo:

.1 la fecha de vencimiento anual que figure en el certificado se modificará sustituyéndola por una fecha que no sea más de tres meses posterior a la fecha en que terminó el reconocimiento;

.2 el reconocimiento anual o intermedio subsiguiente prescrito en la regla 6.1 del presente Anexo se efectuará a los intervalos que en dicha regla se establezcan, teniendo en cuenta la nueva fecha de vencimiento anual; y

.3 la fecha de vencimiento podrá permanecer inalterada a condición de que se efectúen uno o más reconocimientos anuales o intermedios, según proceda, de manera que no se excedan entre los distintos reconocimientos los intervalos máximos estipulados en la regla 6.1 del presente Anexo.

9 Todo certificado expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas 7 u 8 del presente Anexo perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

.1 si los reconocimientos pertinentes no se han efectuado en los intervalos estipulados en la regla 6.1 del presente Anexo;

.2 si el certificado no es refrendado de conformidad con lo dispuesto en las reglas 6.1.3 ó 6.1.4 del presente Anexo; o

.3 cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple lo prescrito en las reglas 6.4.1 y 6.4.2 del presente Anexo. En el caso de un cambio de pabellón entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón el buque tenía previamente derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias del certificado que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes.

Regla 11*Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto*

1 Todo buque que se encuentre en un puerto o terminal mar adentro de otra Parte estará sujeto a inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte en lo que concierne a las prescripciones operacionales del presente Anexo, cuando existan claros indicios para suponer que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la prevención de la contaminación por hidrocarburos.

2 Si se dan las circunstancias mencionadas en el párrafo 1 de la presente regla, la Parte tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe hasta que se haya resuelto la situación de conformidad con lo prescrito en el presente Anexo.

3 Los procedimientos relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto estipulados en el artículo 5 del presente Convenio se aplicarán a la presente regla.

4 Nada de lo dispuesto en la presente regla se interpretará como una limitación de los derechos y obligaciones de una Parte que supervise las prescripciones operacionales específicamente previstas en el presente Convenio.

**CAPÍTULO 3 - PRESCRIPCIONES APLICABLES A LOS ESPACIOS DE MÁQUINAS
DE TODOS LOS BUQUES**

PARTE A: CONSTRUCCIÓN**Regla 12***Tanques para residuos de hidrocarburos (fangos)*

1 Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 tendrá un tanque o tanques de capacidad suficiente, habida cuenta del tipo de maquinaria con que esté equipado y la duración de sus viajes, para recibir los residuos de hidrocarburos (fangos) que no sea posible eliminar de otro modo cumpliendo las prescripciones del presente Anexo, tales como los resultantes de la purificación de los combustibles y aceites lubricantes y de las fugas de hidrocarburos que se producen en los espacios de máquinas.

2 Las tuberías que acaben y empiecen en tanques de fangos no tendrán conexión directa al mar, salvo la conexión universal a tierra a que hace referencia la regla 13.

3 En los buques entregados después del 31 de diciembre de 1979, tal como se definen éstos en la regla 1.28.2, los tanques para residuos de hidrocarburos estarán proyectados y construidos de manera que se facilite su limpieza y la descarga de los residuos en las instalaciones de recepción. Los buques entregados a más tardar el 31 de diciembre de 1979, tal como se definen éstos en la regla 1.28.1, cumplirán esta prescripción en la medida en que sea razonable y practicable.

Regla 13*Conexión universal a tierra*

Para que sea posible acoplar el conducto de las instalaciones de recepción con el conducto de descarga de residuos procedentes de las sentinas de las máquinas y de los tanques de fangos del buque, ambos estarán provistos de una conexión universal cuyas dimensiones se ajustarán a las indicadas en la siguiente tabla:

Dimensionado universal de bridas para conexiones de descarga

Descripción	Dimensión
Diámetro exterior	215 mm
Diámetro interior	según el diámetro exterior del conducto
Diámetro de círculo de pernos	183 mm
Ranuras en la brida	seis agujeros de 22 mm de diámetro colocados equidistantes en el círculo de pernos del diámetro citado y prolongados hasta la periferia de la brida por una ranura de 22 mm de ancho
Espesor de la brida	20 mm
Pernos y tuercas: cantidad y diámetro	seis de 20 mm de diámetro de longitud adecuada
La brida estará proyectada para acoplar conductos de un diámetro interior máximo de 125 mm y será de acero u otro material equivalente con una cara plana. La brida y su junta, que será de material inatacable por los hidrocarburos, se calcularán para una presión de servicio de 600 kPa.	

PARTE B: EQUIPO**Regla 14***Equipo filtrador de hidrocarburos*

1 Con la salvedad de lo estipulado en el párrafo 3 de la presente regla, todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400, pero inferior a 10 000, llevará un equipo filtrador de hidrocarburos que cumpla lo dispuesto en el párrafo 6 de la presente regla. Todo buque de este tipo que pueda descargar en el mar el agua de lastre retenida en los tanques de combustible como prevé la regla 16.2, tendrá que cumplir lo dispuesto en el párrafo 2 de la presente regla.

2 Con la salvedad de lo estipulado en el párrafo 3 de la presente regla, todo buque de arqueo bruto igual o superior a 10 000 llevará un equipo filtrador de hidrocarburos que cumpla lo dispuesto en el párrafo 7 de la presente regla.

3 Ciertos buques, tales como los buques hotel, buques de almacenamiento, etc., que permanecen estacionarios salvo respecto de viajes de traslado y reinstalación sin carga, no es necesario que estén provistos de equipo filtrador de hidrocarburos. Tales buques estarán provistos de un tanque de almacenamiento con un volumen suficiente a juicio de la Administración destinado a retener a bordo la totalidad de las aguas de sentina oleosas. Todas las aguas de sentina oleosas se retendrán a bordo para descargarlas posteriormente en instalaciones de recepción.

4 La Administración se asegurará de que los buques de arqueo bruto inferior a 400 están equipados, en la medida de lo posible, con instalaciones que permitan retener a bordo hidrocarburos o mezclas oleosas, o descargarlos de conformidad con lo dispuesto en la regla 15.6 del presente Anexo.

5 La Administración podrá dispensar del cumplimiento de lo prescrito en los párrafos 1 y 2 de la presente regla a:

- .1 todo buque que efectúe exclusivamente viajes dentro de zonas especiales; o
- .2 todo buque al que se haya expedido el oportuno certificado en virtud del Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, (o al que le sea aplicable ese Código en razón de sus dimensiones y proyecto), y que efectúe servicios regulares en los que el viaje redondo no supere las 24 horas, incluyéndose también los viajes de traslado de estos buques, sin pasajeros ni carga;
- .3 en relación con lo dispuesto en los subpárrafos .1 y .2 anteriores, se cumplirán las condiciones siguientes:
 - .1 que el buque vaya provisto de un tanque de retención que a juicio de la Administración tenga un volumen suficiente para retener a bordo la totalidad de las aguas de sentina oleosas;
 - .2 que todas las aguas de sentina oleosas se retengan a bordo para descargarlas posteriormente en instalaciones de recepción;
 - .3 que la Administración se haya cerciorado de que existen instalaciones de recepción adecuadas para recibir tales aguas oleosas de sentina en un número suficiente de puertos o terminales donde haga escala el buque;
 - .4 que cuando sea necesario se confirme, mediante el refrendo del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos que el buque está destinado exclusivamente a viajes dentro de zonas especiales o que ha sido aceptado como nave de gran velocidad a los efectos de la presente regla, y hay constancia del servicio que presta; y
 - .5 que se anoten en el Libro registro de hidrocarburos, Parte I, la cantidad, la hora y el puerto de descarga.

6 El equipo filtrador de hidrocarburos a que se hace referencia en el párrafo 1 de la presente regla se ajustará a características de proyecto aprobadas por la Administración y estará concebido de modo que el contenido de cualquier mezcla oleosa que se descargue en el mar después de pasar por el sistema no exceda de 15 partes por millón. Al estudiar el proyecto de este equipo, la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización.

7 El equipo filtrador de hidrocarburos a que se hace referencia en el párrafo 2 de la presente regla cumplirá lo dispuesto en el párrafo 6 de la presente regla. Además, estará dotado de medios de alarma para indicar que tal proporción va a ser rebasada. El sistema estará también provisto de medios que garanticen que toda descarga de mezclas oleosas se detenga automáticamente si el contenido de hidrocarburos del efluente excede de 15 partes por millón. Al estudiar el proyecto de tales equipo y medios, la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización.

PARTE C: CONTROL DE LAS DESCARGAS OPERACIONALES DE HIDROCARBUROS**Regla 15***Control de las descargas de hidrocarburos*

1 A reserva de lo dispuesto en la regla 4 del presente Anexo y en los párrafos 2, 3, y 6 de esta regla, estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde buques.

A Descargas fuera de zonas especiales

2 Estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas desde buques cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400, a menos que se cumplan todas las condiciones siguientes:

- .1 el buque está en ruta;
- .2 la mezcla oleosa se somete a tratamiento mediante un equipo filtrador de hidrocarburos que cumpla lo dispuesto en la regla 14 del presente Anexo;
- .3 el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no excede de 15 partes por millón;
- .4 la mezcla oleosa no procede de las sentinas de los espacios de bombas de carga de los petroleros; y
- .5 la mezcla oleosa, en el caso de los petroleros, no está mezclada con residuos de los hidrocarburos de la carga.

B Descargas en zonas especiales

3 Estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde buques cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400, a menos que se cumplan todas las condiciones siguientes:

- .1 el buque está en ruta;
- .2 la mezcla oleosa se somete a tratamiento mediante un equipo filtrador de hidrocarburos que cumpla lo dispuesto en la regla 14.7 del presente Anexo;
- .3 el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no excede de 15 partes por millón;
- .4 la mezcla oleosa no procede de las sentinas de los espacios de bombas de carga de los petroleros; y
- .5 la mezcla oleosa, en el caso de los petroleros, no está mezclada con residuos de los hidrocarburos de la carga.

4 Con respecto a la zona de la Antártida, estará prohibida toda descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas en el mar desde buques.

5 Nada de lo dispuesto en la presente regla prohíbe que un buque cuya derrota sólo atraviere en parte una zona especial efectúe descargas fuera de esa zona especial de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 de la presente regla.

C Prescripciones aplicables a los buques de arqueo bruto inferior a 400 en todas las zonas, con excepción de la Antártida

6 En el caso de buques de arqueo bruto inferior a 400, todos los hidrocarburos y mezclas oleosas deberán conservarse a bordo para su posterior descarga en las instalaciones de recepción o ser descargados en el mar de conformidad con las siguientes disposiciones:

- .1 el buque está en ruta;
- .2 el buque tiene en funcionamiento un equipo, cuyas características de proyecto hayan sido aprobadas por la Administración, que garantice que el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón;
- .3 la mezcla oleosa no procede de las sentinas de los espacios de bombas de carga de los petroleros; y
- .4 la mezcla oleosa, en el caso de los petroleros, no está mezclada con residuos de los hidrocarburos de la carga.

D Prescripciones generales

7 Siempre que se observen rastros visibles de hidrocarburos sobre la superficie del agua o por debajo de ella en las proximidades de un buque o de su estela, los Gobiernos de las Partes en el presente Convenio investigarán de inmediato, en la medida en que puedan hacerlo razonablemente, los hechos que permitan aclarar si hubo o no transgresión de las disposiciones de la presente regla. En la investigación se comprobarán, en particular, las condiciones de viento y de mar, la derrota y velocidad del buque, otras posibles fuentes de los rastros visibles en esos parajes y todos los registros pertinentes de descarga de hidrocarburos.

8 Las descargas que se efectúen en el mar no contendrán productos químicos ni ninguna otra sustancia en cantidades o concentraciones que entrañen un peligro para el medio marino, ni adición alguna de productos químicos u otras sustancias cuyo fin sea eludir el cumplimiento de las condiciones de descarga especificadas en la presente regla.

9 Los residuos de hidrocarburos cuya descarga en el mar no pueda efectuarse de conformidad con lo dispuesto en la presente regla serán retenidos a bordo para descargarlos posteriormente en instalaciones de recepción.

Regla 16

Separación de los hidrocarburos y del agua de lastre y transporte de hidrocarburos en los piques de proa

1 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 de la presente regla, los buques entregados después del 31 de diciembre de 1979, tal como se definen éstos en la regla 1.28.2, de arqueo bruto igual o superior a 4000 que no sean petroleros, y los petroleros entregados después del 31 de diciembre de 1979, tal como se definen éstos en la regla 1.28.2, de arqueo bruto igual o superior a 150, no llevarán agua de lastre en ninguno de los tanques de combustible líquido.

2 Cuando por ser necesario llevar grandes cantidades de combustible líquido, haya que meter agua de lastre que no sea lastre limpio en tanques de combustible, dicha agua de lastre será descargada en instalaciones de recepción o en el mar de acuerdo con las disposiciones de la regla 15 y utilizando el equipo especificado en la regla 14.2 del presente Anexo, y se hará la correspondiente anotación en el Libro registro de hidrocarburos.

3 En los buques de arqueo bruto igual o superior a 400, cuyo contrato de construcción se adjudica después del 1 de enero de 1982 o, en ausencia de contrato de construcción, cuya quilla sea colocada o que se halle en fase de construcción equivalente después del 1 de julio de 1982, no se transportarán hidrocarburos en los piques de proa ni en los tanques situados a proa del mamparo de colisión.

4 Todos los buques a los que no se apliquen los párrafos 1 y 3 de la presente regla, cumplirán las prescripciones de dichos párrafos en la medida de lo razonable y posible.

Regla 17

Libro registro de hidrocarburos, Parte I - Operaciones en los espacios de máquinas

1 Todos los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150 y todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que no sean petroleros estarán provistos de un Libro registro de hidrocarburos, Parte I (Operaciones en los espacios de máquinas). El Libro registro de hidrocarburos, forme parte o no del diario oficial de navegación, se ajustará al modelo especificado en el apéndice III del presente Anexo.

2 En el Libro registro de hidrocarburos, Parte I, se harán los asientos oportunos, tanque por tanque si procede, cada vez que se realice a bordo alguna de las siguientes operaciones en los espacios de máquinas:

- .1 lastrado o limpieza de los tanques de combustible líquido;
- .2 descarga de lastre contaminado o de aguas de limpieza de los tanques de combustible líquido;
- .3 recogida y eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos y otros residuos de hidrocarburos);
- .4 descarga en el mar u otro método de eliminación de aguas de sentina acumuladas en los espacios de máquinas; y
- .5 toma de combustible o aceite lubricante.

3 En el caso de efectuarse alguna descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas según lo indicado en la regla 4 del presente Anexo, o si se produce una descarga accidental o alguna otra descarga excepcional de hidrocarburos que no figure entre las excepciones previstas en dicha regla, se anotará el hecho en el Libro registro de hidrocarburos, Parte I, explicando las circunstancias de la descarga y las razones de que ocurriera.

4 Cada una de las operaciones descritas en el párrafo 2 de la presente regla será inmediatamente anotada con sus pormenores en el Libro registro de hidrocarburos, Parte I, de modo que consten en él todos los asientos correspondientes a dicha operación. El asiento de cada operación será firmado por el oficial o los oficiales encargados de las operaciones de que se trate, y cada página debidamente cumplimentada la refrendará el capitán del buque. Los asientos del Libro registro de hidrocarburos, Parte I, en el caso de buques que lleven un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, se harán como mínimo en español, francés o inglés. En caso de controversia o discrepancia dará fe el texto de los asientos redactados en un idioma nacional oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar.

5 En el caso de que se produzca algún fallo en el equipo filtrador de hidrocarburos se hará la anotación pertinente en el Libro registro de hidrocarburos, Parte I.

6 El Libro registro de hidrocarburos, Parte I, se guardará en un lugar adecuado para facilitar su inspección en cualquier momento razonable y, salvo en el caso de buques sin tripulación que estén siendo remolcados, permanecerá siempre a bordo. Se conservará durante un periodo de tres años después de efectuado el último asiento.

7 La autoridad competente del Gobierno de una Parte en el presente Convenio podrá inspeccionar el Libro registro de hidrocarburos, Parte I, a bordo de cualquier buque al que se aplique el presente Anexo mientras el buque esté en uno de sus puertos o terminales mar adentro y podrá sacar copia de cualquier asiento que figure en dicho Libro y solicitar del capitán del buque que certifique que tal copia es reproducción fehaciente del asiento en cuestión. Toda copia que haya sido certificada por el capitán del buque como copia fiel de algún asiento efectuado en el Libro registro de hidrocarburos, Parte I, será admisible en cualesquiera procedimientos judiciales como prueba de los hechos declarados en el mismo. La inspección de un Libro registro de hidrocarburos, Parte I, y la extracción de copias certificadas por la autoridad competente en virtud de lo dispuesto en el presente párrafo se harán con toda la diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.

CAPÍTULO 4 - PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LAS ZONAS DE CARGA DE LOS PETROLEROS

PARTE A: CONSTRUCCIÓN

Regla 18

Tanques de lastre separado

Petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas entregados después del 1 de junio de 1982

1 Todo petrolero para crudos, de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, y todo petrolero para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas, entregados después del 1 de junio de 1982, tal como se definen éstos en la regla 1.28.4, irán provistos de tanques de lastre separado y cumplirán lo dispuesto en los párrafos 2, 3 y 4 o en el párrafo 5 de la presente regla, según corresponda.

2 La capacidad de los tanques de lastre separado se determinará de modo que el buque pueda operar con seguridad durante los viajes en lastre sin tener que recurrir a la utilización de los tanques de carga para lastrar con agua, salvo por lo que respecta a lo dispuesto en los párrafos 3 ó 4 de la presente regla. No obstante, la capacidad mínima de los tanques de lastre separado será tal que, en todas las condiciones de lastre que puedan darse en cualquier parte del viaje, incluido el buque en rosca con lastre separado únicamente, puedan cumplirse las siguientes prescripciones relativas a los calados y asiento del buque:

.1 el calado de trazado en el centro del buque (d_m), expresado en metros (sin tener en cuenta deformaciones del buque), no será inferior a:

$$d_m = 2,0 + 0,02L;$$

.2 los calados en las perpendiculares de proa y popa corresponderán a los determinados por el calado en el centro del buque (d_m), tal como se especifica en el párrafo 2.1 de la presente regla, con un asiento apopante no superior a 0,0 15L; y

.3 en cualquier caso, el calado en la perpendicular de popa no será nunca inferior al necesario para garantizar la inmersión total de la(s) hélice(s).

3 No se transportará nunca agua de lastre en los tanques de carga excepto:

.1 en los infrecuentes viajes en que las condiciones meteorológicas sean tan duras que, en opinión del capitán, sea necesario cargar agua de lastre adicional en los tanques de carga para mantener la seguridad del buque; y

.2 en casos excepcionales en que el carácter particular del servicio prestado por un petrolero haga necesario llevar agua de lastre en cantidad superior a la prescrita en el párrafo 2 de la presente regla, a condición de que dicho servicio entre en la categoría de casos excepcionales, en la forma establecida por la Organización.

Esta agua de lastre adicional será tratada y descargada de conformidad con la regla 34 del presente Anexo, efectuándose el correspondiente asiento en el Libro registro de hidrocarburos, Parte II, a que se hace referencia en la regla 36 del presente Anexo.

4 En el caso de petroleros para crudos, el lastre adicional permitido en el párrafo 3 de la presente regla se llevará únicamente en los tanques de carga si éstos han sido lavados con crudos de conformidad con lo dispuesto en la regla 35 del presente Anexo, antes de la salida de un puerto o terminal de descarga de hidrocarburos.

5 No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 de la presente regla, las condiciones de lastre separado relativas a los petroleros de menos de 150 metros de eslora deberán ser satisfactorias a juicio de la Administración.

Petroleros para crudos de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas entregados a más tardar el 1 de junio de 1982

6 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 7 de la presente regla, todo petrolero para crudos, de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas entregado a más tardar el 1 de junio de 1982, tal como se define éste en la regla 1.28.3, irá provisto de tanques de lastre separado y cumplirá lo prescrito en los párrafos 2 y 3 de la presente regla.

7 En vez de tener instalados tanques de lastre separado, los petroleros para crudos a que se hace referencia en el párrafo 6 de la presente regla podrán operar utilizando un procedimiento de lavado con crudos para los tanques de carga, de conformidad con lo dispuesto en las reglas 33 y 35 del presente Anexo, a menos que el petrolero de que se trate esté destinado al transporte de crudos que no sirvan para el lavado con crudos.

Petroleros para productos petrolíferos de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas entregados a más tardar el 1 de junio de 1982

8 Todo petrolero para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 40 000 toneladas entregado a más tardar el 1 de junio de 1982, tal como se define éste en la regla 1.28.3, irá provisto de tanques de lastre separado y cumplirá lo prescrito en los párrafos 2 y 3 de la presente regla o, en defecto de ello, utilizará tanques dedicados a lastre limpio de conformidad con las siguientes disposiciones:

.1 el petrolero para productos petrolíferos tendrá capacidad suficiente, en los tanques dedicados exclusivamente al transporte de lastre limpio, tal como se define éste en la regla 1.17 del presente Anexo, para satisfacer lo prescrito en los párrafos 2 y 3 de la presente regla;

.2 la instalación y los procedimientos operacionales adoptados para los tanques dedicados al lastre limpio cumplirán las prescripciones que establezca la Administración. Dichas prescripciones contendrán, por lo menos, todo lo dispuesto en las Especificaciones revisadas para los petroleros con tanques dedicados a lastre limpio, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.495(XII);

.3 el petrolero para productos petrolíferos estará equipado con un hidrocarbúrometro aprobado por la Administración de acuerdo con las especificaciones recomendadas por la Organización, que permita la comprobación del contenido de hidrocarburos del agua de lastre que se esté descargando

.4 a todo petrolero para productos petrolíferos que utilice tanques dedicados a lastre limpio se le proporcionará un Manual de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio, en el que se detalle el sistema y se especifiquen los procedimientos operacionales. Este Manual habrá de ser juzgado satisfactorio por la Administración y contendrá toda la información que figura en las especificaciones a que se hace referencia en el subpárrafo 8.2 de la presente regla. Si se efectúa una reforma que afecte al sistema de tanques dedicados al lastre limpio, el Manual de operaciones será actualizado en consecuencia.

Petroleros considerados como petroleros de lastre separado

9 Todo petrolero que no tenga obligación de ir provisto de tanques de lastre separado de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1, 6 u 8 de la presente regla, podrá, sin embargo, ser considerado como petrolero de lastre separado, a condición de que cumpla lo prescrito en los párrafos 2 y 3 o en el párrafo 5 de la presente regla, según corresponda.

Petroleros entregados a más tardar el 1 de junio de 1982 que tengan una instalación especial para el lastre

10 Petroleros entregados a más tardar el 1 de junio de 1982, tal como se definen éstos en la regla 1.28.3, que tengan una instalación especial para el lastre .

.1 Cuando un petrolero entregado a más tardar el 1 de junio de 1982, tal como se define éste en la regla 1.28.3, esté construido u opere de tal manera que en todo momento cumpla las prescripciones sobre calados y asiento del párrafo 2 de la presente regla, sin tener que recurrir al lastrado con agua, se considerará que cumple las prescripciones relativas a los tanques de lastre separado a que se hace referencia en el párrafo 6 de la presente regla siempre que todas las condiciones siguientes queden satisfechas:

.1 que los procedimientos operacionales y la instalación adoptada para el lastre hayan sido aprobados por la Administración;

.2 que se llegue a un acuerdo entre la Administración y los Gobiernos interesados de los Estados rectores de puertos, Partes en el presente Convenio, cuando se cumplan las prescripciones sobre calado y asiento mediante un procedimiento operacional; y

.3 que el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos lleve una anotación en el sentido de que el petrolero utiliza una instalación especial para el lastre.

.2 No se transportará nunca agua de lastre en los tanques de hidrocarburos excepto en infrecuentes viajes en que las condiciones meteorológicas sean tan duras que, en opinión del capitán, sea necesario cargar agua de lastre adicional en los tanques de carga para mantener la seguridad del buque. Esta agua de lastre adicional será tratada y descargada de acuerdo con lo dispuesto en la regla 34 y de conformidad con las prescripciones de las reglas 29, 31 y 32 del presente Anexo, efectuándose el correspondiente asiento en el Libro registro de hidrocarburos a que se hace referencia en la regla 36 del presente Anexo .

.3 La Administración que haya hecho en un certificado la anotación indicada en el subpárrafo 10.1.3 de la presente regla, comunicará a la Organización los pormenores correspondientes a fines de distribución entre las Partes en el presente Convenio.

Petroleros de peso muerto igual o superior a 70 000 toneladas entregados después del 31 de diciembre de 1979

11 Los petroleros de peso muerto igual o superior a 70 000 toneladas entregados después del 31 de diciembre de 1979, tal como se definen éstos en la regla 1.28.2, irán provistos de tanques de lastre separado y cumplirán con lo dispuesto en los párrafos 2, 3 y 4 o en el párrafo 5 de la presente regla, según corresponda.

Emplazamiento del lastre separado como protección

12 Emplazamiento de los espacios de lastre separado como protección.

En todo petrolero para crudos de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, y en todo petrolero para productos petrolíferos de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas, entregados después del 1 de junio de 1982, tal como se definen éstos en la regla 1.28.4, excepto los petroleros que cumplen lo prescrito en la regla 19, los tanques de lastre separado necesarios para poder disponer de la capacidad que permita cumplir lo prescrito en el párrafo 2 de la presente regla, que vayan emplazados en la sección de la eslora en que se hallen los tanques de carga, estarán dispuestos de conformidad con lo prescrito en los párrafos 13, 14 y 15 de la presente regla, a fin de que haya alguna protección contra el derrame de hidrocarburos en caso de varada o abordaje.

13 Los tanques de lastre separado y los espacios que no sean tanques de hidrocarburos emplazados en la sección de la eslora en que se hallen los tanques de carga (L_t) estarán dispuestos de forma que cumplan la siguiente prescripción:

$$\sum PA_c + \sum PA_s \geq J[L_t(B + 2D)]$$

donde:

PA_c = área, expresada en metros cuadrados, del forro exterior del costado correspondiente a cada tanque de lastre separado o espacio que no sea un tanque de hidrocarburos, basada en las dimensiones de trazado proyectadas,

PA_s = área, expresada en metros cuadrados, del forro exterior del fondo correspondiente a cada uno de tales tanques o espacios, basada en las dimensiones de trazado proyectadas,

- L_t = eslora, expresada en metros, entre los extremos proel y popel de los tanques de carga,
- B = manga máxima del buque, expresada en metros, tal como se define ésta en la regla 1.22 del presente Anexo,
- D = puntal de trazado, expresado en metros, medido verticalmente desde el canto superior de la quilla hasta el canto superior del bao de la cubierta de francobordo en el centro del buque, al costado. En los buques con trancañil alomado, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de la prolongación ideal de la línea de trazado de la cubierta y la del forro exterior del costado, como si la unión del trancañil con la traca de cinta formase un ángulo,
- J = 0,45 para petroleros de 20 000 toneladas de peso muerto, 0,30 para petroleros de peso muerto igual o superior a 200 000 toneladas, con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 14 de la presente regla.

Los valores de J correspondientes a valores intermedios de peso muerto se determinarán por interpolación lineal.

Siempre que los símbolos dados en este párrafo aparezcan en la presente regla, tendrán el significado que se les da en el presente párrafo.

14 En el caso de petroleros de peso muerto igual o superior a 200 000 toneladas el valor de J podrá reducirse de la manera siguiente:

$$J_{\text{reducido}} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4O_A} \right) \right] \quad \text{o} \quad 0,2, \text{ si este valor es superior,}$$

- donde:
- $a = 0,25$ en el caso de petroleros de 200 000 toneladas de peso muerto,
 - $a = 0,40$ en el caso de petroleros de 300 000 toneladas de peso muerto,
 - $a = 0,50$ en el caso de petroleros de peso muerto igual o superior a 420 000 toneladas.

Los valores de a correspondientes a los valores intermedios de peso muerto se determinarán por interpolación lineal.

O_c = lo definido en la regla 25.1.1 del presente Anexo,

O_s = lo definido en la regla 25.1.2 del presente Anexo,

O_A = escape de hidrocarburos tolerable, ajustado a lo prescrito en la regla 26.2 del presente Anexo.

15 En la determinación de los valores PA_c y PA_s correspondientes a los tanques de lastre separado y a los espacios que no sean tanques de hidrocarburos, se observará lo siguiente:

.1 todo tanque o espacios laterales cuya profundidad sea igual a la altura total del costado del buque, o que se extienda desde la cubierta hasta la cara superior del doble fondo, tendrá una anchura mínima no inferior a 2 metros. Esta anchura se medirá desde el costado hacia el interior del buque perpendicularmente al eje longitudinal de éste. Cuando se les dé una anchura menor, el tanque o espacios laterales no serán tenidos en cuenta al calcular el área de protección PA_c ; y

.2 la profundidad vertical mínima de todo tanque o espacio del doble fondo será de $B/15$ o de 2 metros, si este valor es inferior. Cuando se les dé una profundidad menor, el tanque o espacio del fondo no serán tenidos en cuenta al calcular el área de protección PA_s .

La anchura y la profundidad mínimas de los tanques laterales y de los del doble fondo se medirán prescindiendo de las sentinas y, en el caso de la anchura mínima, prescindiendo de todo trancañil alomado.

Regla 19

Prescripciones relativas al doble casco y al doble fondo aplicables a los petroleros entregados el 6 de julio de 1996 o posteriormente

1 La presente regla se aplicará a los petroleros de peso muerto igual o superior a 600 toneladas entregados el 6 de julio de 1996 o posteriormente, tal como se definen éstos en la regla 1.28.6, del siguiente modo:

2 Todo petrolero de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas:

- .1 cumplirá lo prescrito en el párrafo 3 de la presente regla, en lugar de los párrafos 12 a 15 de la regla 18, cuando proceda, a menos que esté sujeto a lo dispuesto en los párrafos 4 y 5 de esta regla; y
- .2 cumplirá, si procede, lo prescrito en la regla 28.6.

3 Los tanques de carga estarán protegidos en toda su longitud por tanques de lastre o espacios que no sean tanques destinados al transporte de hidrocarburos como se indica a continuación;

.1 Tanques o espacios laterales

Los tanques o espacios laterales tendrán una profundidad igual a la altura total del costado del buque o se extenderán desde la cara superior del doble fondo hasta la cubierta más alta, ignorando el trancañil alomado en caso de haberlo. Irán dispuestos de tal manera que los tanques de carga queden por dentro de la línea de trazado de las planchas del forro del costado, y en ningún caso a menos de la distancia w medida como se ilustra en la figura 1, medida en cualquier sección transversal perpendicularmente al forro del costado, tal como se indica a continuación:

$$w = 0,5 + \frac{DW}{20000}(m) \text{ o bien}$$

$w = 2,0$ m, si este valor es menor.

El valor mínimo de w será de 1,0 m.

.2 Tanques o espacios del doble fondo

En cualquier sección transversal, la profundidad de cada tanque o espacio del doble fondo será tal que la distancia h entre el fondo de los tanques de carga y la línea de trazado de las planchas del forro del fondo, medida perpendicularmente a dichas planchas como se ilustra en la figura 1, no sea inferior a la especificada a continuación:

$$h = B/15(m) \text{ o bien}$$

$h = 2,0$ m, si este valor es menor.

El valor mínimo de h será de 1,0 m.

.3 Zona de la curva del pantoque o en lugares en que la curva del pantoque no esté claramente definida

Cuando las distancias h y w sean distintas, el valor w tendrá preferencia en los niveles que excedan de 1,5 h por encima de la línea de base, tal como se ilustra en la figura 1.

.4 Capacidad total de los tanques de lastre

En los petroleros para crudos de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas y en los petroleros para productos petrolíferos de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas, la capacidad total de los tanques laterales, tanques del doble fondo y tanques de los piques de proa y popa no será inferior a la capacidad de los tanques de lastre separado necesaria para cumplir lo prescrito en la regla 18 del presente Anexo. Los tanques o espacios laterales y tanques del doble fondo que se utilicen para cumplir lo prescrito en la regla 18 irán emplazados de la manera más uniforme posible a lo largo de la zona de los tanques de carga. La capacidad adicional de lastre separado prevista para reducir los esfuerzos flectores longitudinales en la viga-casco, el asiento, etc., podrá distribuirse por cualquier lugar del buque.

.5 Pozos de aspiración de los tanques de carga

Los pozos de aspiración de los tanques de carga podrán penetrar el doble fondo por debajo de la línea límite que define la distancia h , a condición de que tales pozos sean lo más pequeños posible y que la distancia entre el fondo del pozo y las planchas del forro del fondo no sea inferior a 0,5 h .

.6 Tuberías de lastre y de carga

Las tuberías de lastre y otras tuberías como los tubos de sonda y de aireación de los tanques de lastre no atravesarán los tanques de carga. Las tuberías de carga y similares no atravesarán los tanques de lastre. Podrán exceptuarse de esta prescripción tuberías de escasa longitud, a condición de que estén totalmente soldadas o sean de construcción equivalente.

4 Lo siguiente se aplica a los tanques o espacios del doble fondo:

.1 Se podrá prescindir de los tanques o espacios del doble fondo prescritos en el párrafo 3.2 de la presente regla, a condición de que el proyecto del petrolero sea tal que la presión estática de la carga y de los vapores ejercida en las planchas del forro del fondo que constituyen la única separación entre la carga y el mar no exceda de la presión hidrostática exterior del agua, determinada mediante la fórmula siguiente:

$$f \times h_c \times \rho_c \times g + 100\Delta p \leq d_n \times \rho_s \times g$$

donde:

h_c = altura de la carga que esté en contacto con las planchas del forro del fondo, en metros

ρ_c = densidad máxima de la carga, en kg/m^3

d_n = calado mínimo de servicio en cualquier condición de carga prevista, en metros

ρ_s = densidad del agua de mar, en kg/m^3

p = presión máxima de tarado de la válvula de presión y vacío del tanque de carga, en bares

f = factor seguridad = 1,1

g = aceleración de la gravedad ($9,81 \text{ m/s}^2$).

.2 Toda división horizontal que sea necesaria para satisfacer las anteriores prescripciones estará situada a una altura sobre la línea de base no inferior a $B/6$ ó 6 metros, si este último valor es menor, pero que no exceda de $0,6D$, siendo D el puntal de trazado en los medios.

.3 El emplazamiento de los tanques o espacios laterales se ajustará a la definición del párrafo 3.1 de la presente regla, con la salvedad de que por debajo de un nivel situado a $1,5 h$ por encima de la línea de base, siendo h la altura que se define en el párrafo 3.2 de la presente regla, la línea que define los límites del tanque de carga podrá ser vertical hasta las planchas del fondo, como se ilustra en la figura 2.

5 También podrán aceptarse otros métodos de proyecto y construcción de petroleros como alternativa de lo dispuesto en el párrafo 3 de la presente regla, a condición de que tales métodos ofrezcan como mínimo el mismo grado de protección contra la contaminación por hidrocarburos en caso de abordaje o varada, y que sean aprobados en principio por el Comité de Protección del Medio Marino teniendo en cuenta directrices elaboradas al efecto por la Organización.

6 Todo petrolero de peso muerto inferior a 5 000 toneladas cumplirá lo prescrito en los párrafos 3 y 4 de la presente regla o:

.1 llevará cuando menos tanques o espacios del doble fondo con una profundidad tal que la distancia h especificada en el párrafo 3.2 de la presente regla cumpla con lo siguiente:

$$h = B/15(m)$$

con un valor mínimo de 0,76 m;

en la zona de la curva del pantoque y en lugares donde dicha curva no esté claramente definida, la línea que define los límites del tanque de carga será paralela al fondo plano en los medios, como se ilustra en la figura 3; y

.2 irá provisto de tanques de carga dispuestos de tal modo que la capacidad de cada uno de ellos no exceda de 700 m^3 , a menos que los tanques o espacios laterales se dispongan de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3.1 de la presente regla y cumplan lo siguiente:

$$w = 0,4 + \frac{2,4DW}{20000}(m) \quad \text{con un valor mínimo de } w = 0,76 \text{ m.}$$

7 No se transportarán hidrocarburos en ningún espacio que se extienda a proa del mamparo de colisión situado de conformidad con lo dispuesto en la regla II-1/11 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada. Los petroleros a los que no se les exija llevar un mamparo de colisión de conformidad con lo dispuesto en dicha regla, no transportarán hidrocarburos en ningún espacio que se extienda a proa del plano transversal perpendicular al plano de crujía, trazado en el lugar en que hubiera estado situado el mamparo de colisión de conformidad con lo dispuesto en la mencionada regla.

8 Al aprobar el proyecto y la construcción de un petrolero que se vaya a construir conforme a lo dispuesto en la presente regla, las Administraciones tendrán debidamente en cuenta los aspectos generales de la seguridad, incluida la necesidad de mantener e inspeccionar los tanques o espacios laterales y los del doble fondo.

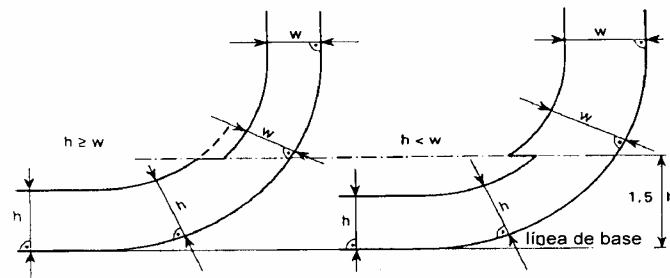


Figura 1 - Definición de los límites de los tanques de carga a efectos del párrafo 3 de la presente regla

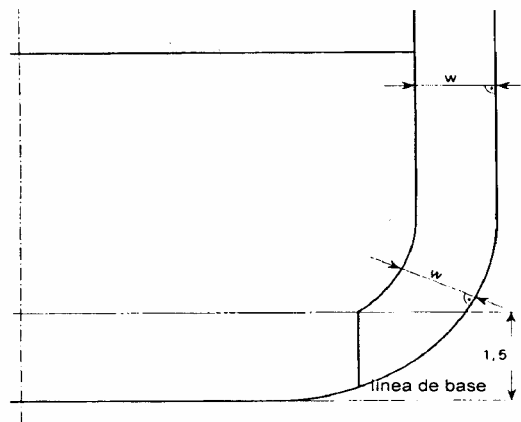


Figura 2 - Definición de los límites de los tanques de carga a efectos del párrafo 4 de la presente regla

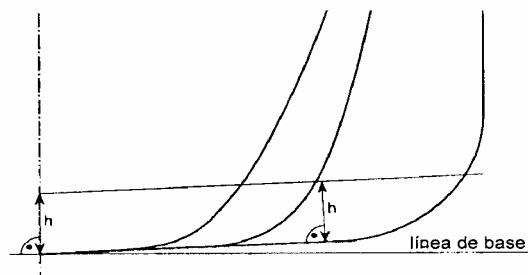


Figura 3 - Definición de los límites de los tanques de carga a efectos del párrafo 6 de la presente regla

Regla 20

Prescripciones relativas al doble casco y al doble fondo aplicables a los petroleros entregados antes del 6 de julio de 1996

1 Salvo disposición expresa en otro sentido, la presente regla:

.1 se aplicará a los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas, cuya entrega se produzca antes del 6 de julio de 1996, según se definen en la regla 1.28.5 del presente Anexo; y

.2 no se aplicará a los petroleros que cumplan lo prescrito en las reglas 19 y 28 con respecto a lo estipulado en el párrafo 28.6, cuya entrega se produzca antes del 6 de julio de 1996, según se definen en la regla 1.28.5 del presente Anexo; y

.3 no se aplicará a los petroleros regidos por el apartado .1 anterior, que cumplan lo prescrito en la regla 19.3.1 y 19.3.2 ó 19.4 ó 19.5 del presente Anexo, aun cuando no se ajusten completamente a lo prescrito sobre las distancias mínimas entre los límites de los tanques de carga y el costado del buque y las planchas del fondo. En tal caso, las distancias de protección en el costado no serán inferiores a las estipuladas en el Código Internacional de Quimiqueros para el emplazamiento de los tanques de carga en los buques de tipo 2, y las distancias de protección del fondo en el eje longitudinal cumplirán lo dispuesto en la regla 18.15.2 del presente Anexo.

2 A los efectos de la presente regla:

.1 Por "dieseloil pesado" se entiende el dieseloil distinto de aquellos destilados de los cuales más del 50% en volumen se destila a una temperatura no superior a 340°C al someterlos a ensayo por el método que sea considerado aceptable por la Organización.

.2 Por "fueloil" se entiende los destilados pesados o los residuos de crudos o las mezclas de estos productos, destinados a ser utilizados como combustible para la producción de calor o de energía de una calidad equivalente a la especificación aceptada por la Organización.

3 A los efectos de la presente regla, los petroleros se dividen en las siguientes categorías:

.1 Por "petroleros de categoría 1" se entiende los petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas que transportan crudos, fueloil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga, y los petroleros de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas que transportan hidrocarburos distintos de los mencionados anteriormente, que no cumplen las prescripciones aplicables a los petroleros entregados después del 1 de junio de 1982, definidos en la regla 1.28.4 del presente Anexo;

.2 por "petroleros de categoría 2" se entiende los petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas que transportan crudos, fueloil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga, y los petroleros de peso muerto igual o superior a 30 000 toneladas que transportan hidrocarburos distintos de los mencionados anteriormente, que cumplen las prescripciones aplicables a los petroleros entregados después del 1 de junio de 1982, definidos en la regla 1.28.4 del presente Anexo; y

.3 por "petroleros de categoría 3" se entiende los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas pero inferior a lo especificado en los apartados .1 o .2 del presente párrafo.

4 Todo petrolero al que sea aplicable la presente regla cumplirá las prescripciones de los párrafos 2 a 5, 7 y 8 de la regla 19 y la regla 28 con respecto a lo estipulado en el párrafo 28.6 del presente Anexo a más tardar el 5 de abril de 2005 o en el aniversario de la fecha de entrega del buque en la fecha o el año especificados en el siguiente cuadro:

Categoría de petrolero	Fecha o año
Categoría 1	5 de abril de 2005 para los buques entregados el 5 de abril de 1982 o anteriormente 2005 para los buques entregados después del 5 de abril de 1982
Categoría 2 y 3	5 de abril de 2005 para los buques entregados el 5 de abril de 1977 o anteriormente 2005 para los buques entregados después del 5 de abril de 1977 pero antes del 1 de enero de 1978 2006 para los buques entregados en 1978 y 1979 2007 para los buques entregados en 1980 y 1981 2008 para los buques entregados en 1982 2009 para los buques entregados en 1983 2010 para los buques entregados en 1984 o posteriormente

5 No obstante las disposiciones del párrafo 4 de la presente regla, en el caso de un petrolero de categoría 2 ó 3 provisto solamente de dobles fondos o de dobles forros en el costado no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que abarcan toda la longitud de los tanques de carga, o de espacios del doble casco no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que abarcan toda la longitud de los tanques de carga, pero que no cumple las condiciones para estar exento de las disposiciones del párrafo 1.3 de la presente regla, la Administración podrá permitir que dicho buque siga operando después de la fecha especificada en el párrafo 4 de esta regla, siempre que:

- .1 el buque ya prestase servicio el 1 de julio de 2001;
- .2 la Administración esté satisfecha mediante la verificación de los registros oficiales de que el buque cumple las condiciones especificadas anteriormente;
- .3 las condiciones del buque especificadas anteriormente no cambien; y
- .4 dicha operación no continúe después de la fecha en que el buque alcance 25 años contados desde su fecha de entrega.

6 Los petroleros de categoría 2 ó 3, que lleguen o hayan llegado a 15 o más años contados desde la fecha de entrega, cumplirán lo dispuesto en el Plan de evaluación del estado del buque adoptado por el Comité de Protección del Medio Marino mediante la resolución MEPC.94(46), enmendada, siempre y cuando tales enmiendas se adopten, entren en vigor y surtan efecto de conformidad con las disposiciones del artículo 16 del presente Convenio relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al apéndice de un Anexo.

7 En el caso de los petroleros de categoría 2 ó 3, la Administración podrá permitir que continúen operando después de la fecha especificada en el párrafo 4 de la presente regla, si los resultados satisfactorios del Plan de evaluación del estado del buque justifican que, en opinión de la Administración, el buque es apto para seguir operando, a condición de que la explotación no continúe después del aniversario de la fecha de entrega del buque en 2015 o en la fecha en que el buque alcance 25 años contados desde su fecha de entrega, si esta fecha es anterior.

8 .1 La Administración de una Parte en el presente Convenio que autorice la aplicación del párrafo 5 de la presente regla, o permita, suspenda, retire o no aplique las disposiciones del párrafo 7 de esta regla a un buque que tenga derecho a enarbolar su pabellón, comunicará inmediatamente los pormenores del caso a la Organización para que ésta los distribuya a las Partes en el presente Convenio para su información y para que adopten las medidas pertinentes, si es necesario.

.2 Una Parte en el presente Convenio tendrá derecho a denegar la entrada en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción a los petroleros que operen de conformidad con lo dispuesto en:

- .1 el párrafo 5 de la presente regla, después del aniversario de la fecha de entrega del buque en 2015; o
- .2 el párrafo 7 de la presente regla.

En tales casos, esa Parte comunicará a la Organización, para su distribución a las Partes en el presente Convenio, los pormenores al respecto para su información.

Regla 21

Prevención de la contaminación por hidrocarburos procedente de petroleros que transporten hidrocarburos pesados como carga

1 La presente regla:

- .1 se aplicará a los petroleros de peso muerto igual o superior a 600 toneladas, que transporten hidrocarburos pesados como carga, cualquiera que sea la fecha de entrega; y
- .2 no se aplicará a los petroleros regidos por el apartado .1 anterior que cumplan lo prescrito en la regla 19.3.1 y 19.3.2 ó 19.4 ó 19.5 del presente Anexo, aun cuando no se ajusten completamente a lo prescrito sobre las distancias mínimas entre los límites de los tanques de carga y el costado del buque y las planchas del fondo. En tal caso, las distancias de protección en el costado no serán inferiores a las estipuladas en el Código Internacional de Químicos para el emplazamiento de los tanques de carga en los buques de tipo 2, y las distancias de protección del fondo en el eje longitudinal cumplirán lo dispuesto en la regla 18.15.2 del presente Anexo.

2 A los efectos de la presente regla, por "hidrocarburos pesados" se entiende cualquiera de los siguientes:

- .1 crudos con una densidad superior a 900 kg/m^3 , a 15°C ;
- .2 fueloils con una densidad superior a 900 kg/m^3 , a 15°C , o con una viscosidad cinemática superior a $180 \text{ mm}^2/\text{s}$, a 50°C ;
- .3 asfalto, alquitrán y sus emulsiones.

3 Los petroleros a los que se aplique la presente regla cumplirán las disposiciones de los párrafos 4 a 8 de esta regla, además de cumplir las disposiciones aplicables de la regla 20.

4 A reserva de lo dispuesto en los párrafos 5, 6 y 7 de la presente regla, un petrolero al que se aplique esta regla cumplirá lo siguiente:

- .1 si es de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas, cumplirá las prescripciones aplicables de la regla 19 del presente Anexo a más tardar el 5 de abril de 2005; o
- .2 si es de peso muerto igual o superior a 600 toneladas pero inferior a 5 000 toneladas, estará provisto de tanques o espacios en el doble fondo de conformidad con lo prescrito en la regla 19.6.1 del presente Anexo y de tanques o espacios laterales dispuestos de conformidad con lo prescrito en la regla 19.3.1, y cumplirá la prescripción relativa a la distancia w que se indica en la regla 19.6.2, a más tardar en el aniversario de la fecha de entrega del buque en el año 2008.

5 En el caso de un petrolero de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas que transporte hidrocarburos pesados como carga y esté provisto solamente de dobles fondos o de dobles forros en el costado no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que abarcan toda la longitud de los tanques de carga, o de espacios del doble casco no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que abarcan toda la longitud de los tanques de carga, pero que no cumple las condiciones para estar exento de las disposiciones del párrafo 1.2 de la presente regla, la Administración podrá permitir que dicho buque continúe operando después de la fecha especificada en el párrafo 4 de esta regla, siempre que:

- .1 el buque ya prestase servicio el 4 de diciembre de 2003;
- .2 la Administración esté satisfecha mediante la verificación de los registros oficiales de que el buque cumple las condiciones especificadas anteriormente;
- .3 las condiciones del buque especificadas anteriormente no cambien; y
- .4 dicha operación no continúe después de que el buque alcance 25 años contados a partir de su fecha de entrega.

6 . 1 En el caso de los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas que transporten crudos con una densidad superior a 900 kg/m^3 , a 15°C , pero inferior a 945 kg/m^3 , la Administración podrá permitir que continúen operando después de la fecha especificada en el párrafo 4.1 de la presente regla, si los resultados satisfactorios del Plan de evaluación del estado del buque indicados en la regla 20.6 justifican que, en opinión de la Administración, el buque es apto para seguir operando, teniendo en cuenta el tamaño, la edad, la zona de explotación y las condiciones estructurales del buque, a condición de que la explotación no continúe después de la fecha en que el buque alcance 25 años contados desde su fecha de entrega.

.2 La Administración podrá permitir que un petrolero de peso muerto igual o superior a 600 toneladas pero inferior a 5 000 toneladas, que transporte hidrocarburos pesados como carga, continúe operando después de la fecha especificada en el párrafo 4.2 de la presente regla si, en opinión de la Administración, el buque es apto para seguir operando, teniendo en cuenta el tamaño, la edad, la zona de explotación y las condiciones estructurales del buque, a condición de que la explotación no continúe después de la fecha en que el buque alcance 25 años contados desde su fecha de entrega.

7 La Administración de una Parte en el presente Convenio podrá eximir de las disposiciones de la presente regla a un petrolero de peso muerto igual o superior a 600 toneladas que transporte hidrocarburos pesados como carga, si el petrolero:

- .1 se dedica exclusivamente a viajes en una zona bajo su jurisdicción, u opera como instalación flotante de almacenamiento de hidrocarburos pesados situada en una zona bajo su jurisdicción; o
- .2 se dedica exclusivamente a viajes en una zona bajo la jurisdicción de otra Parte, u opera como instalación flotante de almacenamiento de hidrocarburos pesados situada en una zona bajo la jurisdicción de otra Parte, a condición de que la Parte en cuya jurisdicción operará el petrolero dé su consentimiento a que éste opere en una zona bajo su jurisdicción.

8 .1 La Administración de una Parte en el presente Convenio que permita, suspenda, retire o no aplique las disposiciones de los párrafos 5, 6 ó 7 de la presente regla a un buque que tenga derecho a enarbolar su pabellón, comunicará inmediatamente los pormenores del caso a la Organización para que ésta los distribuya a las Partes en el presente Convenio para su información y para que adopten las medidas pertinentes, si es necesario.

.2 A reserva de las disposiciones del derecho internacional, una Parte en el presente Convenio tendrá derecho a denegar la entrada a los petroleros que operen de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 5 ó 6 de la presente regla en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción, o a denegar la transferencia entre buques de hidrocarburos pesados en zonas bajo su jurisdicción salvo cuando sea necesario a los efectos de garantizar la seguridad de un buque o para salvar vidas en el mar. En tales casos, esa Parte comunicará a la Organización, para que ésta los distribuya a las Partes en el presente Convenio, los pormenores al respecto para su información.

Regla 22

Protección de los fondos de la cámara de bombas

1 La presente regla se aplicará a los petroleros de peso muerto igual o superior a 5,000 toneladas construidos el 1 de enero de 2007 o posteriormente.

2 La cámara de bombas estará provista de un doble fondo de modo que, en cualquier sección transversal, la profundidad de cada tanque o espacio del doble fondo será tal que la distancia h entre el fondo de la cámara de bombas y la línea base del buque medida perpendicularmente con respecto a dicha línea base no será inferior a lo especificado a continuación:

$$h = B/15(m) \text{ o}$$

$$h = 2m, \text{ si esta distancia es inferior}$$

El valor mínimo de $h = 1m$.

3 En el caso de las cámaras de bombas cuya chapa del fondo se encuentre por encima de la línea base a una distancia que sea como mínimo la prescrita en el párrafo 2 anterior (por ejemplo, proyectos con popa de góndola) no se requerirá un doble fondo en la cámara de bombas.

4 Las bombas de lastre estarán provistas de los medios necesarios para garantizar que la aspiración desde los tanques del doble fondo sea eficaz.

5 No obstante lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 anteriores, si la inundación de la cámara de bombas inutiliza el sistema de bombeo del lastre o de la carga, no será preciso instalar un doble fondo.

Regla 23

Aptitud para prevenir escapes accidentales de hidrocarburos

1 La presente regla se aplicará a los petroleros entregados el 1 de enero de 2010 o posteriormente, según lo definido en la regla 1.28.8.

2 A los efectos de la presente regla regirán las siguientes definiciones:

.1 "Calado en la línea de carga (d_s)" es la distancia vertical, en metros, entre la línea base de trazado, a media eslora, y la línea de flotación correspondiente al francobordo de verano que se ha de asignar al buque. Los cálculos relativos a la presente regla deberán basarse en el calado d_s , sin tener en cuenta los calados asignados que puedan exceder de d_s , como es el caso de la línea de carga tropical.

.2 "Línea de flotación (d_B)" es la distancia vertical, en metros, entre la línea base de trazado, a media eslora, y la línea de flotación correspondiente al 30% del puntal D_S .

.3 "Manga (B_S)" es la manga máxima de trazado del buque, en metros, al nivel por debajo de la línea de máxima carga d_s .

.4 "Manga (B_B)" es la manga máxima de trazado del buque, en metros, al nivel por debajo de la línea de flotación d_B .

.5 "Puntal (D_S)" es el puntal de trazado, en metros, medido a media eslora hasta el puente superior, en el costado.

.6 "Eslora (L)" y "Peso muerto (DW)" se definen en las reglas 1.19 y 1.23 respectivamente.

3 A fin de obtener una protección adecuada contra la contaminación por hidrocarburos en caso de abordaje o varada habrá de cumplir lo siguiente:

.1 para los petroleros de peso muerto igual o superior a 5 000 TPM, el parámetro de escape medio de hidrocarburos será:

$$O_M \leq 0,015 \quad \text{para } C \leq 200000m^3$$

$$O_M \leq 0,012 + (0,003/200000)(400000 - C) \quad \text{para } 200000m^3 < C < 400000m^3$$

$$O_M \leq 0,012 \quad \text{para } C \geq 400000m^3$$

para los buques de carga combinados de 5 000 TPM Y 200 000 m³ de capacidad, podrá aplicarse el parámetro de escape medio de hidrocarburos a condición de que se presenten cálculos que sean satisfactorios a juicio de la Administración, demostrándose que además de su mayor resistencia estructural, el buque de carga combinado tiene una aptitud para prevenir escapes de hidrocarburos al menos equivalente a la de un buque tanque normal de doble casco del mismo tamaño y de $O_m \leq 0,015$.

$$O_M \leq 0,021 \quad \text{para } C \leq 100000m^3$$

$$O_M \leq 0,015 + (0,006/100000)(200000 - C) \quad \text{para } 100000m^3 < C \leq 200000m^3$$

donde:

O_M = parámetro de escape medio de hidrocarburos, en m³, al 98% de la capacidad del tanque

.2 para los petroleros de peso muerto inferior a 5000 TPM:

La longitud de cada uno de los tanques de carga no excederá de 10m o de uno de los siguientes valores si éstos son mayores:

.1 si no hay un mamparo longitudinal dentro de los tanques de carga:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1)L \quad \text{pero en ningún caso superior a } 0,2L$$

.2 si hay un mamparo longitudinal en crujía dentro de los tanques de carga:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15)L$$

.3 si hay más de un mamparo longitudinal dentro de los tanques de carga:

.1 para los tanques de carga laterales: 0,2L

.2 para los tanques de carga centrales:

$$.1 \text{ si } \frac{b_i}{B} \geq 0,2L : 0,2L$$

$$.2 \text{ si } \frac{b_i}{B} < 0,2 :$$

- si no hay un mamparo longitudinal en crujía:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1)L$$

- si hay un mamparo longitudinal en crujía:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15)L$$

.4 b_i es la distancia mínima entre el costado del buque y el mamparo longitudinal exterior más cercano al costado del tanque de que se trate, medida del costado del buque hacia crujía perpendicularmente a ésta, a la altura correspondiente al francobordo de verano asignado.

4 Al calcular el parámetro de escape medio de hidrocarburos se adoptarán las siguientes hipótesis de carácter general:

.1 La longitud de la zona de carga se extiende entre los extremos a proa y a popa de todos los tanques dispuestos para el transporte de carga de hidrocarburos, incluidos los tanques de decantación.

.2 Cuando esta regla se refiera a los tanques de carga, se considerará que incluye todos los tanques de carga, tanques de decantación y tanques de combustible situados dentro de la zona de carga.

.3 Se supondrá que el buque está cargado hasta el calado correspondiente a la línea de carga d_s , con la quilla a nivel y sin escora.

.4 Se considerará que todos los tanques de carga de hidrocarburos están llenos al 98% de su capacidad volumétrica. La densidad nominal de la carga de hidrocarburos, (ρ_n), se calculará del modo siguiente:

$$\rho_n = 1000(DW) / C(\text{kg} / \text{m}^3)$$

.5 En estos cálculos del escape, se considerará que la permeabilidad de cada espacio de la zona de carga, incluidos los tanques de carga, los tanques de lastre y otros espacios no dedicados a hidrocarburos, representa el 0,99, salvo indicación expresa en otro sentido .

.6 En la determinación del emplazamiento de los tanques pueden excluirse los pozos de aspiración, a condición de que tales pozos sean lo más pequeños que resulte posible y que la distancia entre el fondo del pozo y las planchas del forro del fondo no sea inferior a 0,5 h, donde h es la altura según se define en la regla 19.3.2.

5 Al combinar los parámetros de escapes de hidrocarburos se adoptarán las siguientes hipótesis:

.1 El escape medio de hidrocarburos se calculará por separado para las averías en el costado y para las averías en el fondo, y luego se combinarán ambos resultados en la fórmula del parámetro adimensional O_m de escape de hidrocarburos, según se indica a continuación:

$$O_M = (0,4O_{MS} + 0,6O_{MB}) / C$$

donde:

O_{MS} = escape medio para avería en el costado, en m^3 ; y

O_{MB} = escape medio para avería en el fondo, en m^3 .

.2 En caso de avería en el fondo, el escape medio se calculará por separado, considerando los casos de un descenso de la marea de 0m y 2,5m, y el escape medio resultante se calculará del modo siguiente:

$$O_{MB} = 0,7O_{MB(0)} + 0,3O_{MB(2,5)}$$

donde:

$O_{MB(0)}$ = escape medio para una marea de 0m; y

$O_{MB(2,5)}$ = escape medio de un descenso de la marea de -2,5m, en m^3 ,

6 El escape medio para una avería en el costado O_{MS} se calculará del modo siguiente:

$$O_{MS} = C_3 \sum_i^n P_{S(i)} O_{S(i)} \quad (\text{en } \text{m}^3)$$

donde:

i = representa cada tanque de carga considerado;

n = número total de tanques de carga;

$P_{S(i)}$ = la probabilidad de que se produzca una penetración en el tanque i como resultado de avería en el costado, calculada de conformidad con lo indicado en el párrafo 8.1 de la presente regla;

$O_{S(i)}$ = el escape, en m^3 , debido a avería en el costado del tanque de carga i, que se supone igual al volumen total de hidrocarburos en el tanque de carga i a un 98% de su capacidad, a menos que se demuestre mediante la aplicación de las Directrices mencionadas en la regla 19.5 que se retendrá un volumen importante de carga; y

$C_3 = 0,77$ para los buques dotados de dos mamparos longitudinales dentro de los tanques de carga, a condición de que estos mamparos se extiendan por toda la zona de carga y se calcule $P_{S(i)}$ de conformidad con 10 prescrito en la presente regla. C_3 es igual a 1,0 para todos los demás buques, o cuando $P_{S(i)}$ se calcule de conformidad con lo prescrito en el párrafo 10 de la presente regla.

7 El escape medio debido a avería en el fondo se calculará, con respecto a cada marea, según se indica a continuación:

$$.1 \quad O_{MB(0)} = \sum_i^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (\text{en m}^3)$$

donde:

i = representa cada tanque de carga considerado;

n = número total de tanques de carga;

$P_{B(i)}$ = la probabilidad de que se produzca una penetración en el tanque de carga i por avería en el fondo, calculada de conformidad con lo indicado en el párrafo 9.1 de la presente regla;

$O_{B(i)}$ = el escape procedente del tanque de carga i, en m^3 , calculado de conformidad con lo indicado en el párrafo 7.3 de la presente regla; y

$C_{DB(i)}$ = factor de captación de hidrocarburos definido en el párrafo 7.4 de la presente regla.

$$.2 \quad O_{MB(2,5)} = \sum_1^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (\text{en m}^3)$$

donde:

i, n, $P_{B(i)}$ y $C_{DB(i)}$ = según están definidos en el subpárrafo .1 anterior;

$O_{B(i)}$ = escape del tanque de carga, en m^3 , después del cambio de marea.

.3 El escape de hidrocarburos $O_{B(i)}$ para cada tanque de carga de hidrocarburos se calculará aplicando los principios de equilibrio de presión hidrostática, de acuerdo con las hipótesis siguientes:

.1 Se supondrá que el buque está varado, con la quilla a nivel y sin escora, y que el calado del buque varado antes del cambio de la marea es igual al calado en la línea de carga d_s .

.2 El nivel de la carga después de avería se calculará del modo siguiente:

$$h_c = \{(d_s + t_c - Z_1)(\rho_s) - (1000p) / g\} / \rho_n$$

donde:

h_c = altura, en metros, de la carga de hidrocarburos sobre Z_1 en metros;

t_c = cambio de la marea, en metros. Los reflujos de la marea se expresarán con valores negativos;

Z_1 = altura, en metros, del punto más bajo en el tanque de carga sobre la línea de base;

ρ_s = densidad del agua de mar, esto es $1,025 \text{ kg/m}^3$;

p = si hay un sistema de gas inerte, sobrepresión normal, en kPa, no inferior a 5 kPa; si no hay un sistema de gas inerte se podrá asumir que la sobrepresión es nula;

g = aceleración de la gravedad, esto es $9,81 \text{ m/s}^2$; y

ρ_n = densidad nominal de la carga de hidrocarburos, calculada de conformidad con lo indicado en el párrafo 4.4 de la presente regla.

.3 Para los tanques de carga adyacentes al forro del fondo, y salvo que se demuestre otra cosa, se considerará que el escape de hidrocarburos $O_{B(i)}$ no es inferior al 1 % del volumen total de hidrocarburos cargados en el tanque de carga i, de modo que se tengan en cuenta las pérdidas debidas al intercambio inicial y los efectos dinámicos ocasionados por las corrientes y las olas.

.4 En caso de avería en el fondo, parte del escape procedente de un tanque de carga podrá ser captado por compartimientos que no sean para hidrocarburos. Este efecto se puede calcular aproximadamente aplicando el factor $C_{DB(i)}$ para cada tanque, esto es:

$C_{DB(i)} = 0,6$ para los tanques de carga que estén situados por encima de compartimientos que no sean para hidrocarburos;

$C_{DB(i)} = 1,0$ para los tanques de carga adyacentes al forro del fondo.

8 La probabilidad P_S de que se abra una brecha en un compartimiento debido a avería en el costado se calculará del modo siguiente:

$$.1 P_S = P_{SL} P_{SV} P_{ST}$$

donde:

$$P_{SL} = (1 - P_{Sf} - P_{Sa}) = \text{probabilidad de que la avería se extienda a la zona longitudinal limitada por } X_a \text{ y } X_f;$$

$$P_{SV} = (1 - P_{Su} - P_{S1}) = \text{probabilidad de que la avería se extienda a la zona vertical limitada por } Z_1 \text{ y } Z_u; \text{ y}$$

$$P_{ST} = (1 - P_{Sy}) = \text{probabilidad de que la avería se extienda transversalmente excediendo los límites definidos por } y.$$

.2 P_{Sa} , P_{Sf} , P_{S1} , P_{Su} y P_{Sy} se determinarán mediante interpolación lineal a partir de la tabla de probabilidades de avería en el costado, que figura en el párrafo 8.3 de la presente regla, donde:

P_{Sa} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente a popa de la ubicación X_a/L ;

P_{Sf} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente a proa de la ubicación X_f/L ;

P_{S1} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente por debajo del tanque;

P_{Su} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente por encima del tanque; y

P_{Sy} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente fuera del tanque.

Los límites de compartimentado X_a , X_f , Z_1 , Z_u e y se establecerán como sigue:

X_a = distancia longitudinal entre el extremo popel de L y el punto más a popa del compartimiento considerado, en metros;

X_f = distancia longitudinal entre el extremo popel de L y el punto más a proa del compartimiento considerado, en metros;

Z_1 = distancia vertical entre la línea de base de trazado y el punto más bajo del compartimiento considerado, en metros;

Z_u = distancia vertical entre la línea de base de trazado y el punto más alto del compartimiento considerado; Z_u no se asumirá superior a D_s , en metros; y

y = distancia horizontal mínima medida perpendicularmente al eje longitudinal, entre el compartimiento considerado y el forro exterior del costado, en metros.

.3 Tabla de probabilidades de avería en el costado

X_a/L	P_{Sa}	X_f/L	P_{Sf}	Z_1/D_s	P_{S1}	Z_u/D_s	P_{Su}
0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00	0,968
0,05	0,023	0,05	0,917	0,05	0,000	0,05	0,952
0,10	0,068	0,10	0,867	0,10	0,001	0,10	0,931
0,15	0,117	0,15	0,817	0,15	0,003	0,15	0,905
0,20	0,167	0,20	0,767	0,20	0,007	0,20	0,873
0,25	0,217	0,25	0,717	0,25	0,013	0,25	0,836
0,30	0,267	0,30	0,667	0,30	0,021	0,30	0,789
0,35	0,317	0,35	0,617	0,35	0,034	0,35	0,733
0,40	0,367	0,40	0,567	0,40	0,055	0,40	0,670
0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0,55	0,517	0,55	0,417	0,55	0,172	0,55	0,452
0,60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0,617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092
0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

P_{Sy} se calculará del modo siguiente:

$$P_{Sy} = (24,96 - 199,6y/B_S)(y/B_S) \quad \text{para } y/B_S \leq 0,05$$

$$P_{Sy} = 0,749 + \{5 - 44,4(y/B_S - 0,05)\}(y/B_S - 0,05) \\ \text{para } 0,05 < y/B_S < 0,1$$

$$P_{Sy} = 0,888 + 0,56\{(y/B_S) - 0,1\} \quad \text{para } y/B_S \geq 0,1$$

P_{Sy} no se asumirá superior a 1.

9 La probabilidad P_B de que se produzca una brecha en un compartimiento, ocasionada por una avería en el fondo, se calculará del modo siguiente:

$$.1 \quad P_B = P_{BL}P_{BT}P_{BV}$$

donde:

$$P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba}) = \text{probabilidad de que la avería se extienda a la zona longitudinal limitada por } X_a \text{ y } X_f;$$

$$P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs}) = \text{probabilidad de que la avería se extienda a la zona transversal limitada por } Y_p \text{ e } Y_s; \text{ y}$$

$$P_{BV} = (1 - P_{Bz}) = \text{probabilidad de que la avería se extienda verticalmente por encima del límite definido por } z.$$

.2 P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} , P_{Bs} y P_{Bz} se determinarán mediante interpolación a partir de la tabla de probabilidades de avería en el fondo, que figura en el párrafo 9.3 de la presente regla, donde:

P_{Ba} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente a popa de la ubicación X_a/L ;

P_{Bf} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente a proa X_f/L ;

P_{Bp} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente a babor del tanque;

P_{Bs} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente a estribor del tanque; y

P_{Bz} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente por debajo del tanque.

Los límites de compartimentado X_a , X_f , Y_p , Y_s y z se establecerán como sigue:

X_a y X_f según se definen en el párrafo 8.2 de la presente regla;

Y_p = la distancia transversal entre el punto más a babor del compartimiento situado al nivel por debajo de la línea de flotación d_B y un plano vertical situado en $B_B/2$ hasta estribor del eje longitudinal del buque, en metros;

Y_s = la distancia transversal entre el punto más a estribor del compartimiento situado al nivel por debajo de la línea de flotación d_B y un plano vertical situado en $B_B/2$ hasta estribor del eje longitudinal del buque, en metros; y

z = el valor mínimo, a lo largo del compartimiento y en cualquier lugar de éste, de la distancia medida verticalmente entre el punto más bajo del forro del fondo en dicho lugar longitudinal y el punto más bajo del compartimiento en ese mismo lugar, en metros.

.3 Tabla de probabilidades de avería en el fondo

X_n/L	P_{Ba}	X_r/L	P_{Br}	Y_p/B_B	P_{Bp}	Y_s/B_B	P_{Bs}
0,00	0,000	0,00	0,969	0,00	0,844	0,00	0,000
0,05	0,002	0,05	0,953	0,05	0,794	0,05	0,009
0,10	0,008	0,10	0,936	0,10	0,744	0,10	0,032
0,15	0,017	0,15	0,916	0,15	0,694	0,15	0,063
0,20	0,029	0,20	0,894	0,20	0,644	0,20	0,097
0,25	0,042	0,25	0,870	0,25	0,594	0,25	0,133
0,30	0,058	0,30	0,842	0,30	0,544	0,30	0,171
0,35	0,076	0,35	0,810	0,35	0,494	0,35	0,211
0,40	0,096	0,40	0,775	0,40	0,444	0,40	0,253
0,45	0,119	0,45	0,734	0,45	0,394	0,45	0,297
0,50	0,143	0,50	0,687	0,50	0,344	0,50	0,344
0,55	0,171	0,55	0,630	0,55	0,297	0,55	0,394
0,60	0,203	0,60	0,563	0,60	0,253	0,60	0,444
0,65	0,242	0,65	0,489	0,65	0,211	0,65	0,494
0,70	0,289	0,70	0,413	0,70	0,171	0,70	0,544
0,75	0,344	0,75	0,333	0,75	0,133	0,75	0,594
0,80	0,409	0,80	0,252	0,80	0,097	0,80	0,644
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

P_{Bz} se calculará del modo siguiente:

$$P_{Bz} = (14,5 - 67,0z/D_s)(z/D_s) \quad \text{para } z/D_s \leq 0,1,$$

$$P_{Bz} = 0,78 + 1,1\{(z/D_s) - 0,1\} \quad \text{para } z/D_s > 0,1.$$

P_{Bz} no se asumirá superior a 1.

10 En la presente regla se adopta un enfoque probabilista simplificado efectuando una sumación de la parte que corresponde a cada tanque de carga en el escape medio de hidrocarburos. Tratándose de determinados proyectos, tales como aquellos que se caracterizan por la presencia de saltillos o nichos en los mamparos o cubiertas, y de mamparos inclinados o curvaturas del casco pronunciadas, tal vez sea conveniente efectuar cálculos más rigurosos. En tales casos se podrá aplicar uno de los siguientes procedimientos de cálculo:

- .1 las probabilidades indicadas en los subpárrafos 8 y 9 anteriores se podrán calcular con mayor precisión mediante la utilización de subcompartimientos hipotéticos;
- .2 las probabilidades indicadas en los subpárrafos 8 y 9 anteriores se podrán calcular mediante la utilización directa de las funciones de densidad de probabilidad que figuran en las Directrices mencionadas en la regla 19.5;
- .3 la aptitud para prevenir el escape de hidrocarburos se podrá evaluar de conformidad con el método descrito en las Directrices mencionadas en la regla 19.5.

11 Por lo que respecta a la instalación de las tuberías regirán las siguientes disposiciones:

- .1 Las tuberías que atraviesen tanques de carga y se encuentren a menos de 0,30Bs del costado del buque, o a menos de 0,30Ds de su fondo, irán provistas de válvulas o dispositivos de cierre similares en el punto en que la tubería alcance cualquiera de los tanques de carga. Las mencionadas válvulas se mantendrán permanentemente cerradas, estando el buque en el mar, si los tanques llevan cargamento de hidrocarburos, con la única salvedad de que podrán abrirse cuando sea necesario trasvasar carga para operaciones de carga fundamentales.
- .2 La utilización de un sistema de emergencia rápido de trasvase de la carga u otro sistema previsto para reducir el derrame de hidrocarburos en caso de accidente únicamente podrá aceptarse como medio para tal fin si la Organización ha aprobado la eficacia y los aspectos de seguridad del sistema. La solicitud de aprobación se hará de conformidad con las Directrices mencionadas en la regla 19.5.

Regla 24*Averías supuestas*

1 Para calcular el escape hipotético de hidrocarburos desde un petrolero de conformidad con lo prescrito en las reglas 25 y 26, se suponen las siguientes tres dimensiones de la extensión de una avería sufrida por un paralelepípedo situado en el costado o en el fondo del buque. En el caso de avería en el fondo se especifican dos condiciones que se aplican separadamente según la parte afectada del petrolero.

.1 Avería en el costado

.1 Extensión longitudinal (1_c): $1/3 L^{2/3}$ o bien 14,5 m, si este valor es menor

.2 Extensión transversal (t_c) (desde el costado hacia crujía del buque, perpendicularmente a su eje longitudinal, al nivel correspondiente al francobordo de verano asignado): B/5 o bien 11,5 m, si este valor es menor

.3 Extensión vertical (v_c): Desde la línea de base hacia arriba, sin límite

.2 Avería en el fondo

Hasta 0,3 L de la perpendicular de proa En cualquier otra parte del buque

.1 Extensión longitudinal (1_s): L/10 L/10 o bien 5 m, si este valor es menor

.2 Extensión transversal (t_s): B/6 o bien 10m, si este valor es menor pero nunca inferior a 5 m 5 m

.3 Extensión vertical desde la línea de base (v_s): B/15 o bien 6 m, si este valor es menor

2 Siempre que se encuentren en el resto del presente capítulo los símbolos utilizados en esta regla habrán de entenderse tal como se definen en la presente regla.

Regla 25*Escape hipotético de hidrocarburos*

1 Para calcular el escape hipotético de hidrocarburos en caso de avería en el costado (O_c) o en el fondo (O_s) con relación a los compartimientos cuya avería por desgarradura, en cualquier punto concebible de la eslora del buque, tenga la extensión definida en la regla 24 del presente Anexo, se aplicarán las fórmulas siguientes:

.1 en el caso de avería en el costado:

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \quad (I)$$

.2 en el caso de avería en el fondo:

$$O_s = 1/3(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (II)$$

siendo: W_i = volumen (m^3) de un tanque lateral que se supone averiado por desgarradura en la forma indicada en la regla 24 del presente Anexo; para un tanque de lastre separado W_i puede considerarse igual a cero.

C_i = volumen (m^3) de un tanque central que se supone averiado por desgarradura en la forma indicada en la regla 24 del presente Anexo; para un tanque de lastre separado, C_i puede considerarse igual a cero.

$K_i = 1 - b_i/t_c$ cuando b_i es igual o mayor que t_c , se considerará K_i igual a cero,

$Z_i = 1 - h_i/V_s$ cuando h_i es igualo mayor que v_s , se considerará Z_i igual a cero,

b_i = anchura (m) del tanque lateral considerado medida desde el costado hacia crujía del buque perpendicularmente a su eje longitudinal, al nivel correspondiente al francobordo de verano asignado,

h_i = profundidad mínima (m) del doble fondo considerado; cuando no exista doble fondo se considerará h_i igual a cero.

Siempre que se encuentren en el resto del presente capítulo los símbolos utilizados en este párrafo habrán de entenderse tal como se definen en la presente regla.

2 Si hay un espacio vacío o tanque de lastre separado de longitud menor que 1_c según la definición de la regla 24 del presente Anexo, situado entre tanques laterales de hidrocarburos, O_c en la fórmula (I) se puede calcular a partir del volumen W_i siendo éste el volumen de ese tanque (si son de igual capacidad) o del más pequeño de los dos (si defieren en capacidad) adyacentes a tal espacio, multiplicado por S_i , definido a continuación, y tomando para el resto de los tanques laterales afectados por la avería supuesta el valor del volumen total real.

$$S_i = 1 - l_i / l_c$$

siendo l_i = longitud (m) del espacio vacío o tanque de lastre separado considerado.

3 .1 Si por encima de los tanques del doble fondo hay tanques que llevan carga sólo ofrecerán garantía aquellos tanques del doble fondo que estén vacíos o que contengan agua limpia.

.2 Cuando el doble fondo no se extienda sobre toda la longitud y anchura del tanque afectado, se considerará inexistente dicho doble fondo y habrá de incluirse en la fórmula (II) el volumen de los tanques situados encima del área averiada del fondo incluso si el tanque no se considera dañado porque existe tal doble fondo parcial.

.3 Los pozos de aspiración podrán excluirse en la determinación del valor h_i si no tienen, un área excesiva y sólo se extienden bajo el tanque una distancia mínima que no será en ningún caso superior a la mitad de la altura del doble fondo. Si la profundidad del pozo de aspiración es superior a la mitad de la altura del doble fondo, se considerará h_i igual a la altura del doble fondo menos la altura del pozo.

Cuando las tuberías para el servicio de los pozos de aspiración corran por dentro del doble fondo llevarán válvulas u otros dispositivos de cierre situados en el punto de conexión al tanque que sirvan, para prevenir el escape de hidrocarburos si se produjera alguna avería en las tuberías. Estas tuberías se instalarán lo más apartadas que sea posible del forro del fondo. Las mencionadas válvulas se mantendrán permanentemente cerradas, estando el buque en el mar, si el tanque lleva cargamento de hidrocarburos, con la excepción de que podrán abrirse exclusivamente cuando sea necesario trasvasar carga para restablecer el asiento del buque.

4 Cuando la avería en el fondo afecte simultáneamente a cuatro tanques centrales, el valor O_s podrá calcularse por medio de la fórmula:

$$O_s = 1/4(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (III)$$

5 La Administración podrá aceptar como medio para reducir el escape de hidrocarburos en caso de avería en el fondo un sistema de trasiego de carga provisto de una aspiración de emergencia de gran potencia en cada tanque de carga capaz de trasvasar hidrocarburos de uno o varios tanques averiados a tanques de lastre separado o a otros tanques de carga del buque que estén disponibles, siempre que pueda garantizarse que estos últimos tienen suficiente capacidad disponible. Este sistema sólo será aceptable si ofrece capacidad para trasvasar, en dos horas, una cantidad de hidrocarburos igual a la mitad del mayor de los tanques averiados, dejando disponible una capacidad equivalente de recepción en los tanques de lastre separado o en los de carga. La garantía concedida al sistema se limitará a permitir el cálculo de O_s por medio de la fórmula (III). Las tuberías para aspiraciones de este tipo se instalarán a una altura al menos igual a la extensión vertical de la avería en el fondo v_s . La Administración suministrará a la Organización la información correspondiente a los sistemas y dispositivos que haya aceptado para que sea puesta en conocimiento de las demás Partes en el Convenio.

6 La presente regla no se aplica a los petroleros entregados el 1 de enero de 2010 o posteriormente, según se definen en la regla 1.28.8.

Regla 26*Disposición de los tanques de carga y limitación de su capacidad*

1 Salvo lo prescrito en el párrafo 7 más adelante:

.1 todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 entregado después del 31 de diciembre de 1979, tal como se define éste en la regla 1.28.2; y

.2 todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 entregado a más tardar el 31 de diciembre de 1979, según se define en la regla 1.28.1, que esté incluido dentro de una de las siguientes categorías:

.1 petroleros cuya entrega tenga lugar después del 1 de enero de 1977; o

.2 petroleros que reúnan las dos condiciones siguientes:

.1 que su entrega no sea posterior al 1 de enero de 1977; y

.2 que su contrato de construcción se adjudique después del 1 de enero de 1974 o, de no haberse adjudicado tal contrato, cuya quilla sea colocada o que se hallen en una fase de construcción equivalente, después del 30 de junio de 1974,

cumplirá lo dispuesto en esta regla.

2 La capacidad y disposición de los tanques de carga de los petroleros serán tales que el escape hipotético O_c u O_s calculado de acuerdo con lo dispuesto en la regla 25 del presente anexo, en cualquier punto de la eslora del buque, no exceda de 30000 m^3 ó $400 \sqrt[3]{DW}$, si este volumen es mayor, pero limitado a un máximo de $40\,000 \text{ m}^3$.

3 El volumen de cualquier tanque lateral de carga de hidrocarburos de un petrolero no excederá del 75% del límite del escape hipotético de hidrocarburos señalado en el párrafo 2 de esta regla. El volumen de cualquier tanque central de carga de hidrocarburos no excederá de $50\,000 \text{ m}^3$. No obstante, en los petroleros provistos de tanques de lastre separado, según se definen en la regla 18 del presente Anexo, el volumen permitido de un tanque lateral de carga de hidrocarburos situado entre dos tanques de lastre separado, cada uno de longitud superior a 1_c , se podrá aumentar hasta el límite máximo de escape hipotético de hidrocarburos, a condición de que la anchura del tanque lateral sea superior a t_c .

4 La longitud de cada tanque de carga no excederá de 10m o de uno de los siguientes valores, si fuera mayor:

.1 Si no hay mamparos longitudinales en los tanques de carga:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1)L \quad \text{pero sin exceder de } 0,2L$$

.2 Si en los tanques de carga sólo hay un mamparo longitudinal en crujía:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15)L$$

.3 Si en los tanques de carga hay dos o más mamparos longitudinales:

.1 para los tanques de carga laterales: $0,2L$

.2 para los tanques de carga centrales:

.1 si $\frac{b_i}{B}$ es igual o superior a $1/5$: $0,2L$

.2 si $\frac{b_i}{B}$ es inferior a $1/5$:

- cuando no haya un mamparo longitudinal en crujía:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1)L$$

- cuando haya un mamparo longitudinal en crujía:

$$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15)L$$

.4 b_i es la distancia mínima entre el costado del buque y el mamparo longitudinal exterior del tanque de que se trate, medida hacia crujía perpendicularmente al eje longitudinal, al nivel correspondiente al francobordo de verano asignado.

5 Para no exceder los límites de volumen estipulados en los párrafos 2, 3 y 4 de la presente regla, cualquiera que sea el tipo de sistema de trasiego de carga cuya instalación haya aceptado la Administración, si tal sistema conecta entre sí dos o más tanques de carga, habrá de proveerse la separación de dichos tanques mediante válvulas o dispositivos de cierre similares. Tales válvulas o dispositivos irán cerrados cuando el petrolero esté en el mar.

6 Las tuberías que atraviesen tanques de carga y se encuentren a menos de te del costado del buque y menos de Ve de su fondo irán provistas de válvulas o dispositivos de cierre similares en el punto en que la tubería alcance cualquiera de los tanques de carga. Las mencionadas válvulas se mantendrán permanentemente cerradas, estando el buque en el mar, si los tanques llevan cargamento de hidrocarburos, con la excepción de que podrán abrirse exclusivamente cuando sea necesario trasvasar carga para restablecer el asiento del buque.

7 La presente regla no se aplica a los petroleros entregados el 1 de enero de 2010 o posteriormente, según se definen en la regla 1.28.8.

Regla 27

Estabilidad sin avería

1 Todo petrolero de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas, entregado el 1 de febrero de 2002 o posteriormente, según se define en la regla 1.28.7, cumplirá los criterios de estabilidad sin avería especificados en los párrafos 1.1 y 1.2 de la presente regla, según proceda, para cualquier calado de servicio en las peores condiciones posibles de carga y de lastre, compatibles con las buenas prácticas marinerías, incluidas las etapas intermedias de las operaciones de trasvase de líquidos. Se supone que los tanques de lastre estarán siempre parcialmente llenos.

.1 En puerto, la altura metacéntrica inicial GMo , corregida con respecto a la superficie libre medida con un ángulo de escora de 0° , no será inferior a 0,15m.

.2 En el mar se aplicarán los siguientes criterios:

.1 el área situada bajo la curva de brazos adrizantes (curva GZ) no será inferior a 0,055 m.rad hasta un ángulo de escora $\theta = 30^\circ$ ni inferior a 0,09 m.rad hasta un ángulo de escora $\theta = 40^\circ$, o hasta otro ángulo de inundación θ_i si éste es inferior a 40° . Además, el área situada bajo la curva de brazos adrizantes (curva GZ) entre los ángulos de escora de 30° y 40° , o entre 30° y θ_i , si este ángulo es inferior a 40° , no será inferior a 0,03 m.rad;

.2 el brazo adrizante GZ será como mínimo de 0,20 m a un ángulo de escora igual o superior a 30° ;

.3 el brazo adrizante máximo corresponderá a un ángulo de escora preferiblemente superior a 30° pero no inferior a 25° ; y

.4 la altura metacéntrica inicial GMo , corregida para una superficie libre medida a un ángulo de 0° de escora, no será inferior a 0,15 m.

2 Las prescripciones del párrafo 1 de la presente regla se cumplirán mediante medidas de proyecto. En el caso de buques de carga combinados se podrán permitir procedimientos operacionales complementarios sencillos.

3 Los procedimientos operacionales complementarios sencillos mencionados en el párrafo 2 de la presente regla para las operaciones de trasvase de líquidos son instrucciones que se facilitarán por escrito al capitán y que:

.1 estarán aprobadas por la Administración;

.2 indicarán los tanques de carga y de lastre que pueden estar parcialmente llenos, en cualquier condición específica de trasvase de líquidos y para cualquier gama posible de densidades de la carga, y seguir satisfaciendo los criterios de estabilidad. Los tanques que estén parcialmente llenos podrán variar durante las operaciones de trasvase de líquidos y formar cualquier combinación, siempre que se satisfagan dichos criterios;

.3 serán fácilmente comprensibles para el oficial encargado de las operaciones de trasvase de líquidos;

.4 indicarán secuencias programadas para las operaciones de trasiego de carga y de lastre;

.5 permitirán comparar la estabilidad obtenida y la prescrita por medio de criterios de estabilidad presentados en forma gráfica o tabular;

.6 no requerirán que el oficial encargado de las operaciones tenga que efectuar numerosos cálculos matemáticos;

.7 incluirán las medidas correctivas que el oficial encargado de las operaciones debe adoptar en caso de que los valores obtenidos se aparten de los recomendados y en situaciones de emergencia; y

.8 estarán expuestas de manera bien visible en el cuadernillo aprobado de asiento y estabilidad, en el puesto de control del trasiego de carga y lastre y en los programas informáticos con que se efectúan los cálculos de estabilidad.

Regla 28

Compartimentado y estabilidad con avería

1 Todo petrolero entregado después del 31 de diciembre de 1979, tal como se define éste en la regla 1.28.2, de arqueo bruto igual o superior a 150, cumplirá los criterios de compartimentado y estabilidad con avería especificados en el párrafo 3 de la presente regla, después de la avería supuesta en el costado o en el fondo especificada en el párrafo 2 de la presente regla, para cualquier calado de servicio que refleje condiciones reales de carga parcial o completa compatibles con el asiento y resistencia del buque y con la densidad relativa de la carga. Se aplicará dicha avería en cualquier punto concebible de la eslora del buque, del modo siguiente:

.1 petroleros de eslora superior a 225 m: en cualquier punto de la eslora;

.2 en petroleros de eslora superior a 150 m pero que no exceda de 225 m: en cualquier punto de la eslora, excepto donde la avería afecte un mamparo popel o proel que limite el espacio de máquinas situado a popa. El espacio de máquinas se considerará como un solo compartimiento inundable; y

.3 petroleros que no excedan de 150 m de eslora: en cualquier punto de la eslora entre mamparos transversales adyacentes, exceptuándose el espacio de máquinas. En el caso de petroleros de 100 m de eslora o menos, cuando no puedan cumplirse todas las prescripciones del párrafo 3 de la presente regla sin menoscabar materialmente las características operativas del buque, las Administraciones podrán permitir una aplicación menos rigurosa de estas prescripciones.

No se tendrá en cuenta la condición de lastre cuando el buque no esté transportando hidrocarburos en los tanques de carga, excluidos los residuos oleosos de cualquier clase.

2 Se aplicarán las siguientes disposiciones respecto a la extensión y carácter de la avería supuesta:

.1 Avería en el costado

.1 Extensión longitudinal:

$$\frac{1}{3} \left(\frac{2}{L^3} \right) \quad \text{o bien 14,5m si este valor es menor}$$

.2 Extensión transversal (desde el costado hacia crujía del buque, perpendicularmente a su eje longitudinal, al nivel de la línea de carga de verano):

$$\frac{B}{5} \quad \text{o bien 11,5 m, si este valor es menor}$$

.3 Extensión vertical:

Desde la línea de trazado de la chapa del forro del fondo en el eje longitudinal, hacia arriba, sin límite

.2 Avería en el fondo

Hasta 0,3L de la perpendicular de proa

En cualquier otra parte del buque

.1 Extensión longitudinal:

$$\frac{1}{3} \left(\frac{2}{L^3} \right) \quad \text{o bien 14,5 m, si este valor es menor} \quad \frac{1}{3} \left(\frac{2}{L^3} \right) \quad \text{o bien 5 m, si este valor es menor}$$

.2 Extensión transversal:

$$\frac{B}{6} \quad \text{o bien 10m si este valor es menor} \quad \frac{B}{6} \quad \text{o bien 5 m, si este valor es menor}$$

.3 Extensión vertical:

$$\frac{B}{15} \quad \text{o bien 6 m, si este valor es menor, midiendo desde la línea de trazado de la chapa del forro del fondo en el eje longitudinal} \quad \frac{B}{15} \quad \text{o bien 6 m, si este valor es menor, midiendo desde la línea de trazado de la chapa del forro del fondo en el eje longitudinal}$$

.3 Si una avería de extensión inferior a la especificada como máxima en los subpárrafos 2.1 y 2.2 del presente párrafo originase una condición de mayor gravedad, habría que considerarla también.

.4 En el caso de una avería que afecte a los mamparos transversales, tal como se especifica en los subpárrafos 1.1 y 1.2 de la presente regla, los mamparos transversales estancos estarán espaciados al menos a una distancia igual a la extensión longitudinal de la avería supuesta especificada en el subpárrafo 2.1 del presente párrafo para que puedan ser considerados eficaces. Si los mamparos transversales están espaciados a una distancia menor, se supondrá que uno o más de dichos mamparos, que se encuentren dentro de la extensión de la avería, no existen a los efectos de determinar los compartimientos inundados.

.5 En el caso de una avería entre mamparos transversales estancos adyacentes, tal como se especifica en el subpárrafo 1.3 de la presente regla, no se supondrá dañado ningún mamparo transversal principal, ni mamparo transversal que limite tanques laterales o tanques del doble fondo, a menos que:

.1 la separación entre los mamparos adyacentes sea inferior a la extensión longitudinal de la avería supuesta especificada en el subpárrafo 2.1 del presente párrafo; o

.2 haya una bayoneta o un nicho en un mamparo transversal de más de 3,05 m de longitud, situados dentro de la extensión transversal de la avería supuesta. La bayoneta formada por el mamparo del pique de popa y la tapa del pique de popa no se considerará como una bayoneta a los efectos de la presente regla.

.6 Si dentro de la extensión supuesta de la avería hay tuberías, conductos o túneles, se tomarán disposiciones para que la inundación progresiva no pueda extenderse a través de ellos, a compartimientos que no se hayan supuesto inundables para cada caso de avería.

3 Se considerará que los petroleros satisfacen los criterios de estabilidad con avería si se cumplen las siguientes condiciones:

.1 La flotación final, teniendo en cuenta la inmersión, la escora y el asiento queda por debajo del canto inferior de cualquier abertura por la cual pueda producirse una inundación progresiva. Dichas aberturas incluirán los respiros y las que se cierran por medio de puertas o tapas de escotilla estancas a la intemperie y podrán excluir las aberturas cerradas por medio de tapas de registros y tapas de ras de cubierta estancas, las pequeñas tapas de escotilla estancas de tanques de carga que mantengan la alta integridad de la cubierta, las puertas estancas correderas maniobrables a distancia y los portillos laterales de cierre permanente.

.2 En la etapa final de la inundación, el ángulo de escora producido por la inundación asimétrica no excederá de 25° , pero dicho ángulo podrá aumentarse hasta 30° si no se produce inmersión del canto de la cubierta.

.3 Se investigará la estabilidad en la fase final de la inundación y cabrá considerarla como suficiente si la curva de brazos adrizantes tiene un alcance mínimo de 20° más allá de la posición de equilibrio, con un brazo adrizante residual máximo de por lo menos 0,1 m dentro de ese margen de 20° ; el área que quede bajo la curva dentro de tal margen no será inferior a 0,0175 m.rad. Las aberturas no protegidas no deberán quedar sumergidas cuando se esté dentro de dicho margen, a menos que el espacio de que se trate se suponga inundado. Dentro del citado margen podrá permitirse la inmersión de las aberturas enumeradas en el subpárrafo 3.1 del presente párrafo y de las demás aberturas que puedan cerrarse de manera estanca.

.4 La Administración habrá de cerciorarse de que la estabilidad es suficiente durante las etapas intermedias de inundación.

.5 No se tomarán en consideración los dispositivos de equilibrado que necesiten mecanismos auxiliares, dado que existen, tales como válvulas o tuberías de adrizamiento transversal, para reducir el ángulo de escora o alcanzar el margen mínimo de estabilidad residual señalado en los subpárrafos 3.1, 3.2 y 3.3 del presente párrafo, y se mantendrá estabilidad residual suficiente en todas las fases del equilibrado cuando se esté tratando de conseguir éste. Cabrá considerar que los espacios unidos por los conductos de una gran área de sección transversal son comunes.

4 El cumplimiento de las prescripciones del párrafo 1 de la presente regla será confirmado por cálculos que tomen en consideración las características de proyecto del buque, las instalaciones, la configuración y el contenido de los compartimientos averiados así como la distribución, la densidad relativa y el efecto de superficie libre de los líquidos. Los cálculos se basarán en lo siguiente:

.1 Se tendrá en cuenta cualquier tanque vacío o parcialmente lleno, la densidad relativa de las cargas transportadas, así como cualquier escape de líquidos desde compartimientos averiados.

.2 Las permeabilidades supuestas respecto de los espacios inundados después de avería serán las siguientes:

Espacios	Permeabilidades
Asignados a pertrechos	0,60
Ocupados como alojamientos	0,95
Ocupados por maquinaria	0,85
Perdidos	0,95
Destinados a líquidos consumibles	0 a 0,95*
Destinados a otros líquidos	0 a 0,95*

.3 Se despreciará la flotabilidad de toda superestructura que se encuentre inmediatamente por encima de la avería en el costado. Sin embargo podrán tomarse en consideración las partes no inundadas de las superestructuras situadas fuera de la extensión de la avería, a condición de que estén separadas por mamparos estancos del espacio averiado y se cumplan las prescripciones del subpárrafo 3.1 de la presente regla sobre dichos espacios intactos. Podrán aceptarse puertas estancas de bisagra en los mamparos estancos de la superestructura.

.4 El efecto de superficie libre se calculará a un ángulo de escora de 5° para cada compartimiento. La Administración podrá exigir o permitir que se calculen las correcciones por superficie libre a un ángulo de escora mayor de 5° para los tanques parcialmente llenos.

.5 Al calcular el efecto de superficie libre de los líquidos consumibles se supondrá que, para cada tipo de líquido, por lo menos un par de tanques transversales o un solo tanque central tienen superficie libre; se tendrá en cuenta el tanque o la combinación de tanques en que el efecto de superficie libre sea mayor.

5 Al capitán de todo petrolero sujeto a la aplicación de la presente regla y a la persona encargada de un petrolero sin propulsión propia sujeto a la aplicación de la presente regla se les entregará, en un formulario aprobado, los datos siguientes:

.1 la información relativa a la carga y su distribución, que sea necesaria para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de la presente regla; y

.2 datos sobre la aptitud del buque para satisfacer los criterios de estabilidad con avería definidos en la presente regla, y sobre el efecto de las exenciones que hayan podido concederse en virtud del párrafo 1.3 de la presente regla.

6 En el caso de petroleros de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, entregados el 6 de julio de 1996 o posteriormente, según se definen en la regla 1.28.6, las hipótesis de avería que prescribe el párrafo 2.2 de la presente regla se complementarán con la siguiente hipótesis de avería con desgarradura en el fondo:

.1 extensión longitudinal:

.1 buques de peso muerto igual o superior a 75 000 toneladas:

0,6L desde la perpendicular de proa;

.2 buques de peso muerto inferior a 75 000 toneladas:

0,4L desde la perpendicular de proa;

.2 extensión transversal: B/3 en cualquier lugar del fondo;

.3 extensión vertical: perforación del forro exterior.

* La permeabilidad de los compartimientos parcialmente llenos guardará proporción con la cantidad de líquido transportada en ellos. Cuando la avería suponga penetración en un tanque que contenga líquido se considerará que el contenido del mismo se ha perdido por completo y que ha sido reemplazado por agua salada hasta el nivel del plano final de equilibrio.

Regla 29*Tanques de decantación*

1 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4 de la regla 3 del presente Anexo, los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150 llevarán tanques de decantación de conformidad con lo prescrito en los párrafos 2.1 a 2.3 de la presente regla. En los petroleros entregados a más tardar el 31 de diciembre de 1979, según se definen en la regla 1.28.1, cualquier tanque de carga puede designarse como tanque de decantación.

2.1 Se dispondrán medios adecuados para la limpieza de los tanques de carga y el trasvase de residuos de lastre contaminado y de aguas de lavado de los tanques de carga a un tanque de decantación aprobado por la Administración.

2.2 Este sistema contará con dispositivos para trasvasar los desechos oleosos a un tanque o combinación de tanques de decantación de tal modo que cualquier efluente que se descargue en el mar cumpla las disposiciones de la regla 34 del presente Anexo.

2.3 El tanque o la combinación de tanques de decantación será de capacidad suficiente para retener las lavazas generadas por el lavado de los tanques, los residuos de hidrocarburos y los del lastre contaminado. La capacidad total del tanque o de la combinación de tanques de decantación no será inferior al 3% de la capacidad de transporte de hidrocarburos del buque, si bien la Administración podrá aceptar:

.1 el 2% para los petroleros en que la instalación de lavado de los tanques sea tal que, una vez que el tanque o los tanques de decantación han sido cargados con agua de lavado, ésta baste para el lavado de los tanques y, si ha lugar, para proveer el fluido motriz de los eductores, sin introducir agua adicional en el sistema;

.2 el 2% cuando existan tanques de lastre separado o tanques dedicados a lastre limpio de conformidad con lo dispuesto en la regla 18 del presente Anexo, o si se ha instalado un sistema de limpieza de los tanques de carga que utilice el lavado con crudos de conformidad con lo dispuesto en la regla 33 del presente Anexo. Esa capacidad podrá reducirse al 1,5% para los petroleros en que la instalación de lavado de los tanques sea tal que, una vez que el tanque o los tanques de decantación han sido cargados con agua de lavado, ésta baste para el lavado de los tanques y, si ha lugar, para proveer el fluido motriz de los eductores, sin introducir agua adicional en el sistema; y

.3 el 1 % para los buques de carga combinados cuando la carga de hidrocarburos únicamente se transporte en tanques de paredes lisas. Esa capacidad podrá reducirse al 0,8% cuando la instalación del lavado de los tanques sea tal que, una vez que el tanque o los tanques de decantación han sido cargados con agua de lavado, ésta baste para el lavado de los tanques y, si ha lugar, para proveer el fluido motriz de los eductores, sin introducir agua adicional en el sistema.

2.4 Los tanques de decantación, especialmente en lo que concierne a la posición de aspiraciones, descargas, deflectores o filtros, cuando los haya, estarán proyectados de modo que se evite la turbulencia excesiva y no se provoque el arrastre de hidrocarburos o emulsiones de hidrocarburos con el agua.

3 Los petroleros de peso muerto igual o superior a 70 000 toneladas entregados después del 31 de diciembre de 1979, tal como se definen éstos en la regla 1.28.2, llevarán por lo menos dos tanques de decantación.

Regla 30*Instalación de bombas, tuberías y dispositivos de descarga*

1 En todos los petroleros habrá un colector de descarga que pueda conectarse a las instalaciones de recepción para la descarga de agua de lastre contaminada o de agua contaminada por hidrocarburos, el cual estará situado en la cubierta expuesta con conductos que den a ambas bandas del buque.

2 En todos los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150 los conductos para la descarga en el mar del agua de lastre o del agua contaminada por hidrocarburos procedente de las zonas de tanques de carga que pueda estar permitida en virtud de la regla 34 del presente Anexo darán hacia la cubierta expuesta o al costado del buque por encima de la flotación en las condiciones de máximo lastre. Podrá aceptarse una disposición diferente de las tuberías para permitir su funcionamiento en las condiciones autorizadas por los subpárrafos .1 a .5 del párrafo 6 de la presente regla.

3 En los petroleros de arqueo bruto igual o superior a ISO entregados después del 31 de diciembre de 1979, tal como se definen éstos en la regla 1.28.2, se instalarán medios que permitan detener la descarga en el mar de agua de lastre o de agua contaminada por hidrocarburos procedente de las zonas de tanques de carga, que no sean las descargas que en virtud de lo dispuesto en el párrafo 6 de la presente regla quepa efectuar por debajo de la flotación, desde una posición situada en la cubierta superior o por encima de ella de tal modo que pueda observarse visualmente el colector mencionado en el párrafo 1 de la presente regla, cuando esté en servicio, y la descarga en el mar efectuada por los conductos mencionados en el párrafo 2 de la presente regla. No será necesario disponer de medios que permitan detener la descarga desde el puesto de observación si existe un sistema eficaz y fiable de comunicaciones, tal como el teléfono o la radio, entre el puesto de observación y aquél donde se encuentre el de control de las descargas.

4 Todo petrolero entregado después del 1 de junio de 1982, tal Como se define éste en la regla 1.28.4, que deba ir provisto de tanques de lastre separado o en el que haya de instalarse un sistema de lavado con crudos cumplirá las prescripciones siguientes:

.1 estará equipado con tuberías para hidrocarburos proyectadas e instaladas de tal manera que la retención de hidrocarburos en los conductos quede reducida al mínimo; y

.2 llevará medios para drenar todas las bombas de carga y todos los conductos de hidrocarburos al concluir el desembarque de la carga, si fuera necesario mediante conexión a un dispositivo de agotamiento. Deberá ser posible descargar en tierra o en un tanque de carga o de decantación el drenaje procedente de los conductos y de las bombas. Para la descarga a tierra se proveerá un conducto especial de pequeño diámetro conectado del lado de las válvulas distribuidoras que dé al Costado del buque.

5 Todo petrolero para crudos entregado a más tardar el 1 de junio de 1982, tal como se define éste en la regla 1.28.3, que deba ir provisto de tanques de lastre separado o en el que haya de instalarse un sistema de lavado con crudos cumplirá lo dispuesto en el párrafo 4.2 de la presente regla.

6 En todos los petroleros, las descargas de agua de lastre, o de agua Contaminada por hidrocarburos procedente de las Zonas de tanques de carga, se efectuarán por encima de la flotación, a reserva de las siguientes excepciones:

.1 las descargas de lastre limpio y de lastre separado podrán efectuarse por debajo de la flotación:

.1 en los puertos o terminales mar adentro; o

.2 en el mar, por gravedad; o

.3 en el mar por bombeo, si el cambio del agua de lastre se lleva a cabo de acuerdo con las disposiciones de la regla D-1.1 del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques,

a condición de que la superficie del agua de lastre haya sido examinada, ya sea visualmente o a través de cualquier otro medio, inmediatamente antes de la descarga para garantizar que no ha habido contaminación por hidrocarburos;

.2 los petroleros entregados a más tardar el 31 de diciembre de 1979, tal como se definen éstos en la regla 1.28.1. que, sin sufrir alguna modificación, no puedan descargar lastre separado por encima de la flotación podrán hacerlo por debajo de ésta hallándose el buque en la mar, a condición de que la superficie del agua de lastre haya sido examinada inmediatamente antes de la descarga para garantizar que no ha habido contaminación por hidrocarburos;

.3 los petroleros entregados a más tardar el 1 de junio de 1982, según se definen en la regla 1.28.3, que operen con tanques dedicados a lastre limpio y que, sin sufrir alguna modificación, no puedan descargar el agua de lastre procedente de tanques dedicados a lastre limpio por encima de la flotación podrán descargar dicho lastre por debajo de ésta a condición de que la descarga de agua de lastre se efectúe de conformidad con lo dispuesto en la regla 18.8.3 del presente Anexo;

.4 todo petrolero que se halle en la mar podrá descargar por gravedad, por debajo de la flotación, el agua de lastre contaminada o el agua contaminada por hidrocarburos procedente de tanques situados en la zona de la carga que no sean tanques de decantación, a condición de que haya transcurrido el tiempo suficiente para que la separación de agua e hidrocarburos haya tenido lugar y de que el agua de lastre haya sido examinada inmediatamente antes de la descarga, con ayuda de un detector de la interfaz hidrocarburos/agua a que se hace referencia en la regla 32 del presente Anexo, para asegurarse de que la altura de la interfaz es tal que dicha descarga no acrecienta el riesgo de dañar el medio marino;

.5 los petroleros entregados a más tardar el 31 de diciembre de 1979, según se definen en la regla 1.28.1, que se hallen en la mar podrán descargar por debajo de la flotación agua de lastre o agua contaminada por hidrocarburos procedente de las zonas de tanques de carga, bien sea después de la descarga efectuada con arreglo al método mencionado en el subpárrafo 6.4 del presente párrafo, bien en lugar de ella, a condición de que:

.1 una parte de la corriente de dicha agua se lleve a través de tuberías permanentes hasta un lugar fácilmente accesible, situado en la cubierta superior o por encima de ella, donde pueda ser observada visualmente durante la operación de descarga; y que

.2 los medios para conseguir esa corriente parcial cumplan las prescripciones establecidas por la Administración, las cuales incluirán por lo menos todas las disposiciones de las Especificaciones relativas al proyecto, la instalación y el funcionamiento de un sistema de corriente parcial para controlar las descargas en el mar, adoptadas por la Organización.*

7 Todo petrolero de arqueado bruto igual o superior a 150 entregado el 1 de enero de 2010 o posteriormente, según se define en la regla 1.28.8, que cuente con un cajón de toma de agua de mar permanentemente conectado al sistema de tuberías de la carga, estará equipado tanto con una válvula en el cajón de toma de agua de mar como con una válvula interior de aislamiento. Además de estas válvulas, se podrá aislar el cajón de toma de agua de mar del sistema de tuberías de la carga cuando el buque tanque esté cargando, descargando o transportando la carga, usando medios efectivos que sean satisfactorios a juicio de la Administración. Un medio efectivo de este tipo consistirá en un dispositivo que se instalará en el sistema de tuberías para prevenir, en cualquier circunstancia, que la sección de la tubería entre la válvula del cajón de toma de agua de mar y la válvula interior se llene de carga.

PARTE B: EQUIPO

Regla 31

Sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos

1 A reserva de lo dispuesto en los párrafos 4 y 5 de la regla 3 del presente Anexo, los petroleros de arqueado bruto igual o superior a 150 estarán equipados con un sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos aprobado por la Administración.

2 Al estudiar el proyecto del hidrocarbúrometro que vaya a incorporarse en el sistema, la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización. El sistema llevará un contador que dé un registro continuo de la descarga en litros por milla marina y la cantidad total descargada, o del contenido de hidrocarburos y régimen de descarga. Este registro indicará la hora y fecha, conservándose esta información durante tres años por lo menos. El sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos se pondrá en funcionamiento tan pronto como se produzca una descarga de efluente en el mar y estará concebido para garantizar que toda descarga de mezclas oleosas se detenga automáticamente cuando el régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos exceda la proporción autorizada en virtud de la regla 34 del presente Anexo. Cualquier avería de este sistema de vigilancia y control detendrá la descarga. En el caso de que el sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos sufra una avería, se usará un método alternativo de accionamiento manual, si bien la unidad defectuosa volverá a ser operable lo antes posible. A reserva de que lo permita la autoridad del Estado rector del puerto, un petrolero con un sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos que sea defectuoso podrá llevar a cabo un viaje en lastre antes de dirigirse a un puerto de reparaciones.

3 El sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos se proyectará e instalará de acuerdo con las directrices y especificaciones para el sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros elaboradas por la Organización. Las Administraciones podrán aceptar los sistemas particulares que se describen en dichas directrices y especificaciones.

4 Las instrucciones relativas al funcionamiento del sistema habrán de conformarse con las especificadas en un manual de operaciones aprobado por la Administración. Se aplicarán tanto a las operaciones manuales como a las automáticas y tendrán por finalidad garantizar que no se efectúa en ningún momento descarga alguna de hidrocarburos, como no sea de acuerdo con las condiciones de la regla 34 de este Anexo.

* Véase el apéndice 4 de las Interpretaciones Unificadas.

Regla 32*Detectores de la interfaz hidrocarburos-agua*

A reserva de lo dispuesto en los párrafos 4 y 5 de la regla 3 del presente Anexo, se instalarán en los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150 detectores eficaces de la interfaz hidrocarburos-agua, aprobados por la Administración, a fin de determinar con rapidez y exactitud la posición de dicha interfaz en los tanques de decantación; la utilización de estos detectores estará prevista asimismo en otros tanques en los que se efectúe la separación de hidrocarburos y agua y desde los cuales se proyecte descargar efluentes directamente en el mar.

Regla 33*Prescripciones relativas al lavado con crudos*

1 Todo petrolero para crudos de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, entregado después del 1 de junio de 1982, tal como se define éste en la regla 1.28.4, estará provisto de un sistema de lavado con crudos para los tanques de carga. La Administración se asegurará de que tal sistema cumpla plenamente las prescripciones de la presente regla en el plazo de un año, contado a partir del momento en que el petrolero haya sido destinado por vez primera al transporte de crudos, o al término del tercer viaje en que haya transportado crudos que sirvan para el lavado con crudos, si esta fecha fuera posterior.

2 Las instalaciones y los equipos y medidas conexos del lavado con crudos cumplirán las prescripciones establecidas por la Administración. Tales prescripciones comprenderán, por lo menos, todo lo dispuesto en las Especificaciones relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos, adoptadas por la Organización. Cuando de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla, un buque no tenga obligación de estar provisto de un equipo de lavado con crudos, pero lo esté, dicho equipo cumplirá los aspectos de seguridad de las Especificaciones anteriormente mencionadas.

3 Todo sistema de lavado de crudos cuya instalación sea obligatoria de conformidad con la regla 18.7 de este Anexo deberá cumplir lo prescrito en la presente regla.

PARTE C: CONTROL DE LAS DESCARGAS OPERACIONALES DE HIDROCARBUROS**REGLA 34***Control de las descargas de hidrocarburos***A Descargas fuera de zonas especiales**

1 A reserva de lo dispuesto en la regla 4 del presente Anexo y en el párrafo 2 de la presente regla, estará prohibida toda descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas en el mar procedente de las zonas de carga de un petrolero, salvo cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

- .1 que el petrolero no se encuentre dentro de una zona especial;
- .2 que el petrolero se encuentre a más de 50 millas marinas de la tierra más próxima;
- .3 que el petrolero esté en ruta;
- .4 que el régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos no exceda de 30 litros por milla marina;
- .5 que la cantidad total de hidrocarburos descargada en el mar no exceda, en el caso de los petroleros entregados a más tardar el 31 de diciembre de 1979, tal como se definen éstos en la regla 1.28.1, de 1/15000 del cargamento total de que formaban parte los residuos y, en el caso de los petroleros entregados después del 31 de diciembre de 1979, tal como se definen éstos en la regla 1.28.2, de 1/30000 del cargamento total de que formaban parte los residuos; y
- .6 que el petrolero tenga en funcionamiento un sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos y disponga de un tanque de decantación, como prescriben las reglas 29 y 31 del presente Anexo.

2 Lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla no se aplicará a las descargas de lastre limpio o separado.

B Descargas en zonas especiales

3 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4 de la presente regla, estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas provenientes de la zona de carga de un petrolero, mientras el buque se encuentre en una zona especial.

4 Las disposiciones del párrafo 3 de la presente regla no se aplicarán a las descargas de lastre limpio o separado.

5 Nada de lo dispuesto en la presente regla prohíbe que un buque cuya derrota sólo atraviere en parte una zona especial efectúe descargas fuera de esa zona especial de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla.

C Prescripciones relativas a los petroleros de arqueo bruto inferior a 150

6 Las prescripciones de las reglas 29, 31 y 32 del presente Anexo no se aplicarán a los petroleros de arqueo bruto inferior a 150, para los cuales el control de las descargas de hidrocarburos en virtud de la presente regla se efectuará mediante la retención de los hidrocarburos a bordo y descarga posterior en instalaciones de recepción de todas las aguas de lavado contaminadas. La cantidad total de hidrocarburos y de agua usada para el lavado y devuelta a un tanque de almacenamiento será descargada en instalaciones de recepción a no ser que se arbitren medios adecuados para garantizar que todo efluente que se descargue en el mar sea objeto de vigilancia y control eficaces para cumplir en todo con las disposiciones de la presente regla.

D Prescripciones generales

7 Siempre que se observen rastros visibles de hidrocarburos sobre la superficie del agua o por debajo de ella en las proximidades de un buque o de su estela, los Gobiernos de las Partes en el presente Convenio investigarán de inmediato, en la medida en que puedan hacerlo razonablemente, los hechos que permitan aclarar si hubo o no transgresión de las disposiciones de la presente regla. En la investigación se comprobarán, en particular, las condiciones de viento y de mar, la derrota y velocidad del buque, otras posibles fuentes de los rastros visibles en esos parajes y todos los registros pertinentes de descarga de hidrocarburos.

8 Las descargas que se efectúen en el mar no contendrán productos químicos ni ninguna otra sustancia en cantidades o concentraciones que entrañen un peligro para el medio marino, ni adición alguna de productos químicos u otras sustancias cuyo fin sea eludir el cumplimiento de las condiciones de descarga especificadas en la presente regla.

9 Los residuos de hidrocarburos cuya descarga en el mar no pueda efectuarse de conformidad con lo prescrito en los párrafos 1 y 3 de esta regla serán retenidos a bordo para descargarlos posteriormente en instalaciones de recepción.

Regla 35*Operaciones de lavado con crudos*

1 A todo petrolero que emplee sistemas de lavado con crudos se le proporcionará un Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado en el que se detallen el sistema y el equipo y se especifiquen los procedimientos operacionales. Este Manual habrá de ser juzgado satisfactorio por la Administración y contendrá toda la información que figura en las especificaciones a que se hace referencia en el párrafo 2 de la regla 31 del presente Anexo. Si se efectúa una reforma que afecte al sistema de lavado con crudos, el Manual deberá actualizarse en consecuencia.

2 Con respecto al lastrado de los tanques de carga, antes de cada viaje en lastre se lavarán con crudos tanques de este tipo en número suficiente para que, teniendo en cuenta las rutas habituales de los petroleros y las condiciones meteorológicas previsibles, solamente se introduzca agua de lastre en los tanques de carga que hayan sido lavados con crudos.

3 A menos que el crudo no sea idóneo para el lavado con crudos, el petrolero utilizará el sistema de lavado con crudos de conformidad con el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado.

Regla 36*Libro registro de hidrocarburos, Parte II - Operaciones de carga y lastrado*

1 Todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 llevará a bordo un Libro registro de hidrocarburos, Parte II (Operaciones de carga y lastrado). El Libro registro de hidrocarburos, Parte II, ya forme parte o no del diario oficial de navegación, se ajustará al modelo especificado en el apéndice III del presente Anexo.

2 En el Libro registro de hidrocarburos, Parte II, se harán los asientos oportunos, tanque por tanque si procede, cada vez que se realice a bordo alguna de las siguientes operaciones de carga y lastrado:

- .1 embarque de carga de hidrocarburos;
- .2 trasiego de carga de hidrocarburos durante el viaje;
- .3 desembarque de carga de hidrocarburos;
- .4 lastrado de los tanques de carga y de los tanques dedicados a lastre limpio;
- .5 limpieza de los tanques de carga, incluido el lavado con crudos;
- .6 descarga de lastre, salvo el de los tanques de lastre separado;
- .7 descarga de agua de los tanques de decantación;
- .8 cierre, según proceda, de todas las válvulas u otros dispositivos análogos después de las operaciones de descarga de los tanques de decantación;
- .9 cierre de las válvulas necesarias para aislar los tanques dedicados a lastre limpio de las tuberías de carga y de agotamiento después de las operaciones de descarga de los tanques de decantación; y
- .10 eliminación de residuos.

3 En el caso de los petroleros indicados en la regla 34.6 del presente Anexo, se anotará en el Libro registro de hidrocarburos, Parte II, la cantidad total de hidrocarburos y de agua que se empleen para el lavado y se trasvasen a un tanque de almacenamiento.

4 En el caso de efectuarse alguna descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas según lo indicado en la regla 4 del presente Anexo o si se produce una descarga accidental o alguna otra descarga excepcional de hidrocarburos que no figuren entre las excepciones previstas en dicha regla, se anotará el hecho en el Libro registro de hidrocarburos, Parte II, explicando las circunstancias de la descarga y las razones de que ocurriera.

5 Cada una de las operaciones descritas en el párrafo 2 de la presente regla será inmediatamente anotada con sus pormenores en el Libro registro de hidrocarburos, Parte II, de modo que consten en él todos los asientos correspondientes a dicha operación. El asiento de cada operación será firmado por el oficial o los oficiales a cargo de la operación de que se trate, y cada página debidamente cumplimentada la refrendará el capitán del buque. Los asientos del Libro registro de hidrocarburos, Parte II, se harán como mínimo en español, francés o inglés. Cuando también se utilicen los asientos redactados en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar, dará fe el texto de estos asientos en caso de controversia o de discrepancia.

6 En el caso de que se produzca algún fallo en el sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos se hará la anotación pertinente en el Libro registro de hidrocarburos, Parte II.

7 El Libro registro de hidrocarburos se guardará en un lugar adecuado para facilitar su inspección en cualquier momento razonable y, salvo en el caso de buques sin tripulación que estén siendo remolcados, permanecerá siempre a bordo. Se conservará durante un periodo de tres años después de efectuado el último asiento.

8 La autoridad competente del Gobierno de una Parte en el Convenio podrá inspeccionar el Libro registro de hidrocarburos, Parte II, a bordo de cualquier buque al que se aplique el presente Anexo mientras el buque esté en uno de sus puertos o terminales mar adentro y podrá sacar copia de cualquier asiento que figure en dicho Libro y solicitar del capitán del buque que certifique que tal copia es reproducción fehaciente del asiento en cuestión. Toda copia que haya sido certificada por el capitán del buque como copia fiel de algún asiento efectuado en su Libro registro de hidrocarburos, Parte II, será admisible en cualesquiera procedimientos judiciales como prueba de los hechos declarados en el mismo. La inspección del Libro registro de hidrocarburos, Parte II, y la extracción de copias certificadas por la autoridad competente en virtud de lo dispuesto en el presente párrafo se harán con toda la diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.

9 La Administración elaborará un Libro registro de hidrocarburos apropiado para los petroleros de arqueo bruto inferior a 150 que operen de conformidad con lo dispuesto en la regla 34.6 del presente Anexo.

CAPÍTULO 5 - PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DERIVADA DE SUCESOS QUE ENTRAÑAN CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

Regla 37

Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos

1 Todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 y todo buque no petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 llevarán a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos aprobado por la Administración.

2 El plan se preparará con arreglo a las directrices elaboradas por la Organización y estará redactado en el idioma de trabajo del capitán y los oficiales. El plan incluirá por lo menos:

- .1 el procedimiento que deben seguir el capitán u otras personas al mando del buque para notificar un suceso de contaminación por hidrocarburos, de conformidad con lo prescrito en el artículo 8 y en el Protocolo I del presente Convenio, basado en las directrices elaboradas por la Organización;
- .2 la lista de las autoridades o las personas a quienes debe darse aviso en caso de suceso que entrañe contaminación por hidrocarburos;
- .3 una descripción detallada de las medidas que deben adoptar inmediatamente las personas a bordo para reducir o contener la descarga de hidrocarburos resultante del suceso; y
- .4 los procedimientos y el punto de contacto a bordo del buque para coordinar las medidas de lucha contra la contaminación con las autoridades nacionales y locales.

3 Cuando se trate de buques a los que también se aplique la regla 17 del Anexo II del presente Convenio, el plan se podrá combinar con el plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas prescrito en la regla 17 del Anexo II del presente Convenio. En tal caso, el plan se llamará "Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar".

4 Todo petrolero de peso muerto igual o superior a 5000 toneladas tendrá acceso rápido a programas computarizados de cálculo basados en tierra sobre la estabilidad con avería y la resistencia estructural residual.

CAPÍTULO 6 - INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

Regla 38

Instalaciones de recepción

A Instalaciones de recepción fuera de zonas especiales

1 Los Gobiernos de las Partes en el presente Convenio se comprometen a garantizar que en los terminales de carga de hidrocarburos, puertos de reparación y demás puertos en los cuales los buques tengan que descargar residuos de hidrocarburos se habiliten instalaciones para la recepción de los residuos y mezclas oleosas que queden a bordo de los petroleros y de otros buques, con capacidad suficiente para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.

2 Las instalaciones de recepción que prescribe el párrafo 1 de la presente regla se habilitarán en:

- .1 todos los puertos y terminales en los que se efectúe la carga de crudos a bordo de petroleros cuando éstos acaben de realizar, inmediatamente antes de su llegada, un viaje en lastre que no exceda de 72 horas o de 1 200 millas marinas;
- .2 todos los puertos y terminales en los que se efectúe la carga de hidrocarburos distintos de los crudos a granel, en cantidades promedias superiores a 1 000 toneladas diarias;
- .3 todos los puertos que tengan astilleros de reparación o servicios de limpieza de tanques;
- .4 todos los puertos y terminales que reciban buques provistos de tanque(s) de residuos tal como prescribe la regla 12 del presente Anexo;
- .5 todos los puertos en lo que concierne a las aguas de sentina oleosas y otros residuos que no puedan descargarse de conformidad con lo dispuesto en la regla 15 del presente Anexo; y
- .6 todos los puertos utilizados para tomar cargamentos a granel en lo que concierne a los residuos de hidrocarburos de los buques de carga combinados que no sea posible descargar de conformidad con lo dispuesto en la regla 34 del presente Anexo.

3 La capacidad de las instalaciones de recepción será la siguiente:

.1 Los terminales de carga de crudos dispondrán de instalaciones de recepción suficientes para recibir hidrocarburos y mezclas oleosas que no puedan descargarse de conformidad con lo dispuesto en la regla 34.1 del presente Anexo desde petroleros que efectúen los viajes descritos en el párrafo 2.1 de la presente regla.

.2 Los puertos de carga y terminales mencionados en el párrafo 2.2 de la presente regla dispondrán de instalaciones de recepción suficientes para recibir los hidrocarburos y mezclas oleosas que no puedan descargarse de conformidad con lo dispuesto en la regla 34.1 del presente Anexo desde petroleros que tomen carga de hidrocarburos que no sean crudos a granel.

.3 Todos los puertos que tengan astilleros de reparación o servicios de limpieza de tanques dispondrán de instalaciones de recepción suficientes para recibir todos los residuos y mezclas oleosas que queden a bordo para ser eliminados antes de que los buques entren en dichos astilleros o instalaciones.

.4 Todas las instalaciones que se habiliten en puertos y terminales en virtud del párrafo 2.4 de la presente regla tendrán capacidad suficiente para recibir todos los residuos retenidos a bordo de conformidad con lo dispuesto en la regla 12 del presente Anexo por los buques que razonablemente quepa esperar hagan escala en tales puertos y terminales.

.5 Todas las instalaciones que se habiliten en puertos y terminales en virtud de esta regla tendrán capacidad suficiente para recibir aguas de sentina oleosas y otros residuos que no puedan descargarse de conformidad con la regla 15 de este Anexo.

.6 Las instalaciones que se habiliten en puertos de carga de cargamentos a granel tendrán en cuenta los problemas especiales de los buques de carga combinados.

B Instalaciones de recepción en zonas especiales

4 Los Gobiernos de las Partes en el presente Convenio que sean ribereñas de cualquier zona especial dada garantizarán que todos los terminales de carga de hidrocarburos y puertos de reparaciones de esa zona especial cuenten con instalaciones adecuadas para la recepción y tratamiento de todos los lastres contaminados y las aguas del lavado de tanques de los petroleros. Además, se dotará a todos los puertos de las zonas especiales de instalaciones adecuadas para la recepción de otros residuos y mezclas oleosas procedentes de todos los buques. Estas instalaciones tendrán capacidad suficiente para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.

5 Los Gobiernos de las Partes en el presente Convenio cuya jurisdicción se extienda a embocaduras de canales marítimos de poca sonda que obliguen a los buques a reducir su calado deslastrando garantizarán la habilitación de las instalaciones mencionadas en el párrafo 4 de la presente regla, con la salvedad de que los buques que hayan de descargar lavazas o lastres contaminados podrán sufrir alguna demora.

6 Con respecto al Mar Rojo, la zona del Golfo, la zona del golfo de Adén y la zona de Omán del mar Árabe:

.1 las Partes interesadas notificarán a la Organización las medidas que adopten en cumplimiento de lo dispuesto en los párrafos 4 y 5 de la presente regla. Tras recibir un número suficiente de notificaciones, la Organización fijará la fecha en que se harán efectivas las prescripciones de las reglas 15 y 34 del presente Anexo con respecto a la zona en cuestión. La Organización notificará a todas las Partes dicha fecha con una antelación de 12 meses como mínimo;

.2 durante el periodo comprendido entre la entrada en vigor del presente Convenio y la fecha así establecida, los buques que naveguen en la zona especial cumplirán lo prescrito en las reglas 15 y 34 de este Anexo por lo que se refiere a las descargas fuera de las zonas especiales;

.3 a partir de esa fecha, los petroleros que carguen en los puertos de estas zonas; especiales en los cuales no se disponga todavía de las citadas instalaciones cumplirán, también plenamente con las prescripciones de las reglas 15 y 34 del presente Anexo con respecto a las descargas en las zonas especiales. No obstante, los petroleros que entren en estas zonas especiales para fines de carga harán todo lo posible para entrar en la zona únicamente con lastre limpio a bordo;

.4 después de la fecha en que adquieran efectividad las prescripciones para la zona especial en cuestión, cada Parte notificará a la Organización, para transmitirlo a las Partes interesadas, todos los casos en los que las instalaciones sean supuestamente inadecuadas; y

.5 un año después de la entrada en vigor del presente Convenio se proveerán al menos las instalaciones de recepción prescritas en los párrafos 1, 2 y 3 de esta regla.

7 No obstante lo dispuesto en los párrafos 4, 5 y 6 de la presente regla, en la zona del Antártico regirán las siguientes normas:

.1 los Gobiernos de las Partes en el presente Convenio cuyos puertos sean utilizados por buques *en ruta* hacia la zona del Antártico, o procedentes de ella, se comprometen a garantizar que se habiliten, tan pronto como sea factible, instalaciones adecuadas para la recepción de todos los fangos, lastres contaminados, aguas de lavado de tanques y otros residuos y mezclas oleosas procedentes de todos los buques, sin causar demoras innecesarias y atendiendo a las necesidades de los buques que las utilicen;

.2 los Gobiernos de las Partes en el presente Convenio comprobarán que todos los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, antes de entrar en la zona del Antártico, están provistos de uno o varios tanques con capacidad suficiente para retener a bordo todos los fangos, lastres contaminados, aguas de lavado de tanques y otros residuos y mezclas oleosas mientras se hallen en la zona, y han concertado acuerdos para descargar dichos residuos oleosos en una instalación de recepción después de salir de la zona.

C Prescripciones generales

8 Las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones establecidas en cumplimiento de esta regla les parezcan inadecuadas.

CAPÍTULO 7 - PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA LAS PLATAFORMAS FIJAS O FLOTANTES

Regla 39

Prescripciones especiales para las plataformas fijas o flotantes

1 La presente regla se aplica a las plataformas fijas o flotantes, incluidos el equipo de perforación, las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD) utilizadas para la producción y almacenamiento de hidrocarburos mar adentro y las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) utilizadas para el almacenamiento mar adentro de hidrocarburos producidos.

2 Las plataformas fijas o flotantes, dedicadas a la exploración, explotación y consiguiente tratamiento mar adentro de los recursos minerales de los fondos marinos y otras plataformas cumplirán las prescripciones del presente Anexo aplicables a los buques de arqueo bruto igual o superior a 400, que no sean petroleros, a reserva de que:

.1 estén dotadas, en la medida de lo practicable, de las instalaciones prescritas en las reglas 12 y 14 del presente Anexo;

.2 mantengan un registro, en la forma que apruebe la Administración, de todas las operaciones en que se produzcan descargas de hidrocarburos o de mezclas oleosas; y

.3 habida cuenta de lo dispuesto en la regla 4 del presente Anexo, la descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas estará prohibida excepto cuando el contenido de hidrocarburos de la descarga sin dilución no exceda de 15 partes por millón.

3 Al verificar el cumplimiento de lo prescrito en el presente Anexo en relación con las plataformas configuradas como IFPAD o UFA, las Administraciones deberán tener cuenta las Directrices elaboradas por la Organización además de lo estipulado en el párrafo 2.

APÉNDICES DEL ANEXO I**Apéndice I Lista de hidrocarburos****Apéndice II Modelo de Certificado IOPP y suplementos****Apéndice III Modelo de Libro registro de hidrocarburos****APÉNDICE I****LISTA DE HIDROCARBUROS****Soluciones asfálticas**

Bases para mezclas asfálticas
 Impermeabilizantes bituminosos
 Residuos de primera destilación

Bases para gasolinas

Bases alquílicas
 Bases reformadas
 Bases polímeras

Hidrocarburos

Aceite clarificado
 Crudos de petróleo
 Mezclas que contengan crudos de petróleo
 Dieseloil
 Fueloil N° 4
 Fueloil N° 5
 Fueloil N° 6
 Fueloil residual
 Bitumen para riego de afirmados
 Aceite para transformadores
 Aceites aromáticos (excluidos los aceites vegetales)
 Aceites lubricantes y aceites de base
 Aceites minerales
 Aceites para automatización
 Aceites penetrantes
 Aceites ligeros (spindle)
 Aceites para turbinas

Gasolinas

Natural
 De automóvil
 De aviación
 Directa de columna
 Fueloil N° 1 (keroseno)
 Fueloil N° 1-D
 Fueloil N° 2
 Fueloil N° 2-D

Combustibles para reactores

JP-1 (keroseno)
 JP-3
 JP-4
 JP-5 (keroseno pesado)
 ATK (turbo-fuel)
 Keroseno
 Alcohol mineral

Destilados

Fracciones directas de columna
 Cortes de expansión

Naftas

Disolventes
 Petróleo
 Fracción intermedia

Gas oil

De craqueo (cracking)

APÉNDICE II
MODELO DEL CERTIFICADO IOPP Y SUPLEMENTOS*
MODELO DE CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN
DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

(Nota: El presente certificado irá acompañado de un Registro de datos de construcción e inventario del equipo)

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978, enmendado, (denominado en adelante “el Convenio”) con la autoridad conferida por el Gobierno de:

.....
(nombre oficial completo del país)

por.....
(nombre completo de la persona u organización competente autorizada en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

Datos relativos al buque†

Nombre del buque

Número o letras distintivos.....

Puerto de matrícula.....

Arqueo bruto.....

Peso muerto del buque (toneladas)*

Número IMO†

Tipo de buque:‡

Petrolero

Buque no petrolero equipado con tanques de carga sujetos a lo dispuesto en la regla 2.2 del Anexo I del Convenio.

Buque distinto de los arriba mencionados.

SE CERTIFICA:

1. que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 6 del Anexo I del Convenio; y

2. que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales del buque, y el estado de todo ello, son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple las prescripciones aplicables del Anexo I del Convenio.

El presente certificado es válido hasta el..... §

a reserva de que se efectúen los pertinentes reconocimientos de conformidad con la regla 6 del Anexo I del Convenio.

Fecha en la que finalizó el reconocimiento en el que se basa el presente certificado:

dd/mm/aaaa.....

* El certificado IOPP se redactará por lo menos en español, francés o inglés, conforme al modelo que figura en el apéndice II del presente Anexo. Cuando también se use un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o de discrepancia.

† Los datos relativos al buque se podrán indicar también en casilla horizontalmente.

* En el caso de los petroleros.

† Véase el Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación adoptado por la Organización mediante la resolución A.600 (15).

‡ Táchese según proceda.

§ Indíquese la fecha de vencimiento especificada por la Administración de conformidad con lo dispuesto en la regla 10.1 del Anexo I del Convenio. El día y el mes de esa fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual definida en la regla 1.27 del Anexo I del Convenio, a menos que ésta se modifique de conformidad con lo dispuesto en la regla 10.8 del Anexo I del Convenio.

Expedido en.....
(lugar de expedición del certificado)

.....
 (fecha de expedición)

.....
 (firma del funcionario autorizado
 para expedir el certificado)

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

REFRENDO DE RECONOCIMIENTOS ANUALES E INTERMEDIOS

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 6 del Anexo I del Convenio se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio:

Reconocimiento anual:

Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha (dd/mm/aaaa).....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

Reconocimiento:
 anual* / intermedio*

Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha (dd/mm/aaaa).....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

Reconocimiento:
 anual* / intermedio*

Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha (dd/mm/aaaa).....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

Reconocimiento anual:

Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha (dd/mm/aaaa).....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

* Táchese según proceda.

* Táchese según proceda.

**RECONOCIMIENTO ANUAL/INTERMEDIO DE CONFORMIDAD CON LO
PRESCRITO EN LA REGLA 10.8.3**

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual/intermedio* efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 10.8.3 del Anexo I del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio:

Firmado.....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar.....
Fecha (dd/mm/aaaa).....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

**REFRENDO PARA PRORROGAR EL CERTIFICADO, SI ES VÁLIDO DURANTE UN PERIODO INFERIOR
A CINCO AÑOS, CUANDO SE APLICA LA REGLA 10.3**

El buque cumple las disposiciones pertinentes de Convenio y, de conformidad con lo prescrito en la regla 10.3 del Anexo I del Convenio, el presente certificado se aceptará como válido hasta.....

Firmado.....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar.....
Fecha (dd/mm/aaaa).....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

**REFRENDO REQUERIDO CUANDO SE HA EFECTUADO EL RECONOCIMIENTO
DE RENOVACIÓN y SE APLICA LA REGLA 10.4**

El buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla 10.4 del Anexo I del Convenio, hasta (dd/mm/aaaa).....

Firmado.....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar.....
Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

**REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA
LLEGADA AL PUERTO DE RECONOCIMIENTO O DURANTE UN PERIODO DE GRACIA,
CUANDO SE APLICAN LAS REGLAS 10.5 Ó 10.6**

De conformidad con lo prescrito en las reglas 10.5 Ó 10.6* del Anexo I del Convenio, este Certificado se aceptará como válido hasta (dd/mm/aaaa).....

Firmado.....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar.....
Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

* Táchese según proceda.

* Tache según proceda.

**REFRENDO PARA ADELANTAR LA FECHA DE VENCIMIENTO ANUAL CUANDO
SE APLICA LA REGLA 10.8**

De conformidad con lo prescrito en la regla 10.8 del Anexo I del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es (dd/mm/aaaa).....

Firmado.....

(firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

De conformidad con lo prescrito en la regla 10.8 del Anexo I del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es (dd/mm/aaaa).....

Firmado.....

(firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

MODELO A

**Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos
(Certificado IOPP)**

CUADERNILLO DE CONSTRUCCIÓN Y EQUIPO PARA BUQUES NO PETROLEROS

conforme a lo dispuesto en el Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978 (en adelante denominado "el Convenio").

Notas:

1 El presente modelo se utilizará para el tercero de los tipos de buques indicados en el Certificado IOPP, es decir, *buques distintos de los arriba mencionados*. En cuanto a los petroleros y los buques no petroleros equipados con tanques de carga sujetos a lo dispuesto en la regla 2.2 del Anexo I del Convenio, se utilizará el modelo B.

2 El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IOPP. Este Certificado estará disponible a bordo del buque en todo momento.

3 Cuando el idioma utilizado en el cuadernillo original no sea español, francés o inglés se incluirá en el texto una traducción a uno de estos idiomas.

4 En las casillas se marcarán con una cruz (x) las respuestas "sí" y "aplicable", y con un guión (-) las respuestas "no" y "no aplicable".

5 Las reglas mencionadas en el presente cuadernillo remiten a las reglas del Anexo I del Convenio, y las resoluciones se refieren a las adoptadas por la Organización marítima Internacional.

1 Pormenores del buque

- 1.1 Nombre del buque
- 1.2 Número o letras distintivos
- 1.3 Puerto de matrícula
- 1.4 Arqueo bruto
- 1.5 Fecha de construcción:
- 1.5.1 Fecha del contrato de construcción.....
- 1.5.2 Fecha en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba en fase equivalente de construcción.....
- 1.5.3 Fecha de entrega
- 1.6 Transformación importante (si procede):
- 1.6.1 Fecha del contrato para efectuar una transformación importante
- 1.6.2 Fecha en que se comenzó una obra de transformación importante.....
- 1.6.3 Fecha de terminación de una transformación importante
- 1.7 El buque ha sido aceptado por la Administración como *buque entregado a más tardar el 31 de diciembre de 1979* de conformidad con la regla 1.28.1 a causa de una demora imprevista en la entrega

2 Equipo para el control de descargas de hidrocarburos procedentes de las sentinas de los espacios de máquinas y de los tanques de combustible líquido (reglas 16 y 14)

- 2.1 Transporte de agua de lastre en los tanques de combustible líquido:
- 2.1.1 El buque, en circunstancias normales, puede transportar agua de lastre en los tanques de combustible líquido
- 2.2 Tipo de equipo filtrador de hidrocarburos instalado en el buque:
- 2.2.1 Equipo filtrador de hidrocarburos (15 ppm) (regla 14.6)
- 2.2.2 Equipo filtrador de hidrocarburos (15 ppm), con dispositivo de alarma y detención automática (regla 14.7)
- 2.3 Normas de aprobación:
- 2.3.1 El equipo separador/filtrador:
- .1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X);
- .2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.60 (33);
- .3 ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC 107(49);
- .4 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.233 (VII);
- .5 ha sido aprobado de conformidad con normas nacionales no basadas en las resoluciones A.393(X) o A.233 (VII);
- .6 no ha sido aprobado.
- 2.3.2 La unidad de tratamiento ha sido aprobada de conformidad con la resolución A.444(XI)
- 2.3.3 El hidrocarbúrometro:
- .1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X);
- .2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.60 (33).
- .3 ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.107 (49).
- 2.4 El caudal máximo del sistema es de.....m³/h

2.5 Dispensa de lo prescrito en la regla 14:

2.5.1 Se dispensa al buque de lo prescrito en las reglas 14.1 y 14.2 de conformidad con la regla 14.5.

2.5.1.1 El buque está destinado exclusivamente a viajes dentro de la(s) zona(s) especial(es):

2.5.1.2 El buque tiene certificación dada con arreglo al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, y está dedicado a un servicio programado con un tiempo de permanencia en puerto que no exceda de 24 horas

2.5.2 El buque está equipado con tanques de retención para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina según se indica a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m ³)
	De la cuaderna.... a la....	Posición lateral	
Volumen total:..... m³.			

3 Medios para la retención y eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos) (regla 12) y tanques de retención de aguas de sentina*

3.1 El buque está provisto de los tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) que se indican a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m ³)
	De la cuaderna.... a la....	Posición lateral	
Volumen total:..... m³.			

3.2 Medios para la eliminación de residuos, además de los tanques para fangos:

3.2.1 Incinerador de residuos de hidrocarburos; capacidad..... 1/h

3.2.2 Caldera auxiliar con capacidad para incinerar residuos de hidrocarburos

3.2.3 Tanque para mezclar residuos de hidrocarburos con fueloil; capacidad m³

3.2.4 Otros medios aceptables:.....

3.3 El buque está provisto de los tanques de retención de aguas oleosas de sentina que se indican a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m ³)
	De la cuaderna.... a la....	Posición lateral	
Volumen total:..... m³.			

* En el Convenio no se exige que haya tanque(s) de retención de aguas de sentina, por lo que la información que se incluya en el cuadro del párrafo 3.3 es voluntaria.

4 Conexión universal a tierra

(regla 13)

4.1 El buque está provisto de un conducto para la descarga de residuos desde las sentinas y fangos de las máquinas hasta las instalaciones de recepción, dotado de una conexión universal de descarga de conformidad con la regla 13

5 Plan de emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos/del mar

(regla 37)

5.1 El buque lleva a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, en cumplimiento de la regla 37

5.2 El buque está provisto de un plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, en cumplimiento de lo estipulado en la regla 37.3

6 Exenciones

6.1 La Administración ha concedido exenciones del cumplimiento de las prescripciones del capítulo 3 del Anexo 1 del Convenio, de conformidad con la regla 3.1 con respecto a los elementos enumerados en el (los) párrafo(s).....
.....del presente cuadernillo

7 Equivalentes

(regla 5)

7.1 La Administración ha aprobado disposiciones equivalentes a las de ciertas prescripciones del Anexo 1 con respecto a los elementos enumerados en el (los) párrafo(s).....
..... del presente cuadernillo

SE CERTIFICA que el presente cuadernillo es correcto en todos los aspectos.
Expedido en.....

(lugar de expedición del certificado)

.....
.....
(firma del funcionario que, debidamente autorizado, expide el cuadernillo)

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

**Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación
por hidrocarburos (Certificado IOPP)**

CUADERNILLO DE CONSTRUCCIÓN Y EQUIPO PARA PETROLEROS

conforme a lo dispuesto en el Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante denominado "el Convenio").

Notas:

1 El presente modelo se utilizará para los dos primeros tipos de buques indicados en el Certificado IOPP, es decir, "petroleros" y "buques no petroleros equipados con tanques de carga sujetos a lo dispuesto en la regla 2.2 del Anexo I del Convenio". En cuanto al tercero de los tipos de buques indicados en el Certificado IOPP, se utilizará el modelo A.

2 El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IOPP. Este Certificado estará disponible a bordo del buque en todo momento.

3 Cuando el idioma utilizado en el cuadernillo original no sea español, francés o inglés, se incluirá en el texto una traducción a uno de estos idiomas.

4 En las casillas se marcarán con una cruz (x) las respuestas "sí" y "aplicable", y con un guión (-) las respuestas "no" y "no aplicable".

5 Salvo indicación en otro sentido, las reglas mencionadas en el presente cuadernillo remiten a las reglas del Anexo I del Convenio, y las resoluciones se refieren a las adoptadas por la Organización Marítima Internacional.

1 Pormenores del buque

- 1.1 Nombre del buque.....
- 1.2 Número o letras distintivos.....
- 1.3 Puerto de matrícula.....
- 1.4 Arqueo bruto.....
- 1.5 Capacidad de carga del buque..... (m³)
- 1.6 Peso muerto del buque..... (en toneladas métricas) (regla 1.23)
- 1.7 Eslora del buque..... (m) (regla 1.19)
- 1.8 Fecha de construcción:
- 1.8.1 Fecha del contrato de construcción.....
- 1.8.2 Fecha en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba
en fase equivalente de construcción.....
- 1.8.3 Fecha de entrega.....
- 1.9 Transformación importante (si procede):
- 1.9.1 Fecha del contrato para efectuar una transformación importante.....
- 1.9.2 Fecha en que se comenzó una obra de transformación importante.....
- 1.9.3 Fecha de terminación de una transformación importante.....
- 1.10 Demora imprevista en la entrega
- 1.10.1 El buque ha sido aceptado por la Administración como "buque
entregado a más tardar el 31 de diciembre de 1979", de conformidad
con la regla 1.28.1, a causa de una demora imprevista en la entrega
- 1.10.2 El buque ha sido aceptado por la Administración como "petrolero
entregado a más tardar el 1 de junio de 1982" de conformidad
con la regla 1.28.3, a causa de una demora imprevista en la entrega
- 1.10.3 El buque no está obligado a cumplir las disposiciones de la
regla 26, a causa de la demora imprevista en la entrega

1.11 Tipo de buque:

- 1.11.1 Petrolero para crudos
- 1.11.2 Petrolero para productos petrolíferos
- 1.11.3 Petrolero para productos petrolíferos que no transporta fueloil o dieseloil pesado como se indica en la regla 20.2, ni aceite lubricante
- 1.11.4 Petrolero para crudos/productos petrolíferos
- 1.11.5 Buque de carga combinado
- 1.11.6 Buque no petrolero equipado con tanques de carga sujetos a la regla 2.2 del Anexo 1 del Convenio
- 1.11.7 Petrolero dedicado al transporte de los productos mencionados en la regla 2.4
- 1.11.8 El buque, designado como *petrolero para crudos* que opera, con un sistema de lavado con crudos, ha sido también designado como petrolero para productos petrolíferos que opera con tanques dedicados a lastre limpio, respecto de lo cual se ha expedido también un Certificado IOPP por separado
- 1.11.9 El buque, designado como "petrolero para productos petrolíferos" que opera con tanques dedicados a lastre limpio, ha sido también designado como "petrolero para crudos" que opera con un sistema de lavado con crudos, respecto de lo cual se ha expedido también un Certificado IOPP por separado

2 Equipo para el control de descargas de hidrocarburos procedentes de las sentinas de los espacios de máquinas y de los tanques de combustible líquido (regla 16 y 14)

2.1 Transporte de agua de lastre en los tanques de combustible líquido:

- 2.1.1 El buque, en circunstancias normales, puede transportar agua de lastre en los tanques de combustible líquido

2.2 Tipo de equipo filtrador de hidrocarburos instalado en el buque:

- 2.2.1 Equipo filtrador de hidrocarburos (15 P.D.) (regla 14.6)
- 2.2.2 Equipo filtrador de hidrocarburos (15 P.D.), con dispositivo de alarma y detención automática (regla 14.7)

2.3 Normas de aprobación:

2.3.1 El equipo separador/filtrador:

- .1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X);
- .2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.60 (33);
- .3 ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.1 07(49);
- .4 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.233 (VII);
- .5 ha sido aprobado de conformidad con normas nacionales no basadas en las resoluciones A.393(X) ni en la resolución A.233(VII);
- .6 no ha sido aprobado.

- 2.3.2 La unidad de tratamiento ha sido aprobada de conformidad con la resolución A.444(XI)

2.3.3 El hidrocarbúrometro:

.1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X);

.2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.60(33);

.3 ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.107(49).

2.4 El caudal máximo del sistema es de.....m³/h

2.5 Dispensa de lo previsto en la regla 14:

2.5.1 Se dispensa al buque de lo prescrito en la regla 14.1 y 14.2 de conformidad con la regla 14.5.

El buque está destinado exclusivamente a viajes dentro de la(s) zona(s) especial(es):

2.5.2 El buque está equipado con tanques de retención para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina, según se indica a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m ³)
	De la cuaderna.... a la....	Posición lateral	
Volumen total:..... m³.			

2.5.3 En lugar de tanques de retención, el buque está provisto de dispositivos para trasvasar las aguas de sentina a los tanques de decantación

3 Medios para la retención y eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos) (regla 12) y tanques de retención de aguas de sentina*

3.1 El buque está provisto de los tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) que se indican a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m ³)
	De la cuaderna.... a la....	Posición lateral	
Volumen total:..... m³.			

3.2 Medios para la eliminación de residuos, además de los tanques para fangos:

3.2.1 Incinerador de residuos de hidrocarburos; capacidad 1/h

3.2.2 Caldera auxiliar con capacidad para incinerar residuos de hidrocarburos

3.2.3 Tanque para mezclar residuos de hidrocarburos con fueloil; capacidad m³

3.2.4 Otros medios aceptables:

3.3 El buque está provisto de los tanques de retención de aguas oleosas de sentina que se indican a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m ³)
	De la cuaderna.... a la....	Posición lateral	
Volumen total:..... m³.			

* En el Convenio no se exige que haya tanque(s) de retención de aguas de sentina, por lo que la información que se incluya en el cuadro del párrafo 3.3 es voluntaria.

4 Conexión universal a tierra

(regla 13)

4.1 El buque está provisto de un conducto para la descarga de residuos desde las sentinas y fangos de las máquinas hasta las instalaciones de recepción, dotado de una conexión universal de descarga de conformidad con la regla 13

5 Construcción

(reglas 18, 19, 20, 23, 26, 27 y 28)

5.1 De conformidad con las prescripciones de la regla 18, el buque:

5.1.1 Ha de ir provisto de tanques de lastre separado emplazados de modo que sirvan de protección y un sistema de lavado con crudos

5.1.2 Ha de ir provisto de tanques de lastre separado emplazados de modo que sirvan de protección

5.1.3 Ha de ir provisto de tanques de lastre separado

5.1.4 Ha de ir provisto de tanques de lastre separado o un sistema de lavado con crudos

5.1.5 Ha de ir provisto de tanques de lastre separado o tanques dedicados a lastre limpio

5.1.6 No está obligado a cumplir las prescripciones de la regla 18

5.2 Tanques de lastre separado:

5.2.1 El buque está provisto de tanques de lastre separado, en cumplimiento de la regla 18

5.2.2 El buque está provisto de tanques de lastre separado, en cumplimiento de la regla 18, emplazados de modo que sirvan de protección, en cumplimiento de la regla 18.12 a 18.15

5.2.3 Los tanques de lastre separado están distribuidos del siguiente modo:

Tanque	Volumen (m ³)	Tanque	Volumen (m ³)
		Volumen totalm ³	

5.3 Tanques dedicados a lastre limpio:

5.3.1 El buque está provisto de tanques dedicados a lastre limpio en cumplimiento de la regla 18.8 y podrá operar como petrolero para productos petrolíferos

5.3.2 Los tanques dedicados a lastre limpio están distribuidos del siguiente modo:

Tanque	Volumen (m ³)	Tanque	Volumen (m ³)
		Volumen totalm ³	

5.3.3 Se ha facilitado al buque un Manual actualizado de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio, que está fechado el

5.3.4 El buque cuenta con instalaciones de tuberías y bombas comunes para lastrar los tanques dedicados a lastre limpio y manipular la carga de hidrocarburos

- 5.3.5 El buque cuenta con instalaciones de tuberías y bombas independientes para lastrar los tanques dedicados a lastre limpio
- 5.4 Lavado con crudos:
- 5.4.1 El buque está dotado de un sistema de lavado con crudos en cumplimiento de la regla 33
- 5.4.2 El buque está dotado de un sistema de lavado con crudos en cumplimiento de la regla 33, con la salvedad de que la eficacia del sistema no se ha verificado de conformidad con la regla 33.1 y el párrafo 4.2.10 de las Especificaciones revisadas relativas a los sistemas de lavado con crudos (resolución A.446(XI) enmendadas mediante las resoluciones A.497(XII) y A.897(21))
- 5.4.3 Se ha facilitado al buque un Manual actualizado sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos, que está fechado el.....
- 5.4.4 El buque que no está obligado a ir provisto de un sistema de lavado con crudos, pero cuenta con dicho sistema en cumplimiento de las prescripciones sobre seguridad de las Especificaciones revisadas relativas a los sistemas de lavado con crudos (resolución A.446(XI) enmendadas mediante las resoluciones A.497(XII) y A.897(21))
- 5.5 Exención del cumplimiento de la regla 18
- 5.5.1 El buque está destinado únicamente al tráfico entre.....
.....
de conformidad con la regla 2.5, y queda por tanto eximido de lo prescrito en la regla 18
- 5.5.2 El buque opera con una instalación especial para el lastre, de conformidad con la regla 18.10 y queda por tanto eximido de lo prescrito en la regla 18
- 5.6 Disposición de los tanques de carga y limitación de su capacidad (regla 26):
- 5.6.1 El buque tiene que estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 26 y las cumple
- 5.6.2 El buque tiene que estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 26.4 y las cumple (véase la regla 2.2)
- 5.7 Compartimiento y estabilidad (regla 28):
- 5.7.1 El buque tiene que estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 28 y las cumple
- 5.7.2 La información y los datos prescritos en la regla 28.5 han sido entregados al buque en un formulario aprobado
- 5.7.3 El buque tiene que estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 27 y las cumple
- 5.7.4 La información y los datos prescritos en la regla 27 para los buques de carga combinados han sido entregados al buque por escrito de un modo aprobado por la Administración
- 5.8 Construcción con doble casco:
- 5.8.1 El buque debe estar construido de conformidad con la regla 19, y cumple lo prescrito en:
- .1 párrafo 3) (construcción con doble casco)
- .2 párrafo 4) (construcción con cubierta a media altura y doble forro en el costado)
- .3 párrafo 5) (método equivalente aprobado por el Comité de Protección del Medio Marino)

- 5.8.2 El buque debe estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 19.6 y las cumple (prescripciones sobre doble casco)
- 5.8.3 El buque no tiene que cumplir las prescripciones de la regla 19
- 5.8.4 El buque está sujeto a la regla 20 y:
- .1 debe cumplir lo prescrito en los párrafos 2 a 5, 7 y 8 de la regla 19 y la regla 28 con respecto a lo estipulado en el párrafo 28.6 a más tardar el.....
 - .2 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 20.5 hasta.....
 - .3 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 20.7 hasta
- 5.8.5 El buque no está sujeto a la regla 20
- 5.8.6 El buque está sujeto a la regla 21 y:
- .1 debe cumplir la regla 21.4 a más tardar el.....
 - .2 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 21.5 hasta.....
 - .3 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 21.6.1 hasta.....
 - .4 se le permite seguir operando de conformidad con la regla 21.6.2 hasta.....
 - .5 está exento de las disposiciones de la regla 21 de conformidad con la regla 21.7.2
- 5.8.7 El buque no está sujeto a la regla 21
- 5.8.8 El buque está sujeto a la regla 22 y:
- .1 cumple las prescripciones de la regla 22.2.....
 - .2 cumple las prescripciones de la regla 22.3.....
 - .3 cumple las prescripciones de la regla 22.5.....
- 5.8.9 El buque no está sujeto a la regla 22
- 5.9 Aptitud para prevenir escapes accidentales de hidrocarburos
- 5.9.1 El buque cumple lo prescrito en la regla 2.3
- 6 Retención de los hidrocarburos a bordo**
(reglas 29, 31 y 32)
- 6.1 Sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos:
- 6.1.1 El buque entra en la categoría de petrolero.....
según se define en la resolución A.496(XII) o A.586(14)
(*táchese según proceda*)
- 6.1.2 El sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.108(49)
- 6.1.3 El sistema comprende:
- .1 una unidad de control
 - .2 una unidad informática
 - .3 una unidad calculadora
- 6.1.4 El sistema está dotado de:
- .1 un mecanismo de sincronización de arranque
 - .2 un dispositivo de detención automático

6.1.5 El hidrocarbúrometro ha sido aprobado conforme a lo dispuesto en la resolución A.393(X) o A.586(14) o MEPC.109(49) (*táchese según proceda*) y es adecuado para:

- .1 crudos de petróleo
- .2 productos negros
- .3 productos blancos
- .4 las sustancias nocivas líquidas para oleosas que se enumeran en el documento adjunto al Certificado

6.1.6 Se ha facilitado al buque un Manual de operaciones del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos

6.2 Tanques de decantación:

6.2.1 El buque está provisto de... tanque(s) dedicado(s) a decantación con una capacidad total de... m³, que representa el ... % de su capacidad de transporte de hidrocarburos, de conformidad con:

- .1 la regla 29.2.3
- .2 la regla 29.2.3.1
- .3 la regla 29.2.3.2
- .4 la regla 29.2.3.3

6.2.2 Se han designado tanques de carga como tanques de decantación

6.3 Detectores de la interfaz hidrocarburos/agua:

6.3.1 El buque está provisto de detectores de la interfaz hidrocarburos/agua aprobados de conformidad con lo estipulado en la resolución MEPC.5(XIII)

6.4 Exenciones del cumplimiento de las reglas 29, 31 Y 32:

6.4.1 El buque está eximido de las prescripciones de las reglas 29, 31 y 32, de conformidad con la regla 2.4

6.4.2 El buque está eximido de las prescripciones de las reglas 29, 31 y 32, de conformidad con la regla 2.2

6.5 Dispensa de lo prescrito en la regla:

6.5.1 Se dispensa al buque de lo prescrito en las reglas 31 y 32 de conformidad con la regla 3.5. El buque está destinado exclusivamente a:

- .1 determinados tráficos acordes con la regla 2.5.....
-
- .2 viajes dentro de las(s) zona(s) especial(es):.....
-
- .3 viajes hasta 50 millas marinas de la tierra más próxima fuera de la(s) zona(s) especial(es), de 72 horas o menos de duración, restringidos a:.....
-

7 Instalaciones de bombas, tuberías y dispositivos de descarga

(regla 30)

7.1 Los orificios de salida para la descarga en el mar de lastre separado están situados:

- 7.1.1 Por encima de la flotación
- 7.1.2 Por debajo de la flotación

7.2 Los orificios de salida para la descarga en el mar de lastre limpio, aparte del colector de descarga, están situados :

- 7.2.1 Por encima de la flotación
- 7.2.2 Por debajo de la flotación

* Sólo se indicarán los orificios de salida que puedan ser vigilados.

7.3 Los orificios de salida, aparte del colector de descarga, para la descarga en el mar de aguas sucias o contaminadas por hidrocarburos, procedentes de las zonas de tanques de carga, están situados:

7.3.1 Por encima de la flotación

7.3.2 Por debajo de la flotación junto con el sistema de corriente parcial, en cumplimiento de la regla 30.6.5

7.3.3 Por debajo de la flotación

7.4 Descarga de hidrocarburos procedentes de las bombas de carga y de los conductos de hidrocarburos (regla 30.4 y 30.5):

7.4.1 Medios para drenar todas las bombas de carga y todos los conductos de hidrocarburos al terminar el desembarque del cargamento:

.1 posibilidad de descargar los residuos en un tanque de carga o de decantación

.2 para la descarga a tierra se ha provisto un conducto especial de pequeño diámetro

8 Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos/del mar

(regla 37)

8.1 El buque lleva a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, en cumplimiento de la regla 37

8.2 El buque está provisto de un plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar, en cumplimiento de la regla 37.3

9 Exenciones

9.1 La Administración ha concedido exenciones del cumplimiento de las prescripciones del capítulo 3 del Anexo 1 del Convenio de conformidad con la regla 3.1, con respecto a los elementos enumerados en el (los) párrafo(s).....
.....del presente cuadernillo

10 Equivalentes (regla 5)

10.1 La Administración ha aprobado disposiciones equivalentes a las de ciertas prescripciones del Anexo 1 con respecto a los elementos enumerados en el (los) párrafos(s).....
.....del presente cuadernillo

SE CERTIFICA que el presente cuadernillo es correcto en todos los aspectos.

Expedido en.....

(lugar de expedición del certificado)

.....

.....

(firma del funcionario que, debidamente autorizado, expide el cuadernillo)

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

APÉNDICE III**MODELO DEL LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS****PARTE 1- Operaciones en los espacios de máquinas****(Todos los buques)**

Nombre del buque:.....
 Número o letras distintivos:.....
 Arqueo bruto:
 Periodo desde:..... hasta:

Nota: A todos los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150 y a todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que no sean petroleros se les facilitará la Parte I del Libro registro de hidrocarburos para consignar en ella las operaciones pertinentes que se efectúan en los espacios de máquinas. A los petroleros se les facilitará también la Parte II del Libro registro de hidrocarburos para consignar las operaciones de carga/lastrado pertinentes.

Introducción

En las páginas siguientes de esta sección se expone una amplia lista de los puntos relativos a las operaciones efectuadas en los espacios de máquinas que habrá que consignar, cuando proceda, en el Libro registro de hidrocarburos, Parte I, de conformidad con la regla 17 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). Los puntos se han agrupado en secciones operacionales, y cada una de ellas aparece designada por una letra clave.

Al hacer los asientos en el Libro registro de hidrocarburos, Parte I, se inscribirán en las columnas correspondientes la fecha, la clave de la operación y el número del punto de que se trate y se consignarán en los espacios en blanco, por orden cronológico, los pormenores requeridos.

El asiento de cada operación irá firmado y fechado por el oficial o los oficiales a cargo de la misma, y cada página, debidamente cumplimentada, la refrendará el capitán del buque.

En el Libro registro de hidrocarburos, Parte I, se hacen reiteradas referencias a la cantidad de hidrocarburos. No obstante, la limitada precisión de los dispositivos de medición de los tanques, las variaciones de temperatura y las adherencias incidirán en la exactitud de las lecturas, por lo que se impone considerar en consecuencia los asientos del Libro registro de hidrocarburos, Parte I.

En el caso de que se produzca una descarga accidental o alguna otra descarga excepcional de hidrocarburos, se anotará el hecho en el Libro registro de hidrocarburos, Parte I, explicando las circunstancias de la descarga y las razones de que ocurriera.

Todo fallo del equipo filtrador de hidrocarburos se anotará en el Libro registro de hidrocarburos, Parte I.

Los asientos del Libro registro de hidrocarburos, Parte I, si se trata de buques que lleven un Certificado IOPP, se harán como mínimo en español, francés o inglés. Cuando también se utilicen los asientos en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque tiene derecho a enarbolar, prevalecerá, en caso de controversia o discrepancia, este idioma.

El Libro registro de hidrocarburos, Parte I, se guardará en un lugar adecuado para facilitar su inspección en cualquier momento razonable y, salvo en el caso de buques sin tripulación que estén siendo remolcados, permanecerá siempre a bordo. Se conservará durante un periodo de tres años después de efectuado el último asiento.

La autoridad competente del Gobierno de una Parte en el Convenio podrá inspeccionar el Libro registro de hidrocarburos, Parte I, a bordo de cualquier buque al que se aplique el presente Anexo, mientras el buque esté en uno de sus puertos o terminales mar adentro, y podrá sacar copia de cualquier asiento que figure en dicho Libro y solicitar del capitán del buque que certifique que tal copia es reproducción fehaciente del asiento en cuestión. Toda copia que haya sido certificada por el capitán del buque como copia fiel de algún asiento efectuado en el Libro registro de hidrocarburos Parte I, será admisible en cualesquiera procedimientos judiciales como prueba de los hechos declarados en el mismo. La inspección del Libro registro de hidrocarburos, Parte I, y la extracción de copias certificadas por la autoridad competente en virtud de lo dispuesto en este párrafo se harán con toda la diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.

LISTA DE PUNTOS QUE SE CONSIGNARÁN**A) Lastrado o limpieza de los tanques de combustible**

- 1 Identidad de los tanques lastrados.
- 2 Dígase si se limpiaron desde la última vez que contuvieron hidrocarburos y, de no ser así, el tipo de hidrocarburos que transportaron con anterioridad.
- 3 Limpieza:
 - .1 situación del buque y hora al comenzar y finalizar la limpieza;
 - .2 identidad de los tanques en los que se ha empleado un método de limpieza (enjuague total con agua; mediante vapor; empleando productos químicos, con indicación del tipo y la cantidad de productos químicos utilizados);
 - .3 identidad de los tanques a los que se trasvasó el agua de limpieza.
- 4 Lastrado:
 - .1 situación del buque y hora al comenzar y finalizar el lastrado;
 - .2 cantidad de lastre, si los tanques no están limpios, en m³.

B) Descargas de lastre contaminado o de aguas de limpieza de los tanques mencionados en la sección A)

- 5 Identidad de los tanques.
- 6 Situación del buque al comenzar la descarga.
- 7 Situación del buque al concluir la descarga.
- 8 Velocidad(es) del buque durante la descarga.
- 9 Método de descarga:
 - .1 a través de equipo de 15 ppm;
 - .2 en instalaciones receptoras.
- 10 Cantidad descargada, en m³.

C) Recogida y eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos y otros residuos)

- 11 Recogida de residuos de hidrocarburos.

Cantidad de residuos de hidrocarburos (fangos y otros residuos) retenidos a bordo. La cantidad se consignará semanalmente¹. (Esto significa que la cantidad se consignará semanalmente aunque el viaje dure menos de una semana):

- .1 identidad de los tanques.....
- .2 capacidad de los tanques..... m³
- .3 cantidad total retenida.....m³

- 12 Métodos de eliminación de residuos.

Indíquese la cantidad de residuos de hidrocarburos eliminados, los tanques vaciados y la cantidad de residuos retenida:

- .1 eliminación en instalaciones receptoras (indíquese el puerto)²;
- 2 trasvase a otros tanques (indíquense los tanques y su contenido total);
- .3 incinerados (indíquese el tiempo total invertido en la operación);
- .4 otro método (especifíquese).

¹ En los tanques enumerados en el apartado 3.1 de los modelos A y B del suplemento del Certificado IOPP utilizados para los fangos.

² Los capitanes solicitarán de las empresas encargadas de las instalaciones receptoras, incluidas gabarras y camiones cisterna, un recibo o certificado en el que se indiquen las cantidades de agua de lavado de tanques, lastre sucio, residuos o mezclas oleosas trasvasadas, así como la fecha y la hora de la operación de trasvase. Este recibo o certificado, si se adjunta al Libro registro de hidrocarburos, Parte 1, podrá ayudar al capitán a demostrar que el buque bajo su mando no estuvo implicado en un supuesto caso de contaminación. El recibo o certificado se guardará junto con el Libro registro de hidrocarburos, Parte I.

D) Descarga no automática en el mar u otro método de eliminación de aguas de sentina acumuladas en los espacios de máquinas13 Cantidad descargada o eliminada, en metros cúbicos.³

14 Hora de descarga o eliminación (comienzo y fin).

15 Método de descarga o eliminación:

.1 a través de equipo de 15 ppm (indíquese la situación del buque al comienzo y al final);

.2 en instalaciones receptoras (indíquese el puerto)²;.3 trasvase a tanques de decantación o de retención (indíquense los tanques especificando la cantidad total retenida en cada tanque, en m³)**E) Descarga automática en el mar u otro método de eliminación de aguas de sentina acumuladas en los espacios de máquinas**

16 Situación del buque y hora en que el sistema se ha puesto en la modalidad de funcionamiento automático para la descarga en el mar, a través de equipo de 15 ppm.

17 Hora en que el sistema se ha puesto en la modalidad de funcionamiento automático para trasvasar el agua de sentina a un tanque de retención (identifíquese el tanque).

18 Hora en que se puso el sistema en funcionamiento manual.

F) Estado del equipo filtrador de hidrocarburos19 Hora en que falló el dispositivo⁴.

20 Hora en que el dispositivo volvió a ser operacional.

21 Razones del fallo.

G) Descargas accidentales o excepcionales de hidrocarburos

22 Hora del suceso.

23 Lugar o situación del buque en el momento del suceso.

24 Cantidad aproximada y tipo de hidrocarburos.

25 Circunstancias de la descarga o del escape, motivos y observaciones generales.

H) Toma de combustible o aceite lubricante

26 Toma de combustible:

.1 lugar de la toma de combustible;

.2 hora de la toma de combustible;

.3 tipo y cantidad de combustible e identidad de los tanques (indíquese la cantidad añadida y el contenido total de los tanques);

.4 tipo y cantidad de aceite lubricante e identidad de los tanques (indíquese la cantidad añadida y el contenido total de los tanques).

I) Otros procedimientos operacionales y observaciones generales

Nombre del buque.....

Número o letras distintivos.....

OPERACIONES EN LOS ESPACIOS DE MÁQUINAS

Fecha	Clave (letra)	Punto (número)	Asiento de operaciones/firma del oficial a cargo de las mismas

Firma del capitán.....

³ En caso de descarga o eliminación de aguas de sentina de un tanque de retención (de tanques de retención), indíquese la identidad y la capacidad del (de los) tanque(s) de retención y la cantidad retenida en el (los) tanque(s) de retención.

⁴ El estado del equipo filtrador de hidrocarburos también incluye los dispositivos de alarma y de parada automática, cuando proceda.

LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS
PARTE II - Operaciones de carga/lastrado
(Petroleros)

Nombre del buque:.....

Número o letras distintivos:.....

Arqueo bruto:

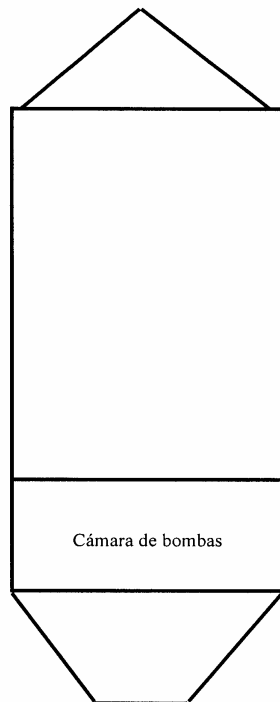
Periodo desde:..... hasta:.....

Nota: A todos los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150 se les facilitará la Parte II del Libro registro de hidrocarburos para consignar en ella las operaciones de carga/lastrado pertinentes. A tales petroleros también se les facilitará la Parte 1 del Libro registro de hidrocarburos para consignar las operaciones pertinentes que se efectúen en los espacios de máquinas.

Nombre del buque.....

Número o letras distintivos.....

VISTA EN PLANTA DE LOS TANQUES DE CARGA Y DE DECANTACIÓN
(se cumplimentará a bordo)



Identificación de los tanques	Capacidad
Profundidad de los tanques de decantación:	

(Indíquese la capacidad de cada tanque y la profundidad de los tanques de decantación).

Introducción

En las páginas siguientes de esta sección se expone una amplia lista de los puntos relativos a las operaciones de carga y lastre que habrá que consignar oportunamente en el Libro registro de hidrocarburos, Parte II, de conformidad con la regla 36 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). Los puntos se han agrupado en secciones operacionales, y cada una de ellas aparece designada por una letra clave.

Al hacer los asientos en el Libro registro de hidrocarburos, Parte II, se inscribirán en las columnas correspondientes la fecha, la clave de la operación y el número del punto de que se trate, y se consignarán en los espacios en blanco, por orden cronológico, los pormenores requeridos.

El asiento de cada operación irá firmado y fechado por el oficial o los oficiales a cargo de la misma, y cada página, debidamente cumplimentada, la refrendará el capitán del buque.

Respecto de los petroleros dedicados a determinados tráficos de conformidad con lo dispuesto en la regla 2.5 del Anexo I del MARPOL 73/78, los asientos pertinentes en el Libro registro de hidrocarburos, Parte II, serán refrendados por la autoridad competente del Estado rector del puerto.

En el Libro registro de hidrocarburos, Parte II, se hacen reiteradas referencias a la cantidad de hidrocarburos. No obstante, la limitada precisión de los dispositivos de medición de los tanques, las variaciones de temperatura y las adherencias incidirán en la exactitud de las lecturas, por lo que se impone considerar en consecuencia los asientos del Libro registro de hidrocarburos, Parte II.

En el caso de que se produzca una descarga accidental o alguna otra descarga excepcional de hidrocarburos, se anotará el hecho en el Libro registro de hidrocarburos, Parte II, explicando las circunstancias de la descarga y las razones de que ocurriera.

Todo fallo del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos se anotará en el Libro registro de hidrocarburos, Parte II.

Los asientos del Libro registro de hidrocarburos, Parte II, si se trata de buques que lleven un Certificado IOPP, se harán como mínimo en español, francés o inglés. Cuando también se utilicen los asientos en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque tenga derecho a enarbolar, prevalecerá, en caso de controversia o discrepancia, este idioma.

El Libro registro de hidrocarburos, Parte II, se guardará en un lugar adecuado para facilitar su inspección en cualquier momento razonable y, salvo en el caso de buques sin tripulación que estén siendo remolcados, permanecerá siempre a bordo. Se conservará durante un periodo de tres años después de efectuado el último asiento.

La autoridad competente del Gobierno de una Parte en el Convenio podrá inspeccionar el Libro registro de hidrocarburos, Parte II, a bordo de cualquier buque al que se aplique el presente Anexo, mientras el buque esté en uno de sus puertos o terminales mar adentro, y podrá sacar copia de cualquier asiento que figure en dicho Libro y solicitar del capitán del buque que certifique que tal copia es reproducción fehaciente del asiento en cuestión. Toda copia que haya sido certificada por el capitán del buque como copia fiel de un asiento efectuado en el Libro registro de hidrocarburos, Parte II, será admisible en cualesquiera procedimientos judiciales como prueba de los hechos declarados en el mismo. La inspección del Libro registro de hidrocarburos, Parte II, y la extracción de copias certificadas por la autoridad competente en virtud de lo dispuesto en este párrafo se harán con toda la diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.

LISTA DE PUNTOS QUE SE CONSIGNARÁN

A) Embarque de carga de hidrocarburos

- 1 Lugar de embarque.
- 2 Tipo de hidrocarburos cargados e identidad de los tanques.
- 3 Cantidad total de hidrocarburos cargados (indíquese la cantidad añadida, en m³, y el contenido total de los tanques, en m³).

B) Traslado de carga de hidrocarburos durante la travesía

- 4 Identidad de los tanques:
 - .1 de:
 - .2 a: (indíquese la cantidad trasvasada y el contenido total de los tanques, en m³)
- 5 ¿Se vaciaron los tanques mencionados en 4.1? (En su defecto, indíquese la cantidad retenida, en m³)

* Esta frase sólo deberá insertarse en el Libro registro de hidrocarburos de los buques tanque dedicados a determinados tráficos.

C) Desembarque de carga de hidrocarburos

6 Lugar de desembarque.

7 Identidad de los tanques descargados.

8 ¿Se vaciaron los tanques? (En su defecto, indíquese la cantidad retenida, en m³)

D) Lavado con crudos (aplicable únicamente a los buques tanque dotados de tal sistema de lavado)

(Se hará un asiento por cada tanque que se lave con crudos)

9 Puerto en que se efectuó el lavado con crudos, o situación del buque si se efectuó entre dos puertos de descarga.

10 Identidad de los tanques lavados¹.

11 Número de máquinas utilizadas.

12 Hora en que comenzó el lavado.

13 Método de lavado².

14 Presión de las tuberías de lavado.

15 Hora en que se concluyó o interrumpió el lavado.

16 Expóngase el método utilizado para determinar que los tanques estaban secos.

17 Observaciones³.

E) Lastrado de los tanques de carga

18 Situación del buque al comenzar y finalizar el lastrado.

19 Lastrado:

.1 identidad de los tanques lastrados;

.2 hora de comienzo y finalización;

.3 cantidad de lastre. Indíquese la cantidad total de lastre de cada uno de los de los tanques usados en la operación, en m³.

F) Lastrado de los tanques dedicados a lastre limpio (aplicable únicamente a los buques tanque dotados de tales tanques)

20 Identidad de los tanques lastrados.

21 Situación del buque cuando en los tanques dedicados a lastre limpio se tomó agua de baldeo o de lastre en puerto.

22 Situación del buque cuando se baldearon las bombas y las tuberías, y el agua pasó al tanque de decantación.

23 Cantidad de agua oleosa que, tras baldear las tuberías, se trasvasa a los tanques de decantación o a los tanques de carga en que inicialmente se almacenan los residuos (identifíquense los tanques). Indíquese la cantidad total, en m³

24 Situación del buque cuando se tomó agua de lastre adicional en los tanques dedicados a lastre limpio.

.25 Hora y situación del buque cuando se cerraron las válvulas que separan los tanques dedicados a lastre limpio de las tuberías de carga y de agotamiento.

26 Cantidad de lastre limpio tomado a bordo, en m³.

¹ Cuando un determinado tanque tenga más máquinas que las que puedan utilizarse simultáneamente, tal como se indica en el Manual sobre el equipo y las operaciones, se identificará la sección que se esté lavando con crudos; por ejemplo, número 2 central, a proa.

² De conformidad con el Manual sobre el equipo y las operaciones, indíquese si el método de lavado es de una o varias fases. En este último caso, indíquese el arco vertical recorrido por las máquinas y el número de veces que se recorre ese arco en la fase de que se trate del programa.

³ Si no se siguen los programas especificados en el Manual sobre el equipo y las operaciones, se consignarán las razones para ello en el espacio destinado a observaciones.

G) Limpieza de los tanques de carga

- 27 Identidad de los tanques limpiados.
- 28 Puerto o situación del buque.
- 29 Duración de la limpieza.
- 30 Método de limpieza⁴.
- 31 Las aguas de lavado de tanques se trasvasaron a:
 - .1 instalaciones receptoras (indíquese el puerto y la cantidad, en m³)⁵;
 - .2 tanques de decantación o tanques de carga designados como tanques de decantación (identifíquense los tanques; indíquese la cantidad trasvasada y la cantidad total, en m³

H) Descarga de lastre contaminado

- 32 Identidad de los tanques.
- 33 Hora y situación del buque al comenzar la descarga en el mar.
- 34 Hora y situación del buque al concluir la descarga en el mar.
- 35 Cantidad descargada en el mar, en m³.
- 36 Velocidad(es) del buque durante la descarga.
- 37 ¿Estaba en funcionamiento el dispositivo de vigilancia y control durante la descarga?
- 38 ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie del agua en el lugar de la descarga?
- 39. Cantidad de agua oleosa trasvasada a los tanques de decantación (identifíquense los tanques de decantación. Indíquese la cantidad total, en m³
- 40 Lastre descargado en instalaciones receptoras en tierra (identifíquese el puerto e indíquese la cantidad, en m³)⁵.

I) Descarga en el mar del agua de los tanques de decantación

- 41 Identidad de los tanques de decantación.
- 42 Tiempo de sedimentación desde la última entrada de residuos, o
- 43 Tiempo de sedimentación desde la última descarga.
- 44 Hora y situación del buque al comenzar la descarga.
- 45 Vacío en el tanque al comenzar la descarga.
- 46 Nivel de la interfaz hidrocarburos/agua al comenzar la descarga.
- 47 Cantidad a granel descargada, en m³, y régimen de descarga, en m³/hora.
- 48 Cantidad finalmente descargada, en m³, y régimen de descarga, en m³/hora.
- 49 Hora y situación del buque al concluir la descarga.
- 50 ¿Estaba en funcionamiento el dispositivo de vigilancia y control durante la descarga?
- 51 Nivel de la interfaz hidrocarburos/agua al concluir la descarga.
- 52 Velocidad(es) del buque durante la descarga.
- 53 ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie de agua en el lugar de la descarga?
- 54 Confírmese que todas las válvulas correspondientes del sistema de tuberías del buque se cerraron al concluir la descarga de los tanques de decantación.

⁴ Mangueras de mano, lavado mecánico y/o limpieza química. Tratándose de esta última, se indicarán los productos químicos empleados y su cantidad.

⁵ Los capitanes solicitarán de las empresas encargadas de las instalaciones receptoras, incluidas gabarras y camiones cisterna, un recibo o certificado en el que se indiquen las cantidades de agua de lavado de tanques, lastre sucio, residuos o mezclas oleosas trasvasadas, así como la fecha y la hora de la operación de trasvase. Este recibo o certificado, si se adjunta al Libro registro de hidrocarburos, Parte n, podrá ayudar al capitán a demostrar que el buque bajo su mando no estuvo implicado en un supuesto caso de contaminación. El recibo o certificado se guardará junto con el Libro registro de hidrocarburos, Parte II.

J) Eliminación de residuos y de mezclas oleosas no tratadas de otro modo

55 Identidad de los tanques.

56 Cantidad eliminada de cada tanque (indíquese la cantidad retenida, en m³)

57 Método de eliminación:

- .1 en instalaciones receptoras (identifíquese el puerto e indíquese la cantidad eliminada)⁵;
- .2 mezclados con la carga (indíquese la cantidad);
- .3 trasvase a otros tanques (identifíquense los tanques; indíquese la cantidad trasvasada y el contenido total de los tanques, en m³)
- .4 otro método (especifíquese). Indíquese la cantidad eliminada, en m³.

K) Descarga de lastre limpio contenido en tanques de carga

58 Situación del buque al comenzar la descarga de lastre limpio.

59 Identidad de los tanques descargados.

60 ¿Se vaciaron los tanques al concluir la descarga?

61 Situación del buque al concluir la descarga si fuera distinta de la indicada en 58.

62 ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie del agua en el lugar de la descarga?

L) Descarga de lastre de los tanques dedicados a lastre limpio (aplicable únicamente a los buques dotados de tales tanques)

63 Identidad de los tanques descargados.

64 Hora y situación del buque al comenzar la descarga de lastre limpio en el mar.

65 Hora y situación del buque al concluir la descarga en el mar.

66 Cantidad descargada:

- .1 en el mar; o
- .2 en una instalación receptora (indíquese el puerto)⁵.

67 ¿Se observó algún indicio de contaminación del agua de lastre por hidrocarburos antes o durante la descarga en el mar?

68 ¿Se vigiló la descarga mediante un hidrocarbúrometro?

69 Hora y situación del buque cuando se cerraron las válvulas que separan los tanques dedicados a lastre limpio de las tuberías de carga y de agotamiento al concluir el deslastre.

M) Estado del dispositivo de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos

70 Hora en que falló el dispositivo.

71 Hora en que el dispositivo volvió a ser operacional.

72 Razones del fallo.

N) Descargas accidentales o excepcionales de hidrocarburos

73 Hora del suceso.

74 Lugar o situación del buque en el momento del suceso.

75 Cantidad aproximada, en m³, y tipo de hidrocarburos.

76 Circunstancias de la descarga o del escape, motivos y observaciones generales.

O) Otros procedimientos operacionales y observaciones generales

BUQUES TANQUE DEDICADOS A DETERMINADOS TRAFICOS

RESOLUCIÓN MEPC.118(52)**Adoptada el 15 de octubre de 2004****ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LOS BUQUES, 1973****(Anexo II revisado del MARPOL 73/78)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, que trata de las funciones del Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973") y el artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), que juntos especifican el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1978 y confieren al órgano correspondiente de la Organización la función de considerar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

HABIENDO EXAMINADO el texto de Anexo II revisado del MARPOL 73/78,

1. ADOPTA, de conformidad con el artículo 16 2) b), c) y d) del Convenio de 1973, el Anexo II revisado del MARPOL 73/78, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DETERMINA, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que el Anexo II revisado del MARPOL 73/78 se considerará aceptado el 1 de julio de 2006, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que observen que, de conformidad con el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, el Anexo II revisado del MARPOL 73/78 entrará en vigor el 1 de enero de 2007, una vez aceptado, de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, transmita a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y el texto del Anexo II revisado de dicho Convenio que figura en el anexo; y

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que transmita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el MARPOL 73/78.

CAPÍTULO 1 - GENERALIDADES**Regla 1***Definiciones*

A los efectos del presente Anexo:

1 Por *fecha de vencimiento anual* se entiende el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.

2 Por *tuberías correspondientes* se entienden los conductos tendidos desde el punto de aspiración de un tanque de carga hasta la conexión a tierra utilizados para desembarcar la carga; incluyen todas las tuberías, bombas y filtros del buque que estén en conexión abierta con el conducto de desembarque de la carga.

3 Agua de lastre

Por *lastre limpio* se entiende el agua de lastre transportada en un tanque que se ha limpiado meticulosamente desde la última vez que se utilizó para transportar carga con contenido de una sustancia de las categorías X, Y o Z, habiéndose descargado los residuos resultantes de esa limpieza y vaciado el tanque de conformidad con las prescripciones pertinentes del presente Anexo.

Por *lastre separado* se entiende el agua de lastre que se introduce en un tanque permanentemente destinado al transporte de lastre o de cargas distintas de los hidrocarburos y las sustancias nocivas líquidas definidas en los diversos anexos del presente Convenio y completamente separado del sistema de la carga y del combustible líquido.

4 Códigos relacionados con productos químicos

Por *Código de Graneleros Químicos* se entiende el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, adoptado por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización mediante la resolución MEPC.20(22), enmendada por la Organización, a condición de que tales enmiendas se adopten y entren en vigor de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del presente Convenio en relación con los procedimientos de enmienda aplicables al apéndice de un anexo.

Por *Código Internacional de Quimiqueros* se entiende el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, adoptado por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización mediante la resolución MEPC.19(22), enmendada por la Organización, a condición de que las enmiendas de que se trate sean adoptadas y puestas en vigor de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del presente Convenio acerca de los procedimientos de enmienda aplicables al apéndice de un anexo.

5 Por *profundidad del agua* se entiende la sonda de la carta.

6 Por *en ruta* se entiende que el buque navega en el mar siguiendo uno o varios rumbos, aun cuando se aparte del rumbo directo más corto, lo cual, dentro de los límites impuestos en la práctica por las necesidades de la navegación, hará que cualquier descarga se esparza por una zona del mar tan extensa como sea razonable y posible.

7 Por *sustancias líquidas* se entiende aquellas cuya presión de vapor absoluta no excede de 0,28 MPa a una temperatura de 37,8°C.

8 Por *Manual* se entiende el Manual de procedimientos y medios conforme con el modelo que figura en el apéndice 6 del presente Anexo.

9 *Tierra más próxima*. La expresión *de la tierra más próxima* significa desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial de que se trate, de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente Convenio, *de la tierra más próxima* a lo largo de la costa nordeste de Australia significará desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en:

latitud 11°00'S, longitud 142°08'E,
hasta un punto de latitud 10°35'S, longitud 141°55'E,
desde allí a un punto en latitud 10°00'S, longitud 142°00'E,
y luego sucesivamente a latitud 9°10'S, longitud 143°52'E,
latitud 9°00'S, longitud 144°30'E,
latitud 10°41'S, longitud 145°00'E,
latitud 13°00'S, longitud 145°00'E,
latitud 15°00'S, longitud 146°00'E,
latitud 17°30'S, longitud 147°00'E,
latitud 21°00'S, longitud 152°55'E,
latitud 24°30'S, longitud 154°00'E,
y finalmente, desde esta posición hasta un punto de la costa de Australia situado en:
latitud 24°42'S, longitud 153°15'E.

10 Por *sustancia nociva líquida* se entiende toda sustancia indicada en la columna correspondiente a la categoría de contaminación de los capítulos 17 ó 18 del Código Internacional de Quimiqueros o clasificada provisionalmente, según lo dispuesto en la regla 6.3, en las categorías X, Y o Z.

11 *ppm* equivale a ml/m³.

12 Por *residuo* se entiende toda sustancia nociva líquida que quede para ser evacuada.

13 Por *mezcla de residuos y agua* se entiende un residuo al que se ha agregado agua para cualquier propósito (por ejemplo, limpieza de tanques, lastrado, lavazas recogidas en las sentinas).

14 Construcción de buques

14.1 Por *buque construido* se entiende todo buque cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente. Se considerará que todo buque que sea transformado en buque tanque quimiquero, independientemente de la fecha de su construcción, es un buque tanque quimiquero construido en la fecha en que comenzó tal transformación. Esta disposición relativa a la transformación no será aplicable a la modificación de un buque que cumpla todas las condiciones siguientes:

.1 que el buque esté construido antes del 1 de julio de 1986; y

.2 que el buque disponga de un certificado expedido con arreglo a lo dispuesto en el Código de Graneleros Químicos para transportar únicamente los productos designados en dicho Código como sustancias que sólo entrañan riesgos de contaminación.

14.2 Por *cuya construcción se halle en una fase equivalente* se entiende la fase en que:

- .1 comienza la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto; y
- .2 ha comenzado el montaje del buque de que se trate, utilizando al menos 50 toneladas del total estimado del material estructural o un 1% de dicho total, si este segundo valor es menor.

15 *Sustancias que están a punto de solidificarse y sustancias que no están a punto de solidificarse*

15.1 Por *sustancia que está a punto de solidificarse* se entiende una sustancia nociva líquida que:

- .1 en el caso de sustancias cuyo punto de fusión sea inferior a 15°C, tiene una temperatura de menos de 5°C por encima de su punto de fusión en el momento del desembarque; o
- .2 en el caso de sustancias cuyo punto de fusión sea igual o superior a 15°C, tiene una temperatura de menos de 10°C por encima de su punto de fusión en el momento del desembarque.

15.2 Por *sustancia que no está a punto de solidificarse* se entiende una sustancia nociva líquida que no es una sustancia que está a punto de solidificarse.

16 *Buques tanque*

- .1 *Buque tanque quimiquero*: buque construido o adaptado para el transporte a granel de cualquiera de los productos líquidos enumerados en el capítulo 17 del Código Internacional de Quimiqueros;
- .2 *Buque tanque para el transporte de sustancias nocivas líquidas*: buque construido o adaptado para transportar sustancias nocivas líquidas a granel; en este término se incluyen los "petroleros" tal como se definen en el Anexo I del presente Convenio cuando estén autorizados a transportar un cargamento total o parcial de sustancias nocivas líquidas a granel.

17 *Viscosidad*

- .1 *Por sustancia de alta viscosidad* se entiende, en el caso de sustancias de las categorías X o Y, una sustancia nociva líquida de viscosidad igual o superior a 50 mPa.s a la temperatura de desembarque.
- .2 *Por sustancia de baja viscosidad* se entiende una sustancia nociva líquida que no es una sustancia de alta viscosidad.

Regla 2

Ámbito de aplicación

1 A menos que se prescriba expresamente otra cosa, las disposiciones del presente Anexo se aplicarán a todos los buques autorizados para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.

2 Cuando en un espacio de carga de un buque tanque quimiquero se transporte un cargamento sujeto a las disposiciones del Anexo I del presente Convenio se aplicarán también las prescripciones pertinentes de dicho Anexo.

Regla 3

Excepciones

1 Las prescripciones del presente Anexo relativas a las descargas no se aplicarán a la descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas o de mezclas que contengan tales sustancias cuando dicha descarga:

- .1 sea necesaria para proteger la seguridad del buque o para salvar vidas en el mar; o
- .2 sea el resultado de una avería del buque o de su equipo:
 - .1 siempre que después de producirse la avería o de descubrirse la descarga se hayan tomado todas las precauciones razonables para prevenir o reducir al mínimo tal descarga; y
 - .2 salvo que el propietario o el capitán hayan actuado ya sea con la intención de causar la avería o con imprudencia temeraria y a sabiendas de que probablemente se produciría una avería; o
- .3 sea aprobada por la Administración, siempre que se haga para combatir un caso concreto de contaminación y reducir los daños resultantes de ésta. Toda descarga de esta índole estará sujeta a la aprobación del Gobierno dentro de cuya jurisdicción se tenga intención de efectuar la descarga.

Regla 4*Exenciones*

1 Por lo que respecta a las enmiendas de las prescripciones relativas al transporte como resultado de la asignación de una categoría más rigurosa a una sustancia, se aplicarán las siguientes disposiciones:

.1 cuando una enmienda del presente Anexo, del Código Internacional de Químicos y del Código de Graneleros Químicos suponga cambios de la estructura o del equipo y los accesorios al hacer más rigurosas las prescripciones relativas al transporte de ciertas sustancias, la Administración podrá modificar o aplazar la aplicación de dicha enmienda durante un determinado periodo a los buques construidos con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la enmienda, si se considera imposible o poco razonable su aplicación inmediata. Tal excepción se determinará en función de la sustancia de que se trate;

.2 la Administración que, en virtud del presente párrafo, autorice una excepción a la aplicación de una enmienda presentará un informe a la Organización sobre los pormenores del buque o de los buques de que se trate, la carga que estén autorizados a transportar y el tráfico a que esté dedicado cada buque, así como las razones de dicha excepción, para que la Organización comunique esa información a las Partes en el Convenio a fin de que adopten las medidas oportunas, si procede, y hará constar la exención en los certificados a que se hace referencia en las reglas 7 y 9 del presente Anexo;

.3 No obstante lo anterior, las Administraciones podrán eximir de las prescripciones relativas al transporte especificadas en la regla 11 a los buques autorizados a transportar aceites vegetales específicamente identificados con la correspondiente nota a pie de página del capítulo 17 del Código CIQ, a condición de que el buque cumpla las siguientes condiciones:

.1 a reserva de lo prescrito en esta regla, el buque tanque para el transporte de sustancias nocivas líquidas cumplirá todas las prescripciones correspondientes al tipo de buque 3, según el Código CIQ, salvo lo indicado sobre la ubicación de los tanques de carga;

.2 de conformidad con esta regla, los tanques de carga estarán ubicados con arreglo a las siguientes distancias medidas hacia el interior del buque desde el forro. Los tanques de carga estarán protegidos en toda su longitud con tanques de lastre o espacios distintos a los tanques para el transporte de hidrocarburos, del siguiente modo:

.1 los tanques o espacios laterales estarán dispuestos de modo que la distancia que separe los tanques de carga de la línea de trazado de la chapa del forro del costado no sea inferior a 760mm; y

.2 los tanques o espacios del doble fondo estarán dispuestos de modo que la distancia entre el fondo de los tanques de carga y la línea de trazado de la chapa del forro del fondo medida perpendicularmente con respecto a la chapa del forro del fondo no sea inferior a $B/15(m)$ o 2,0 m en el eje longitudinal, si esta distancia es inferior. La distancia mínima será de 1,0 metros.

.3 en el correspondiente certificado se indicará que se ha concedido una exención.

2 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 3 de la presente regla, no será necesario que lo dispuesto en la regla 12.1 se aplique a los buques construidos antes del 1 de julio de 1986 que estén destinados a realizar viajes restringidos, determinados por la Administración, entre:

.1 puertos o terminales situados dentro de un Estado Parte en el presente Convenio; o

.2 puertos o terminales de Estados Partes en el presente Convenio.

3 Lo dispuesto en el párrafo 2 de la presente regla se aplicará únicamente a los buques construidos antes del 1 de julio de 1986, a condición de que:

.1 cada vez que se haya de lavar o lastrar un tanque que contenga sustancias de las categorías X, Y o Z o mezclas que contengan tales sustancias, se lave de conformidad con el procedimiento de prelavado aprobado por la Administración en cumplimiento de lo dispuesto en el apéndice 6 del presente Anexo, y las aguas de lavado del tanque se descarguen en una instalación de recepción;

.2 las aguas de lavados posteriores o el agua de lastre se descarguen en una instalación de recepción o en el mar, de conformidad con otras disposiciones del presente Anexo;

.3 las instalaciones de recepción de los puertos y terminales a que antes se hace referencia hayan sido consideradas adecuadas y aprobadas, a los efectos del presente párrafo, por los Gobiernos de los Estados Partes en el presente Convenio en cuyos respectivos territorios estén situados dichos puertos o terminales;

.4 en el caso de buques dedicados a realizar viajes a puertos o terminales sujetos a la jurisdicción de otros Estados Partes en el presente Convenio, la Administración comunique los pormenores de la exención a la Organización, para que ésta transmita esa información a las Partes en el Convenio a fin de que tomen las medidas oportunas, si procede; y

.5 en el certificado prescrito en el presente Anexo se consigne que el buque está destinado exclusivamente a realizar tales viajes restringidos.

4 En el caso de un buque cuyas características de construcción y operacionales hagan que el lastrado de los tanques de carga sea innecesario y que el lavado de dichos tanques sea sólo necesario en caso de reparación o de entrada en dique seco, la Administración podrá conceder una exención respecto de lo dispuesto en la regla 12, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

.1 el proyecto, la construcción y el equipo del buque hayan sido aprobados por la Administración, habida cuenta del servicio a que el buque está destinado;

.2 todo efluente resultante de las operaciones de lavado de tanques que se efectúen antes de que el buque sea sometido a reparaciones o de que entre en dique seco se descargue en una instalación de recepción adecuada a juicio de la Administración;

.3 en el certificado prescrito en virtud del presente Anexo:

.1 se indique que en cada uno de los tanques de carga sólo está permitido transportar un número limitado de sustancias comparables que puedan alternarse sin necesidad de efectuar una limpieza intermedia de los tanques para transportarlas; y

.2 se incluyan los pormenores de la exención;

.4 el buque lleve un Manual aprobado por la Administración; y

.5 en el caso de buques dedicados a realizar viajes a puertos o terminales sujetos a la jurisdicción de otros Estados Partes en el presente Convenio, la Administración comunique los pormenores de la exención a la Organización, para que ésta transmita esa información a las Partes en el Convenio a fin de que tomen las medidas oportunas, si procede.

Regla 5

Equivalentes

1 La Administración podrá autorizar a bordo de un buque instalaciones, materiales, equipos o aparatos en sustitución de los prescritos por el presente Anexo, si tales instalaciones, materiales, equipos o aparatos son por lo menos tan eficaces como los prescritos por el presente Anexo. Esta facultad de la Administración no le permitirá autorizar que se sustituyan, como equivalentes, las normas de proyecto y construcción prescritas en las reglas del presente Anexo por métodos operativos cuyo fin sea controlar las descargas de sustancias nocivas líquidas.

2 La Administración que autorice instalaciones, materiales, equipos o aparatos en sustitución de los prescritos por el presente Anexo, con arreglo a lo estipulado en el párrafo 1 de la presente regla, comunicará a la Organización los pormenores de tal sustitución a fin de que sean transmitidos a las Partes en el Convenio para su información y para que adopten las medidas oportunas, si procede.

3 Sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 de la presente regla, la construcción y el equipo de los buques para el transporte de gas licuado, autorizados a transportar sustancias nocivas líquidas enumeradas en el correspondiente Código de Gaseiros, se considerarán equivalentes a las prescripciones sobre construcción y equipo que figuran en las reglas 11 y 12 del presente Anexo, cuando el buque gasero cumpla todas las siguientes condiciones:

.1 tenga un Certificado de aptitud conforme con el correspondiente Código de Gaseiros para buques que estén autorizados a transportar gases licuados a granel;

.2 tenga un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, en el que se especifique que el buque gasero puede transportar únicamente las sustancias nocivas líquidas definidas y enumeradas en el correspondiente Código de Gaseiros;

.3 esté provisto de instalaciones de lastre separado;

.4 esté provisto de medios de bombeo y trasiego que a juicio de la Administración, sean suficientes para garantizar que la cantidad de residuos de la carga que quede en cada tanque y en las tuberías correspondientes tras el desembarque de la carga no exceda de la cantidad de residuos estipulada en las reglas 12.1, 12.2 y 12.3;

.5 esté provisto de un Manual, aprobado por la Administración, que garantice que no se produzca ninguna mezcla de residuos de la carga y agua durante las operaciones y que, tras seguir el procedimiento de ventilación prescrito en el Manual, no quedan residuos de la carga en el tanque.

CAPÍTULO 2 - CLASIFICACIÓN DE LAS SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS EN CATEGORÍAS

Regla 6

Clasificación en categorías y lista de sustancias nocivas líquidas y otras sustancias

1 A los efectos de las reglas del presente Anexo, las sustancias nocivas líquidas se dividirán en las cuatro categorías siguientes:

.1 Categoría X: Sustancias nocivas líquidas que, si fueran descargadas en el mar tras operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, se consideran un riesgo grave para los recursos marinos o para la salud del ser humano y, por consiguiente, justifican la prohibición de su descarga en el medio marino;

.2 Categoría Y: Sustancias nocivas líquidas que, si fueran descargadas en el mar tras operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, se consideran un riesgo para los recursos marinos o para la salud del ser humano o causarían perjuicio a los alicientes recreativos u otros usos legítimos del mar y, por consiguiente, justifican una limitación con respecto a la calidad y la cantidad de su descarga en el medio marino;

.3 Categoría Z: Sustancias nocivas líquidas que, si fueran descargadas en el mar tras operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, supondrían un riesgo leve para los recursos marinos o para la salud del ser humano y, por consiguiente, justifican restricciones menos rigurosas con respecto a la calidad y la cantidad de su descarga en el medio marino;

.4 Otras sustancias: Sustancias indicadas como OS (Otras sustancias) en la columna correspondiente a la categoría de contaminación del capítulo 18 del Código Internacional de Químicos que han sido evaluadas, determinándose que no pertenecen a las categorías X, Y o Z, según se definen estas categorías en la regla 6.1 del presente Anexo, porque actualmente se estima que su descarga en el mar tras operaciones de limpieza o deslastrado de tanques no supone ningún peligro para los recursos marinos, la salud del ser humano, los alicientes recreativos u otros usos legítimos del mar. La descarga de aguas de sentina o de lastre, o de otros residuos o mezclas que contengan únicamente sustancias indicadas como "Otras sustancias" no estará sujeta a las prescripciones del presente Anexo.

2 En el apéndice 1 del presente Anexo se incluyen las directrices para la clasificación de las sustancias nocivas líquidas en categorías.

3 Cuando se prevea transportar una sustancia líquida a granel que no esté clasificada en una de las categorías citadas en el párrafo 1 de la presente regla, los Gobiernos de las Partes en el Convenio interesadas en el transporte previsto se pondrán de acuerdo para establecer a tal efecto una clasificación provisional de la sustancia en cuestión siguiendo las pautas mencionadas en el párrafo 2 de la presente regla. Hasta que los Gobiernos interesados se hayan puesto plenamente de acuerdo, la sustancia no será transportada. Lo antes posible, y en ningún caso más de 30 días después de que se haya llegado a un acuerdo, el Gobierno del país productor o expedidor pertinente que haya solicitado el acuerdo informará a la Organización y facilitará los pormenores de la sustancia y su clasificación provisional a fin de que la Organización transmita dicha información a todas las Partes una vez al año. La Organización conservará un registro de todas estas sustancias y de su clasificación provisional hasta que se incluyan formalmente en el Código CIQ.

CAPÍTULO 3 - RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN

Regla 7

Reconocimiento y certificación de los buques tanque químicos

No obstante lo dispuesto en las reglas 8, 9 y 10 del presente Anexo, se entenderá que los buques tanque químicos que hayan sido objeto de reconocimiento y certificación por Estados Partes en el presente Convenio, de conformidad con lo dispuesto en el Código Internacional de Químicos o el Código de Graneleros Químicos, según proceda, han cumplido lo dispuesto en dichas reglas, y el certificado que se expida en virtud del código de que se trate tendrá la misma validez y gozará de la misma consideración que el expedido en virtud de la regla 9 del presente Anexo.

Regla 8*Reconocimientos*

1 Los buques que transporten sustancias nocivas líquidas a granel serán objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación:

.1 un reconocimiento inicial, antes de que el buque entre en servicio o de que el certificado exigido en virtud de la regla 9 del presente Anexo haya sido expedido por primera vez, el cual comprenderá un examen completo de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales del buque, en la medida en que sea aplicable el presente Anexo. Este reconocimiento será tal que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del presente Anexo;

.2 un reconocimiento de renovación, a intervalos especificados por la Administración, pero que no excederán de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables las reglas 10.2, 10.5, 10.6 y 10.7 del presente Anexo. El reconocimiento de renovación será tal que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del presente Anexo;

.3 un reconocimiento intermedio, dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o la tercera fecha de vencimiento anual del certificado, el cual sustituirá a uno de los reconocimientos anuales especificados en el párrafo 1.4 de la presente regla. El reconocimiento intermedio será tal que garantice que el equipo y los sistemas de bombas y tuberías correspondientes cumplen plenamente las prescripciones aplicables del presente Anexo y están en buen estado de funcionamiento. Estos reconocimientos intermedios se consignarán en el certificado expedido en virtud de la regla 9 del presente Anexo;

.4 un reconocimiento anual, dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha de vencimiento anual del certificado, que comprenderá una inspección general de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales a que se hace referencia en el párrafo 1.1 de la presente regla, a fin de garantizar que se han mantenido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 de la presente regla y que continúan siendo satisfactorios para el servicio a que el buque esté destinado. Estos reconocimientos anuales se consignarán en el certificado expedido en virtud de lo dispuesto en la regla 9 del presente Anexo; y

.5 también se efectuará un reconocimiento adicional, ya general, ya parcial, según dicten las circunstancias, después de la realización de reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en el párrafo 3 de la presente regla, o siempre que se efectúen a bordo reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple totalmente lo dispuesto en el presente Anexo.

2.1 El reconocimiento de buques, por lo que respecta a la aplicación de lo dispuesto en el presente Anexo, será realizado por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.

2.2 La organización reconocida, a la que se hace referencia en el párrafo 2.1 de la presente regla, cumplirá las Directrices adoptadas mediante la resolución A.739(18) de la OMI, según pueda enmendar la Organización, y las especificaciones adoptadas mediante la resolución A.789(19) de la OMI, según pueda enmendar la Organización, a condición de que tales enmiendas se adopten, entren en vigor y adquieran efectividad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del presente Convenio en relación con los procedimientos de enmienda aplicables a este Anexo.

2.3 La Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar los reconocimientos según lo estipulado en el párrafo 2.1 de la presente regla, facultará a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan:

.1 exigir la realización de reparaciones en el buque; y

.2 realizar reconocimientos cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

2.4 La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad, para que las comunique a las Partes en el presente Convenio a fin de que sus funcionarios estén informados al respecto.

2.5 Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado, o que es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y, a su debido tiempo, notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, se retirará el certificado y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en un puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado con la oportuna notificación a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente regla. Cuando proceda, el Gobierno del Estado rector del puerto de que se trate tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones apropiado más próximo, y que esté disponible, sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pudiera ocasionarle.

2.6 En todos los casos, la Administración garantizará plenamente la integridad y eficacia del reconocimiento y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.

3.1 El estado del buque y de su equipo se mantendrá de modo que se ajuste a lo dispuesto en el presente Convenio, a fin de garantizar que el buque sigue estando, en todos los aspectos, en condiciones de hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pudiera ocasionarle.

3.2 Realizado cualquiera de los reconocimientos prescritos del buque en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla, no se efectuará ningún cambio de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios o los materiales que fueron objeto de reconocimiento, sin previa autorización de la Administración, salvo que se trate de la simple sustitución de tales equipos o accesorios.

3.3 Siempre que un buque sufra un accidente o que se descubra algún defecto a bordo que afecte considerablemente a la integridad del buque o la eficacia o integridad del equipo al que se aplique el presente Anexo, el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, a la organización reconocida o al inspector nombrado, encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en el párrafo 1 de la presente regla. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otra Parte, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán que se ha rendido ese informe.

Regla 9

Expedición y refrendo del certificado

1 A todo buque destinado a transportar sustancias nocivas líquidas a granel y que realice viajes a puertos o terminales sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 8 del presente Anexo, un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.

2 El certificado será expedido o refrendado por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella. En todos los casos, la Administración asume la total responsabilidad del certificado.

3.1 El Gobierno de una Parte en el Convenio, a requerimiento de la Administración, podrá hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que cumple lo dispuesto en el presente Anexo, expedirá o autorizará a que se expida a ese buque un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel y, cuando corresponda, refrendará o autorizará el refrendo de dicho certificado para el buque, de conformidad con el presente Anexo.

3.2 Se remitirán lo antes posible a la Administración que haya solicitado el reconocimiento una copia del certificado y otra del informe relativo al reconocimiento.

3.3 En el certificado así expedido se hará constar que ha sido expedido a petición de la Administración, y tal certificado tendrá la misma validez y gozará de la misma consideración que el expedido en virtud del párrafo 1 de la presente regla.

3.4 No se expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel a ningún buque que tenga derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio.

4 El Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel se redactará en el formulario correspondiente al modelo que figura en el apéndice 3 del presente Anexo y estará como mínimo en español, francés o inglés. Cuando también se utilicen entradas en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque, dará fe el texto en este idioma en caso de controversia o de discrepancia.

Regla 10*Duración y validez del certificado*

1 Se expedirá un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel para un periodo especificado por la Administración, que no excederá de cinco años.

2.1 No obstante lo prescrito en el párrafo 1 de la presente regla, cuando el reconocimiento de renovación se efectúe dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente.

2.2 Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de dicha fecha.

2.3 Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe con más de tres meses de antelación a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de dicha fecha.

3 Si un certificado se expide para un periodo de menos de cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez más allá de la fecha de expiración hasta el límite del periodo máximo especificado en el párrafo 1 de la presente regla, siempre que los reconocimientos citados en las reglas 8.1.3 y 8.1.4 del presente Anexo, aplicables cuando se expide un certificado para un periodo de cinco años, se hayan efectuado como proceda.

4 Si se ha efectuado un reconocimiento de renovación y no ha sido posible expedir o facilitar al buque un nuevo certificado antes de la fecha de expiración del certificado existente, la persona o la organización autorizada por la Administración podrá refrendar el certificado existente, el cual será aceptado como válido por un periodo adicional que no excederá de cinco meses contados a partir de la fecha de expiración.

5 Si en la fecha de expiración del certificado el buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un periodo superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Una vez finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados desde la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

6 Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente regla, podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo. Una vez finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

7 En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos 2.2, 5 ó 6 de la presente regla, que la validez del nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado existente. En estas circunstancias especiales, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación.

8 Cuando se efectúe un reconocimiento anual o intermedio antes del periodo estipulado en la regla 8 del presente Anexo:

- .1 la fecha de vencimiento anual que figure en el certificado se modificará sustituyéndola por una fecha que no sea más de tres meses posterior a la fecha en que terminó el reconocimiento;
- .2 el reconocimiento anual o intermedio subsiguiente prescrito en la regla 8 del presente Anexo se efectuará a los intervalos que en dicha regla se establezcan, teniendo en cuenta la nueva fecha de vencimiento anual; y
- .3 la fecha de expiración podrá permanecer inalterada a condición de que se efectúen uno o más reconocimientos anuales o intermedios, según proceda, de manera que no se excedan entre los distintos reconocimientos los intervalos máximos estipulados en la regla 8 del presente Anexo.

9 Todo certificado expedido en virtud de lo dispuesto en la regla 9 del presente Anexo perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

- .1 si los reconocimientos pertinentes no se han efectuado dentro de los intervalos estipulados en la regla 8.1 del presente Anexo;
- .2 si el certificado no es refrendado de conformidad con lo dispuesto en la regla 8.1.3 u 8.1.4 del presente Anexo; o
- .3 cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple lo prescrito en la regla 8.3.1 y 8.3.2 del presente Anexo. Si se produce un cambio entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón el buque tenía previamente derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias del certificado que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes.

CAPÍTULO 4 - PROYECTO, CONSTRUCCIÓN, DISPOSICIÓN Y EQUIPO

Regla 11

Proyecto, construcción, equipo y operaciones

1 El proyecto, la construcción, el equipo y las operaciones de los buques autorizados a transportar las sustancias nocivas líquidas a granel enumeradas en el capítulo 17 del Código Internacional de Químicos cumplirán lo prescrito en las siguientes disposiciones a fin de reducir al mínimo las descargas no controladas de esas sustancias en el mar:

- .1 el Código Internacional de Químicos, si el buque tanque químico se ha construido el 1 de julio de 1986 o posteriormente; o
- .2 el Código de Graneleros Químicos, según se indica en el párrafo 1.7.2 de dicho Código para:
 - .1 los buques respecto de los cuales se haya adjudicado el oportuno contrato de construcción el 2 de noviembre de 1973 o posteriormente, pero construidos antes del 1 de julio de 1986, y que estén dedicados a efectuar viajes a puertos o a terminales sometidos a la jurisdicción de otros Estados Partes en el Convenio; y
 - .2 los buques construidos el 1 de julio de 1983 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 1986, que estén dedicados exclusivamente a efectuar viajes entre puertos o terminales del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.
- .3 El Código de Graneleros Químicos, según se indica en el párrafo 1.7.3 de dicho Código para:
 - .1 los buques respecto de los cuales se haya adjudicado el oportuno contrato de construcción antes del 2 de noviembre de 1973 y que estén dedicados a efectuar viajes a puertos o terminales sujetos a la jurisdicción de otros Estados Partes en el Convenio; y
 - .2 los buques construidos antes del 1 de julio de 1983 que estén dedicados exclusivamente a efectuar viajes entre puertos o terminales en aguas del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.

2 Por lo que respecta a los buques que no sean buques tanque químicos ni buques para el transporte de gas natural licuado, autorizados a transportar las sustancias nocivas líquidas a granel enumeradas en el capítulo 17 del Código Internacional de Químicos, la Administración establecerá medidas adecuadas basadas en las Directrices* elaboradas por la Organización a fin de garantizar que las disposiciones que se apliquen permitan reducir al mínimo las descargas no controladas de dichas sustancias en el mar.

* Véase la resolución A.673(16) y la resolución MEPC...(52).

Regla 12*Instalaciones de bombeo, de tuberías y de descarga, y tanques de lavazas*

1 Todo buque construido antes del 1 de julio de 1986 estará provisto de una instalación de bombeo y de tuberías que garantice que ningún tanque designado para el transporte de sustancias de las categorías X o Y retiene en su interior y en sus tuberías correspondientes una cantidad de residuos que exceda de 300 litros, y que ningún tanque designado para el transporte de sustancias de la categoría Z retiene en su interior y en sus tuberías correspondientes una cantidad de residuos que exceda de 900 litros. Se llevará a cabo una prueba de eficacia con arreglo a lo estipulado en el apéndice 5 del presente Anexo.

2 Todo buque construido el 1 de julio de 1986 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2007, estará provisto de una instalación de bombeo y de tuberías que garantice que ningún tanque designado para el transporte de sustancias de la categoría X o Y retiene en su interior y en sus correspondientes tuberías una cantidad de residuos que exceda de 100 litros, y que ningún tanque designado para el transporte de sustancias de la categoría Z retiene en su interior y en sus tuberías correspondientes una cantidad de residuos que exceda de 300 litros. Se llevará a cabo una prueba de eficacia con arreglo a lo estipulado en el apéndice 5 del presente Anexo.

3 Todo buque construido el 1 de enero de 2007 o posteriormente estará provisto de una instalación de bombeo y de tuberías que garantice que ningún tanque designado para el transporte de sustancias de las categorías X, Y o Z, retiene en su interior y en sus correspondientes tuberías una cantidad de residuos que exceda de 75 litros. Se llevará a cabo una prueba de eficacia con arreglo a lo estipulado en el apéndice 5 del presente Anexo.

4 No se aplicará ninguna prescripción sobre las cantidades en el caso de los buques que no sean buques tanque quimiqueros construidos antes del 1 de enero de 2007 y que no puedan cumplir lo prescrito en los párrafos 1 y 2 de la presente regla en relación con las instalaciones de bombeo y de tuberías para sustancias de la categoría Z. Se considerará que se ha cumplido lo prescrito si el tanque se vacía en la máxima medida que sea posible.

5 Las pruebas de eficacia de bombeo a que se hace referencia en los párrafos 1, 2 y 3 de la presente regla habrán de ser aprobadas por la Administración. Las pruebas de eficacia de bombeo utilizarán agua como medio de prueba.

6 Los buques autorizados a transportar sustancias de las categorías X, Y o Z estarán provistos de una o varias bocas de descarga sumergidas.

7 En el caso de los buques construidos antes del 1 de enero de 2007 y que estén autorizados a transportar sustancias de la categoría Z, no es obligatoria la boca de descarga sumergida que se prescribe en el párrafo 6 de la presente regla.

8 La boca o bocas de descarga sumergidas estarán situadas en la zona de los tanques de carga, cerca de la curva del pantoque, y estarán dispuestas de un modo que impida la readmisión de mezclas de residuos y agua por las tomas de mar del buque.

9 La disposición de la boca de descarga sumergida será tal que la mezcla de residuos y agua descargada en el mar no atraviese la capa límite del buque. Con este fin, cuando la dirección de la descarga sea perpendicular a la chapa del forro del buque, el diámetro mínimo de la boca de descarga estará determinado por la siguiente ecuación:

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

donde:

d = diámetro mínimo de la boca de descarga (m)

L_d = distancia entre la perpendicular de proa y la boca de descarga (m)

Q_d = régimen máximo fijado a que el buque puede descargar por dicha boca una mezcla de residuos y agua (m^3/h)

10 Cuando la dirección de la descarga no sea perpendicular a la chapa del forro del buque, la relación arriba indicada se modificará reemplazando Q_d por la componente de Q_d que sea perpendicular a la chapa del forro del buque.

11 Tanques de lavazas

Aunque en el presente Anexo no se prescribe la instalación de tanques dedicados a lavazas, éstos pueden resultar necesarios para ciertos procedimientos de lavado. Los tanques de carga podrán utilizarse como tanques de lavazas.

CAPÍTULO 5 - DESCARGAS OPERACIONALES DE RESIDUOS DE SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS

Regla 13

Control de las descargas de residuos de sustancias nocivas líquidas

A reserva de lo dispuesto en la regla 3 del presente Anexo, el control de las descargas de residuos de sustancias nocivas líquidas, así como de agua de lastre y de lavado de tanques u otras mezclas que contengan tales sustancias, se ajustará a las siguientes prescripciones.

1 Disposiciones aplicables a las descargas

1.1 Estará prohibida la descarga en el mar de residuos de sustancias de las categorías X, Y o Z, o de sustancias provisionalmente clasificadas en dichas categorías, así como del agua de lastre y de lavado de tanques u otras mezclas que contengan tales sustancias, a menos que dichas descargas se efectúen cumpliendo plenamente las prescripciones operacionales pertinentes del presente Anexo.

1.2 Antes de llevar a cabo ningún procedimiento de prelavado o descarga conforme a lo prescrito en la presente regla, se vaciarán al máximo todos los tanques pertinentes de acuerdo con los procedimientos prescritos en el Manual.

1.3 Estarán prohibidos el transporte de sustancias no clasificadas en ninguna categoría o no clasificadas provisionalmente o evaluadas como se indica en la regla 6 del presente Anexo, o de agua de lastre y de lavado de tanques u otras mezclas que contengan tales residuos, y la descarga consiguiente de tales sustancias en el mar.

2 Normas aplicables a las descargas

2.1 Cuando las disposiciones de la presente regla admitan la descarga en el mar de residuos de sustancias de las categorías X, Y o Z, o de sustancias provisionalmente clasificadas en dichas categorías, así como del agua de lastre y de lavado de tanques u otras mezclas que contengan tales sustancias, se aplicarán las siguientes normas a las descargas:

- .1 que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;
- .2 que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación a través de la boca o bocas de descarga sumergidas, a un régimen que no exceda del régimen máximo para el que la boca o las bocas de descarga sumergidas hayan sido proyectadas; y
- .3 que se efectúe la descarga a 12 millas marinas por lo menos de la tierra más próxima en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

2.2 En el caso de los buques construidos antes del 1 de enero de 2007, no es obligatoria la descarga en el mar, por debajo de la línea de flotación, de residuos de sustancias de la categoría Z, o de sustancias provisionalmente clasificadas en dicha categoría, así como del agua de lastre y de lavado de tanques u otras mezclas que contengan tales sustancias.

2.3 La Administración podrá dispensar de lo prescrito en el párrafo 2.1.3 para las sustancias de la categoría Z, en relación con la distancia de 12 millas marinas por lo menos de la tierra más próxima, en el caso de los buques dedicados únicamente a viajes en aguas bajo la soberanía o jurisdicción de un Estado cuyo pabellón tengan derecho a enarbolar. Asimismo, la Administración podrá dispensar de las mismas prescripciones en relación con la distancia de 12 millas marinas por lo menos de la tierra más próxima para efectuar la descarga en el caso de un buque específico que tenga derecho a enarbolar el pabellón de su Estado, cuando esté dedicado a viajes en aguas bajo la soberanía o jurisdicción de un Estado adyacente después de que se haya establecido una dispensa entre los dos Estados ribereños interesados mediante un acuerdo escrito, a condición de que no esté afectada ninguna tercera parte. Antes de que transcurran 30 días se notificará a la Organización del referido acuerdo, a fin de que ésta lo distribuya a las Partes en el Convenio para su información y para que tome las medidas adecuadas en su caso.

3 Ventilación de los residuos de carga

Podrán utilizarse métodos de ventilación aprobados por la Administración para retirar residuos de la carga de un tanque. Tales métodos se adecuarán a lo estipulado en el apéndice 7 del presente Anexo. El agua que ulteriormente se introduzca en el tanque se considerará limpia y no estará sujeta a las prescripciones del presente Anexo relativas a las descargas.

4 Exención de un prelavado

A petición del capitán del buque, el Gobierno de la Parte receptora podrá conceder una exención de un prelavado si le consta que:

- .1 el tanque descargado volverá a cargarse con la misma sustancia o con otra sustancia compatible con la anterior y no se lavará ni lastrará antes de cargarlo; o
- .2 el tanque descargado no se lavará ni lastrará en el mar. De conformidad con las disposiciones del párrafo correspondiente de la presente regla, el prelavado se llevará a cabo en otro puerto, a condición de que se haya confirmado por escrito que en dicho puerto se dispone de una instalación de recepción adecuada para tal propósito; o
- .3 los residuos de la carga se retirarán mediante un método de ventilación aprobado por la Administración con arreglo a lo estipulado en el apéndice 7 del presente Anexo.

5 Uso de agentes y aditivos de limpieza

5.1 Cuando se use un medio de lavado distinto del agua, como aceite mineral o disolvente clorado, para lavar un tanque, la descarga de ese medio se registrará por las disposiciones de los Anexos I o II, que serían aplicables si dicho medio se hubiera transportado como carga. Los procedimientos de lavado de tanques que entrañen el uso del medio indicado se estipularán en el Manual y deberán ser aprobados por la Administración.

5.2 Cuando se agreguen al agua pequeñas cantidades de aditivos de limpieza (detergentes) para facilitar el lavado de tanques, no se usarán aditivos que contengan componentes de la categoría de contaminación X, excepto los que sean fácilmente biodegradables y cuya concentración total sea inferior al 10% del aditivo de limpieza. No se añadirán restricciones a las ya aplicables al tanque por la carga previa.

6 Descarga de residuos de la categoría X

6.1 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 1, se aplicarán las siguientes disposiciones:

- .1 Todo tanque del que se haya descargado una sustancia de categoría X se lavará antes de que el buque salga del puerto de descarga. Los residuos resultantes se descargarán en una instalación de recepción hasta que la concentración de la sustancia en el efluente recibido por la instalación, según el análisis de las muestras del efluente tomadas por el inspector, sea igual o inferior al 0,1% en peso. Una vez conseguida la concentración prescrita, las aguas de lavado que queden en el tanque se seguirán descargando en la instalación de recepción hasta que el tanque esté vacío. Estas operaciones se anotarán en el Libro registro de carga mediante los asientos pertinentes que serán refrendados por el inspector a que se hace referencia en la regla 16.1.
- .2 El agua que ulteriormente se introduzca en el tanque podrá descargarse en el mar, de conformidad con las normas aplicables a las descargas que figuran en la regla 13.2.
- .3 Cuando el Gobierno de la parte receptora se haya cerciorado de que es imposible medir la concentración de la sustancia en el efluente sin ocasionar una demora innecesaria al buque, dicha Parte podrá aceptar otro método equivalente para obtener la concentración prescrita en la presente regla 13.6.1.1, a condición de que:
 - .1 el tanque sea prelavado de conformidad con un procedimiento aprobado por la Administración, que se ajuste a lo dispuesto en el apéndice 6 del presente Anexo; y
 - .2 se hagan los asientos pertinentes en el Libro registro de carga y éstos sean refrendados por el inspector a que se hace referencia en la regla 16.1.

7 Descarga de residuos de las categorías Y y Z

7.1 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 1, se aplicarán las siguientes disposiciones:

- .1 Por lo que respecta a los procedimientos de descarga de residuos de sustancias de las categorías Y y Z, regirán las normas aplicables a las descargas que figuran en la regla 13.2.
- .2 Si el desembarque de una sustancia de las categorías Y o Z no se efectúa de conformidad con lo prescrito en el Manual, se llevará a cabo un prelavado antes de que el buque salga del puerto de descarga, a menos que se tomen otras medidas que sean satisfactorias a juicio del inspector al que se hace referencia en la regla 16.1 del presente Anexo para eliminar los residuos de la carga del buque de modo que se llegue a las cantidades especificadas en este Anexo. Las aguas procedentes del prelavado del tanque se descargarán en una instalación de recepción en el puerto de descarga o en otro puerto que tenga una instalación de recepción adecuada, a condición de que se haya confirmado por escrito que en dicho puerto se dispone de una instalación de recepción que resulta adecuada para tal propósito.
- .3 Por lo que respecta a las sustancias de alta viscosidad o que estén a punto de solidificarse de la categoría Y se aplicarán las siguientes disposiciones:
 - .1 se utilizará un procedimiento de prelavado según lo especificado en el apéndice 6;
 - .2 la mezcla de residuos y agua que se produzca durante el prelavado se descargará en una instalación de recepción hasta que el tanque esté vacío; y
 - .3 el agua que ulteriormente se introduzca en el tanque podrá descargarse en el mar de conformidad con lo prescrito en las normas aplicables a las descargas que figuran en regla 13.2.

7.2 Prescripciones operacionales aplicables al lastrado y deslastrado

7.2.1 Tras el desembarque de la carga y, si está prescrito, tras el prelavado, podrá lastrarse un tanque de carga. Los procedimientos para la descarga de ese lastre figuran en la regla 13.2.

7.2.2 El lastre introducido en un tanque de carga que se ha lavado hasta el punto en que el lastre contiene menos de 1ppm de la sustancia transportada previamente se podrá descargar en el mar sin tener en cuenta el régimen de descarga, la velocidad del buque o el emplazamiento de la boca de descarga, a condición de que el buque esté a 12 millas por lo menos de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25m. El grado de limpieza prescrito se logra cuando se ha llevado a cabo el prelavado especificado en el apéndice 6 y se ha lavado el tanque a continuación con un ciclo completo de la máquina de limpieza en el caso de los buques construidos antes del 1 de julio de 1994, o con una cantidad de agua no inferior a la calculada con $k=1,0$.

7.2.3 La descarga en el mar de lastre limpio o separado no estará sujeta a las prescripciones del presente Anexo.

8 Descargas en la zona del Antártico

8.1 Por *zona del Antártico* se entiende la extensión de mar situada al sur del paralelo 60°S.

8.2 La descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas o mezclas que contengan dichas sustancias estará prohibida en la zona del Antártico.

Regla 14

Manual de procedimientos y medios

1 Todo buque autorizado a transportar sustancias de las categorías X, Y o Z dispondrá a bordo de un Manual aprobado por la Administración. El Manual se ajustará al formato normalizado prescrito en el apéndice 4 del presente Anexo. Cuando se trate de un buque dedicado a viajes internacionales y en el que los idiomas utilizados no sean el español, el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos tres idiomas.

2 El objeto principal del Manual es indicar a los oficiales del buque los medios materiales y todos los procedimientos operacionales relativos a la manipulación de la carga, la limpieza de tanques, la manipulación de lavazas y el lastrado y deslastrado de los tanques de carga que hay que seguir a fin de cumplir lo prescrito en el presente Anexo.

Regla 15*Libro registro de carga*

1 Todo buque al que sea aplicable el presente Anexo estará provisto de un Libro registro de carga, que podrá ser o no parte del Diario oficial de navegación, cuyo formato se especifica en el apéndice 2 del presente Anexo.

2 Tras concluir cualquier operación especificada en el apéndice 2 del presente anexo, la operación se registrará oportunamente en el Libro registro de carga.

3 Cuando se produzca una descarga accidental de alguna sustancia nociva líquida o de una mezcla que contenga tal sustancia, o una descarga según lo previsto en la regla 3 del presente Anexo, se anotará el hecho en el Libro registro de carga explicando las circunstancias y las razones de la descarga.

4 Cada asiento será firmado por el oficial o los oficiales a cargo de la operación en cuestión y cada página será firmada por el capitán. Los asientos del Libro registro de carga, en el caso de buques que lleven un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel o el certificado a que se hace referencia en la regla 7 del presente Anexo, se anotarán como mínimo en español, francés o inglés. Cuando también se utilicen entradas en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque, dará fe el texto en este idioma en caso de controversia o de discrepancia.

5 El Libro registro de carga se guardará en lugar adecuado para facilitar su inspección y, salvo en el caso de buques sin tripulación remolcados, permanecerá siempre a bordo. Se conservará durante tres años después de efectuado el último asiento.

6 La autoridad competente del Gobierno de una Parte podrá inspeccionar el Libro registro de carga a bordo de cualquier buque al que se aplique el presente Anexo mientras el buque esté en uno de sus puertos y podrá sacar copia de cualquier asiento que figure en dicho Libro y solicitar del capitán del buque que certifique que tal copia es reproducción fehaciente del asiento en cuestión. Toda copia que haya sido certificada por el capitán del buque como copia auténtica de algún asiento efectuado en su Libro registro de carga será admisible en cualquier procedimiento judicial como prueba de los hechos declarados en el mismo. La inspección del Libro registro de carga y la extracción de copias certificadas por la autoridad competente en virtud de lo dispuesto en el presente párrafo se harán con toda la diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.

CAPÍTULO 6 - MEDIDAS DE SUPERVISIÓN POR LOS ESTADOS RECTORES DE PUERTOS**Regla 16***Medidas de supervisión*

1 Los Gobiernos de las Partes en el Convenio designarán a sus propios inspectores o delegarán en otros autoridad para que apliquen la presente regla. Los inspectores ejercerán la supervisión de conformidad con los procedimientos elaborados al efecto por la Organización.

2 Cuando el inspector designado o autorizado por el Gobierno de la Parte en el Convenio haya comprobado que la operación se ha llevado a cabo de conformidad con las prescripciones del Manual, o haya concedido una exención al prelavado, el inspector hará el asiento pertinente en el Libro registro de carga.

3 El capitán de un buque que esté autorizado a transportar sustancias nocivas líquidas a granel hará que se dé cumplimiento a las disposiciones de la regla 13 y de la presente regla y que en el Libro registro de carga se hagan todos los asientos pertinentes, de conformidad con la regla 15, siempre que se efectúen las operaciones mencionadas en esa regla.

4 Todo tanque que haya transportado sustancias de la categoría X será prelavado de conformidad con lo dispuesto en la regla 13.6. Estas operaciones se harán constar en el Libro registro de carga mediante los asientos pertinentes que serán refrendados por el inspector a que se hace referencia en el párrafo 1 de la presente regla.

* Véanse los "Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto", adoptados por la Organización mediante la resolución A.787(19), enmendada por la resolución A.882(21).

5 Cuando el Gobierno de la Parte receptora se haya cerciorado de que es imposible medir la concentración de la sustancia en el efluente sin ocasionar una demora innecesaria al buque, dicha Parte podrá aceptar el otro método que se indica en la regla 13.6.3, a condición de que el inspector al que se refiere el párrafo 1 de la presente regla certifique en el Libro registro de carga que:

- .1 se han vaciado el tanque y sus sistemas de bombeo y de tuberías;
- .2 el prelavado se ha efectuado de conformidad con lo dispuesto en el apéndice 6 del presente Anexo; y
- .3 las aguas de lavado del tanque resultantes de dicho prelavado se han descargado en una instalación de recepción y el tanque está vacío.

6 A petición del capitán del buque, el Gobierno de la Parte receptora podrá eximir al buque de las prescripciones sobre prelavado que se indican en los párrafos pertinentes de la regla 13, en el caso de que se cumpla una de las condiciones de la regla 13.4.

7 Únicamente el Gobierno de la Parte receptora podrá conceder una de las exenciones a que se hace referencia en el párrafo 6 de la presente regla a un buque que realice viajes a puertos o terminales sometidos a la jurisdicción de otros Estados que sean Partes en el presente Convenio. Cuando se haya concedido tal exención, el asiento pertinente que se haga en el Libro registro de carga será refrendado por el inspector al que se refiere el párrafo 1 de la presente regla.

8 Si el desembarque de la carga no se realiza de acuerdo con las condiciones de bombeo aplicables al tanque aprobadas por la Administración y basadas en el apéndice 5 del presente Anexo, se podrán tomar otras medidas satisfactorias a juicio del inspector al que se hace referencia en el párrafo 1 de la presente regla para eliminar los residuos de la carga del buque hasta que se llegue a las cantidades especificadas en la regla 12, según proceda. Se harán los asientos pertinentes en el Libro registro de carga.

9 Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto*

9.1 Un buque que se encuentre en un puerto de otra Parte podrá ser objeto de una inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte en lo que respecta a las prescripciones operacionales del presente Anexo, si existen motivos fundados para pensar que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la prevención de la contaminación por sustancias nocivas líquidas.

9.2 En las circunstancias indicadas en el párrafo 9.1 de la presente regla, la Parte interesada tomará medidas para garantizar que el buque no se haga a la mar hasta que la situación se haya resuelto conforme a lo prescrito en el presente Anexo.

9.3 Los procedimientos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto prescritos en el artículo 5 del presente Convenio se aplicarán a la presente regla.

9.4 Nada de lo dispuesto en la presente regla se interpretará como una limitación de los derechos y obligaciones de una Parte que supervise las prescripciones operacionales específicamente previstas en el presente Convenio.

CAPÍTULO 7 - PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN RESULTANTE DE UN SUCESO RELACIONADO CON SUSTANCIAS

NOCIVAS LÍQUIDAS

Regla 17

Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas

1 Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 150 y que esté autorizado a transportar sustancias nocivas líquidas a granel con arreglo a su certificado llevará a bordo un plan de emergencia contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas aprobado por la Administración.

* Véanse los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, aprobados por la Organización mediante la resolución A 787 (19), enmendada por la resolución A.882(21).

2 El plan se ajustará a las Directrices* elaboradas por la Organización y estará redactado en el idioma o los idiomas de trabajo que el capitán y los oficiales comprendan. El plan incluirá por lo menos:

- .1 el procedimiento que deben seguir el capitán u otras personas al mando del buque para notificar un suceso que entrañe contaminación por sustancias nocivas líquidas, de conformidad con lo prescrito en el artículo 8 y en el Protocolo I del presente Convenio, basado en las directrices elaboradas por la Organización†;
- .2 la lista de las autoridades o las personas a quienes debe darse aviso en caso de un suceso que entrañe contaminación por sustancias nocivas líquidas;
- .3 una descripción detallada de las medidas que deben adoptar inmediatamente las personas a bordo para reducir o contener la descarga de sustancias nocivas líquidas resultante del suceso; y
- .4 los procedimientos y el punto de contacto a bordo para coordinar, con las autoridades nacionales y locales, las medidas de lucha contra la contaminación que se tomen a bordo.

3 Cuando se trate de buques a los que también se aplique la regla 37 del Anexo I del Convenio, el plan se podrá combinar con el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos prescrito en la regla 37 del Anexo I del Convenio. En tal caso, el plan se llamará "Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar".

CAPÍTULO 8 - INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

Regla 18

Instalaciones de recepción y medios disponibles en las terminales de descarga

1 Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que, para atender a los buques que utilicen sus puertos, terminales o puertos de reparaciones, se provean las siguientes instalaciones de recepción:

- .1 los puertos y las terminales de carga y descarga tendrán instalaciones adecuadas para la recepción de residuos y mezclas que contengan tales residuos de sustancias nocivas líquidas como consecuencia de la aplicación del presente Anexo, sin causar demoras innecesarias a los buques de que se trate; y
- .2 los puertos de reparaciones de buques en los que se reparen buques tanque para el transporte de sustancias nocivas líquidas ofrecerán instalaciones adecuadas para la recepción de residuos y mezclas que contengan sustancias nocivas líquidas para los buques que hagan escala en ellos.

2 El Gobierno de cada Parte determinará los tipos de instalaciones que se provean en cumplimiento del párrafo 1 de la presente regla en cada puerto de carga y descarga, en cada terminal y en cada puerto de reparaciones situados en sus territorios y lo notificará a la Organización.

3 Los Gobiernos de las Partes en el Convenio ribereños de una zona especial determinada acordarán y fijarán de común acuerdo una fecha límite para dar cumplimiento a lo prescrito en el párrafo 1 de la presente regla y a partir de la cual se pondrán en práctica las prescripciones de los párrafos de la regla 13 respecto de la zona en cuestión, y notificarán a la Organización la fecha así fijada con seis meses al menos de antelación. La Organización notificará inmediatamente dicha fecha a todas las Partes.

4 El Gobierno de cada Parte en el Convenio se comprometerá a garantizar que las terminales de descarga cuenten con medios para facilitar el agotamiento de los tanques de carga de los buques que descarguen sustancias nocivas líquidas en dichas terminales. El drenaje de los conductos flexibles y sistemas de tuberías de la terminal que contengan sustancias nocivas líquidas procedentes de los buques que descarguen tales sustancias en la terminal no se efectuará en dirección al buque.

5 Las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones prescritas en el párrafo 1 o los medios prescritos en el párrafo 3 de la presente regla se consideren insuficientes.

* Véanse las "Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas", adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización mediante la resolución MEPC.85(44), enmendada mediante la resolución MEPC... (53).

† Véanse los "Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las Directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar", que la Organización adoptó mediante la resolución A.851 (20).

APÉNDICES DEL ANEXO II

APÉNDICE 1

DIRECTRICES PARA LA CLASIFICACIÓN DE SUSTANCIAS
NOCIVAS LÍQUIDAS EN CATEGORÍAS[†]

La clasificación de productos en categorías de contaminación se basa en la evaluación de sus propiedades señaladas en el correspondiente perfil de peligrosidad del GESAMP, como se indica en el cuadro siguiente:

Regla	A1 Bioacumulación	A2 Biodegradación	B1 Toxicidad aguda	B2 Toxicidad crónica	D3 Efectos a largo plazo para la salud	E2 Efectos para la fauna marina y los hábitats bentónicos	Categoría
1			≥ 5				X X Y X
2	≥ 4		4				
3		NR	4				
4	≥ 4	NR			CMRTNI		
5			4				Y
6			3				
7			2				
8	≥ 4	NR		No 0			
9				≥ 1			
10						Fp, F o S Si no es inorgánico	
11					CMRTNI		
12	Todos los productos que no cumplan los criterios de las reglas 1 a 11 y 13						Z
13	Todos los productos indicados como: ≤2 en la columna A1; R en la columna A2; en blanco en la columna D3; no Fp, F o S (si no son inorgánicos) en la columna E2; y 0 (cero) en todas las demás columnas del perfil de peligrosidad del GESAMP						OS

Clave abreviada del procedimiento revisado para determinar los perfiles de peligrosidad del GESAMP

Columnas A y B – Medio acuático					
A			B		
Bioacumulación y biodegradación			Toxicidad acuática		
Clasificación numérica	A1 [†] Bioacumulación		A2* Biodegradación	B1*	B2*
	registrar Soa	FBC		Toxicidad aguda LC/EC/IC ₅₀ (mg/l)	Toxicidad crónica NOEC (mg/l)
0	<1 ó> ca. 7	no puede medirse	R: es fácilmente biodegradable NR: no es fácilmente biodegradable	> 1000	>1
1	≥1 - <2	≥1 - <10		>100 - ≤1000	>0,1 - ≤1
2	≥2 - <3	≥10 - <100		>10 - ≤100	>0,01 - ≤0,1
3	≥3 - >4	≥100 - <500		>1 - ≤10	>0,001 - ≤0,01
4	≥4 - <5	≥500 - <4000		>0,1 - ≤1	≤0,001
5	≥5	≥4000		>0,01 - ≤0,1	
6			≤0,01		

* Véanse las Directrices para la evaluación provisional de los productos químicos, circular MEPC/Circ.265, enmendada.

† Estas columnas se usarán para definir las categorías de contaminación.

Columnas C y D – Salud humana (Efectos tóxicos para los mamíferos)						
	C			D		
	Toxicidad aguda para los mamíferos			Irritación, corrosión y efectos a largo plazo para la salud		
Clasificación numérica	C1 Toxicidad oral LD ₅₀ (mg/kg)	C2 Toxicidad percutánea LD ₅₀ (mg/kg)	C3 Toxicidad por inhalación LC ₅₀ (mg/l)	D1 Irritación y corrosión cutánea	D2 Irritación y corrosión ocular	D3 Efectos a largo plazo para la salud
0	>2000	>2000	>20	No irritante	No irritante	C-Carcinogénico
1	>300 - ≤2000	>1000-≤2000	>10 - ≤20	Ligeramente irritante	Ligeramente irritante	M-Mutagénico R-Reprotóxico
2	>50 - ≤300	>200 - ≤1000	>2 - ≤10	Irritante	irritante	S-Sensibilizante
3	>5 - ≤50	>50 - ≤200	>0,5 - ≤2	3 extremadamente irritante o corrosivo 3A Corr. (≤4hr) 3B Corr. (≤1hr) 3C Corr. (≤3m)	Extremadamente irritante	A-Peligros derivados de la inhalación T-Toxicidad sistemática dirigida a órganos específicos L-Lesión pulmonar N-Neurotóxico I-Inmunotóxico
4	≤5	≤50	≤0,5			

Columna E Interferencias con otros usos del mar			
E1	E2	E3	
Contaminación	Efectos físicos para la fauna y los hábitats bentónicos	Interferencia con los lugares de recreo costeros	
		Clasificación numérica	Descripción y medidas
NT: sin contaminación (comprobado) T: la prueba de contaminación produce resultados positivos	Fp: Flotante persistente E: Flotante S: Sustancias que se hunden	0	Sin interferencias Sin advertencia
		1	Ligeramente inaceptable Advertencia, no se cierra el lugar de recreo
		2	Moderadamente inaceptable Posible cierre del lugar de recreo
		3	Señaladamente inaceptable Cierre del lugar de recreo

* Estas columnas se usarán para definir las categorías de contaminación.

INTRODUCCIÓN

En las páginas siguientes se incluye una amplia lista de los puntos relativos a las operaciones de carga y lastrado que, cuando proceda, habrá que consignar, tanque por tanque, en el Libro registro de carga de conformidad con la regla 15.2 del Anexo II del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), enmendado. Estos puntos se han agrupado en secciones operacionales, cada una de las cuales viene designada por una letra clave.

Al hacer anotaciones en el Libro registro de carga se inscribirán la fecha, la clave operacional y el número del punto de que se trate en las columnas correspondientes, y los pormenores necesarios se consignarán anotándolos por orden cronológico en el espacio en blanco.

Cada anotación correspondiente a una operación ultimada será firmada y fechada por el oficial o los oficiales a cuyo cargo estuvo la misma y, si procede, por un inspector autorizado por la autoridad competente del Estado en que el buque desembarque la carga. Cada página completa será refrendada por el capitán del buque.

Lista de puntos que procede consignar

Se requiere anotar las operaciones relativas a las sustancias de todas las categorías.

A) Embarque de carga

1 Lugar de embarque

2 Identificación de tanque(s), denominación y categoría(s) de sustancia(s)

B) Traspase interno de carga

3 Denominación y categoría de la(s) carga(s) trasvasada(s)

4 Identidad de los tanques:

.1 de:

.2 a:

5 ¿Se vació (vaciaron) el (los) tanque(s) mencionado(s) en 4.1?

6 Si no, cantidad que quedó en el (los) tanque(s)

C) Desembarque de carga

7 Lugar de desembarque

8 Identidad del (de los) tanque(s) descargado(s)

9 ¿Se vació (vaciaron) el (los) tanque(s)?

.1 en caso afirmativo, indíquese si se siguió el procedimiento para vaciar y agotar de conformidad con el Manual de procedimientos y medios del buque (a saber, escora, asiento y temperatura de agotamiento)

.2 si no, indíquese la cantidad que quedó en el (los) tanque(s)

10 ¿Prescribe el Manual de procedimientos y medios del buque un prelavado con la consiguiente descarga en la instalación receptora?

11 Fallos del sistema de bombeo y del de agotamiento, o de uno de ambos:

.1 hora en que se produjo el fallo y naturaleza del mismo;

.2 causas del fallo;

.3 hora en que se puso en funcionamiento el sistema.

D) Prelavado obligatorio de conformidad con el Manual de procedimientos y medios del buque

12 Identificación de tanque(s), sustancia(s) y categoría(s)

13 Método de lavado:

- .1 número de máquinas de limpieza por tanque;
- .2 duración del lavado/de los ciclos de lavado;
- .3 lavado en caliente/en frío.

14 Lavazas resultantes del prelavado trasvasadas a:

- .1 instalación receptora en el puerto de descarga (Identifíquese el puerto)[†];
- .2 instalación receptora distinta (Identifíquese el puerto)*.

E) Limpieza de los tanques de carga, salvo el prelavado obligatorio (otras operaciones de prelavado, lavado final, ventilación, etc.)

15 Hora, identificación del tanque(s), sustancia(s) y categoría(s); indíquese:

- .1 procedimiento de lavado utilizado;
- .2 agente(s) de limpieza (indíquese el (los) agente(s) y las cantidades);
- .3 procedimiento de ventilación utilizado (indíquese el número de ventiladores utilizados, duración de la ventilación).

16 Aguas de lavado de tanques trasvasadas:

- .1 al mar;
- .2 a la instalación receptora (Identifíquese el puerto)[†];
- .3 a un tanque de acumulación de lavazas (identifíquese el tanque).

F) Descarga de aguas de lavado de tanques en el mar

17 Identifíquese el (los) tanque(s):

- .1 ¿Se descargaron las aguas de lavado de tanques durante la limpieza del (de los) tanque(s)? En caso afirmativo, indíquese el régimen de descarga;
- .2 ¿se descargaron las aguas de lavado de tanques desde un tanque de acumulación de lavazas? En caso afirmativo, indíquese la cantidad descargada y el régimen de descarga.

18 Hora en que comenzó el bombeo y hora en que terminó

19 Velocidad del buque durante la descarga

G) Lastrado de los tanques de carga

20 Identidad de (de los) tanque(s) lastrado(s)

21 Hora en que comenzó el lastrado

H) Descarga de agua de lastre desde los tanques de carga

22 Identidad de (de los) tanque(s)

23 Descarga de lastre:

- .1 en el mar;
- .2 en instalaciones receptoras (identifíquese el puerto)[†].

24 Hora en que comenzó la descarga de lastre y hora en que terminó

25 Velocidad del buque durante la descarga

* Los capitanes de los buques deberán obtener del operador de las instalaciones de recepción, lo que incluye gabarras y camiones cisterna, un recibo o certificado que especifique la cantidad de lavados de tanque transferidos, además de la hora y fecha de la transferencia. El recibo o certificado se conservarán junto con el Libro registro de carga.

† Los capitanes de los buques deberán obtener del operador de las instalaciones de recepción, lo que incluye gabarras y camiones cisterna, un recibo o certificado que especifique la cantidad de lavados de tanque transferidos, además de la hora y fecha de la transferencia. El recibo o certificado se conservarán junto con el Libro registro de carga.

* Los capitanes de los buques deberán obtener del operador de las instalaciones de recepción, lo que incluye gabarras y camiones cisterna, un recibo o certificado que especifique la cantidad de lavados de tanque transferidos, además de la hora y fecha de la transferencia. El recibo o certificado se conservarán junto con el Libro registro de carga.

APÉNDICE 3

**MODELO DE CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN
PARA EL TRANSPORTE DE SUSTANCIAS
NOCIVAS LÍQUIDAS A GRANEL**

**CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN
PARA EL TRANSPORTE DE SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS A GRANEL**

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, enmendado (en adelante denominado "el Convenio"), con la autoridad conferida por el Gobierno de:

.....
(nombre oficial completo del país)

por.....
(título oficial completo de la persona u organización competente
autorizada en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

Pormenores del buque *

Nombre del buque:.....

Número o letras distintivos:.....

Número IMO:.....

Puerto de matrícula:.....

Arqueo bruto:.....

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 8 del Anexo II del Convenio.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales del buque, y el estado de todo ello, son satisfactorios en todos los sentidos, y que el buque cumple las prescripciones aplicables del Anexo II del Convenio.

3 Que se ha facilitado al buque el Manual de procedimientos y medios prescrito en la regla 14 del Anexo II del Convenio, y que los medios y el equipo del buque prescritos en dicho Manual son satisfactorios en todos los sentidos.

4 Que el buque cumple las prescripciones del Anexo II del MARPOL 73/78 para el transporte a granel de las siguientes sustancias nocivas líquidas, siempre y cuando se observen todas las disposiciones pertinentes de dicho Anexo.

Sustancias nocivas líquidas	Condiciones de transporte (números de los tanques, etc.)	Categoría de contaminación
Sigue en páginas adicionales firmadas y fechadas		

El presente certificado es válido hasta el.....a reserva de que se efectúen los reconocimientos pertinentes de conformidad con la regla 8 del Anexo II del Convenio.

Fecha de conclusión del reconocimiento en el que se basa el presente certificado (dd/mm/aaaa):.....

Expedido en

(lugar de expedición del certificado)

a

(fecha de expedición)

(firma del funcionario que, debidamente
autorizado, expide el certificado)

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

* Los pormenores del buque también se pueden incluir en casillas dispuestas horizontalmente.

REFRENDO DE RECONOCIMIENTOS ANUALES E INTERMEDIOS

SE CERTIFICA que en el reconocimiento prescrito en la regla 8 del Anexo II del Convenio se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio:

Reconocimiento anual: Firmado.....
(firma del funcionario autorizado)
 Lugar.....
 Fecha...dd/mm/aaaa.....
(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio: Firmado.....
(firma del funcionario autorizado)
 Lugar.....
 Fecha...dd/mm/aaaa.....
(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio: Firmado.....
(firma del funcionario autorizado)
 Lugar.....
 Fecha...dd/mm/aaaa.....
(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado.....
(firma del funcionario autorizado)
 Lugar.....
 Fecha...dd/mm/aaaa.....
(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

**RECONOCIMIENTO ANUAL/INTERMEDIO DE CONFORMIDAD
 CON LO PRESCRITO EN LA REGLA 10.8.3**

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento anual/intermedio efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 10.8.3 del Anexo II del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio:

Firmado.....
(firma del funcionario autorizado)
 Lugar.....
 Fecha dd/mm/aaaa.....
(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

**REFRENDO PARA PRORROGAR EL CERTIFICADO, SI ES VÁLIDO DURANTE UN PERIODO
 INFERIOR A CINCO AÑOS, CUANDO SE APLICA LA REGLA 10.3**

El buque cumple las disposiciones pertinentes de Convenio y, de conformidad con lo prescrito en la regla 10.3 del Anexo II del Convenio, el presente certificado se aceptará como válido hasta.....

Firmado.....
(firma del funcionario autorizado)
 Lugar.....
 Fecha dd/mm/aaaa.....
(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

**REFRENDO REQUERIDO CUANDO SE HA EFECTUADO EL RECONOCIMIENTO
DE RENOVACIÓN Y SE APLICA LA REGLA 10.4**

El buque cumple las disposiciones pertinentes de Convenio y, de conformidad con lo prescrito en la regla 10.4 del Anexo II del Convenio, el presente certificado se aceptará como válido hasta.....

Firmado.....

(firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha dd/mm/aaaa.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

**REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA
AL PUERTO DE RECONOCIMIENTO O DURANTE UN PERIODO DE GRACIA,
CUANDO SE APLICAN LAS REGLAS 10.5 ó 10.6**

De conformidad con lo prescrito en las reglas 10.5 ó 10.6 del Anexo II del Convenio, este Certificado se aceptará como válido hasta

Firmado.....

(firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha dd/mm/aaaa.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

**REFRENDO PARA ADELANTAR LA FECHA DE VENCIMIENTO ANUAL
CUANDO SE APLICA LA REGLA 10.8**

De conformidad con lo prescrito en la regla 10.8 del Anexo II del Convenio, la nueva fecha de vencimiento es

Firmado.....

(firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha dd/mm/aaaa.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

De conformidad con lo prescrito en la regla 10.8 del Anexo II del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado.....

(firma del funcionario autorizado)

Lugar.....

Fecha dd/mm/aaaa.....

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

APÉNDICE 4**FORMATO NORMALIZADO DEL MANUAL DE PROCEDIMIENTOS Y MEDIOS**

Nota 1: El formato normalizado consta de un texto y un índice de los párrafos iniciales de cada sección. En el Manual facilitado a todo buque se reproducirá ese texto regularizado. A continuación se incluirá el contenido de cada sección que se haya preparado para el buque de que se trate. Para señalar que una sección no es aplicable se utilizará la abreviatura N.A. con objeto de no interrumpir la numeración que se requiere en el formato normalizado. Cuando los párrafos del formato normalizado aparecen en *cursiva*, se indicará la información requerida para el buque de que se trate. El contenido del Manual variará de un buque a otro a consecuencia del proyecto del buque, el tráfico a que esté dedicado y los tipos de cargas que se proponga transportar en él. Cuando el texto no aparezca en cursiva, el texto del formato normalizado se copiará en el Manual sin ninguna modificación.

Nota 2: Si la Administración exige o acepta información e instrucciones operacionales además de las que se indican en el presente formato normalizado, habrá que incluirlas en la Adición D del Manual.

FORMATO NORMALIZADO**MANUAL DE PROCEDIMIENTOS Y MEDIOS DEL ANEXO II DEL MARPOL 73/78**

Nombre del buque:.....

Números o letras distintivos:

Número IMO:.....

Puerto de matrícula:.....

Estampilla de aprobación de la Administración:

INTRODUCCIÓN

1 El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante denominado MARPOL 73/78) se estableció con el propósito de prevenir la contaminación del medio marino ocasionada por las descargas en el mar, efectuadas desde los buques, de sustancias perjudiciales o de efluentes que contengan tales sustancias. Para tal fin, el MARPOL 73/78 incluye seis anexos en los cuales se enuncian reglas detalladas sobre la manipulación a bordo y la descarga en el mar o la emisión a la atmósfera de seis grandes grupos de sustancias perjudiciales, a saber, el Anexo I (Hidrocarburos), el Anexo II (Sustancias nocivas líquidas transportadas a granel), el Anexo III (Sustancias perjudiciales transportadas en bultos), el Anexo IV (Aguas sucias), el Anexo V (Basuras) y el Anexo VI (Contaminación atmosférica).

2 La regla 13 del Anexo II del MARPOL 73/78 (en adelante denominado "Anexo II") prohíbe la descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas de las categorías X, Y o Z, así como la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias, salvo cuando se cumplan las condiciones prescritas, incluidos los procedimientos y medios basados en las normas elaboradas por la Organización Marítima Internacional (OMI) a fin de garantizar que se observan los criterios estipulados para cada categoría.

3 En el Anexo II se prescribe que todo buque al que se haya expedido un certificado para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel irá provisto de un Manual de procedimientos y medios, en adelante denominado el Manual.

4 El presente Manual ha sido redactado de conformidad con el apéndice 4 del Anexo II y trata de los aspectos de la limpieza de los tanques de carga y de las descargas de residuos y mezclas resultantes de esas operaciones que guardan relación con el medio marino. El Manual no es una guía de seguridad y, según se requiera, habrá que remitirse a otras publicaciones específicamente para evaluar los riesgos para la seguridad.

5 El objeto del Manual es identificar los medios y el equipo necesarios para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo II e indicar a los oficiales del buque todos los procedimientos operacionales relativos a la manipulación de la carga, la limpieza de tanques, la manipulación de lavazas, las descargas de residuos, y el lastrado y el deslastrado de tanques, que deben seguirse a fin de cumplir lo prescrito en dicho Anexo.

6 Además, el presente Manual, junto con el Libro registro de carga y el Certificado expedido en virtud del Anexo II, será utilizado por las Administraciones como medio de supervisión a fin de asegurar el pleno cumplimiento, por parte de este buque, de lo prescrito en dicho Anexo.

* Inclúyanse sólo los certificados expedidos para el buque de que se trate: es decir, el Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel/Certificado de aptitud para el

7 El capitán se asegurará de que no se efectúan descargas en el mar de residuos de carga o de mezclas de residuos y agua que contengan sustancias de las categorías X, Y o Z, a menos que tales descargas se ajusten en todos los aspectos a los procedimientos operacionales indicados en el presente Manual.

8 El presente Manual ha sido aprobado por la Administración y en ninguna de sus partes se efectuará modificación o revisión alguna sin aprobación previa de la Administración.

ÍNDICE DE SECCIONES

- 1 Elementos principales del Anexo II del MARPOL 73/78
- 2 Descripción del equipo y de los medios del buque
- 3 Procedimientos de desembarque de la carga, y agotamiento de los tanques
- 4 Procedimientos para la limpieza de tanques de carga, la descarga de residuos, el lastrado y el deslastrado
- 5 Información y procedimientos

SECCIÓN 1 - Elementos principales del Anexo II del MARPOL 73/78

1.1 Las prescripciones del Anexo II se aplican a todos los buques que transporten sustancias nocivas líquidas a granel. Las sustancias que pueden perjudicar el medio marino se dividen en tres categorías, X, Y o Z. Las sustancias de la categoría X son las que constituyen la mayor amenaza para el medio marino, mientras las de la categoría Z son las que constituyen la menor amenaza.

1.2 El Anexo II prohíbe la descarga en el mar de todo efluente que contenga sustancias de las mencionadas categorías, salvo cuando las descargas se efectúen en las condiciones que se especifican detalladamente para cada categoría. Estas condiciones incluyen, cuando sean aplicables, parámetros como los siguientes:

- .1 la cantidad máxima de sustancias por tanque que puede descargarse en el mar;
- .2 la velocidad del buque mientras se efectúan descargas;
- .3 la distancia mínima de la tierra más próxima mientras se efectúan descargas;
- .4 la profundidad mínima del mar mientras se efectúan descargas; y
- .5 la necesidad de efectuar las descargas por debajo de la línea de flotación.

1.3 En relación con ciertas zonas del mar denominadas "zonas especiales", se establecen criterios de descarga más rigurosos. La zona del Antártico es la zona especial prevista en los términos del Anexo II.

1.4 El Anexo II prescribe que todo buque estará provisto de medios de bombeo y para el trasiego por tuberías que garanticen que ningún tanque destinado al transporte de sustancias de las categorías X, Y o Z retiene, tras efectuar el desembarque, una cantidad de residuos que exceda de la estipulada en el Anexo. Se realizará la cuantificación de los residuos que queden en cada tanque destinado al transporte de dichas sustancias. Sólo cuando la cantidad de residuos calculada sea inferior a la cantidad prescrita en el Anexo podrá un tanque ser aprobado para el transporte de una sustancia de las categorías X, Y o Z.

1.5 Además de las condiciones mencionadas más arriba, una importante prescripción establecida en el Anexo II es que las operaciones de descarga de ciertos residuos de la carga y ciertas operaciones de limpieza y ventilación de tanques sólo podrán ejecutarse de conformidad con procedimientos y medios aprobados.

1.6 Para facilitar el cumplimiento de la prescripción del párrafo 1.5, el presente Manual contiene, en la sección 2, todos los pormenores relativos al equipo y a los medios del buque, en la sección 3, los procedimientos operacionales relativos al desembarque de la carga y al agotamiento de los tanques, y en la sección 4, los procedimientos relativos a la descarga de residuos, el lavado de tanques, la recogida de lavazas y el lastrado y deslastrado de tanques, que sean aplicables a las sustancias que de acuerdo con su certificado pueda transportar el buque.

1.7 Siguiendo los procedimientos y medios enunciados en el presente Manual se tendrá la seguridad de que el buque cumple todas las prescripciones pertinentes del Anexo II del MARPOL 73/78.

SECCIÓN 2 - Descripción del equipo y de los medios del buque

2.1 En la presente sección figuran todos los pormenores del equipo y de los medios del buque necesarios para que la tripulación pueda seguir los procedimientos operacionales enunciados en las secciones 3 y 4.

2.2 Disposición general del buque y descripción de los tanques de carga

En esta sección figurará una breve descripción de la zona de carga del buque con las principales características de los tanques de carga y su emplazamiento.

Se incluirán dibujos lineales o esquemáticos que muestren la disposición general del buque e indiquen el emplazamiento y los números de los tanques de carga, así como los medios de calentamiento.

2.3 Descripción de los medios de bombeo y para el trasiego por tuberías de la carga, y del sistema de agotamiento

En esta sección figurará una descripción de los medios de bombeo y para el trasiego por tuberías de la carga, y del sistema de agotamiento. Se incluirán dibujos lineales o esquemáticos, con los correspondientes textos explicativos cuando sean necesario, que indiquen:

- .1 medios para el trasiego por tuberías de la carga y diámetro;*
- .2 medios de bombeo de la carga y capacidad de las bombas;*
- .3 medios para el trasiego por tuberías del sistema de agotamiento y diámetro;*
- .4 medios de bombeo del sistema de agotamiento y capacidad de las bombas;*
- .5 ubicación de los puntos de aspiración de los conductos de carga y de los conductos de agotamiento dentro de cada tanque de carga;*
- .6 si hay un pocete de aspiración, ubicación y capacidad cúbica de éste;*
- .7 los medios de drenaje y agotamiento o de soplado de conductos; y*
- .8 cantidad y presión de nitrógeno o del aire necesario para el soplado de conductos, si corresponde.*

2.4 Descripción de los tanques de lastre y de los medios de bombeo y para el trasiego por tuberías del lastre

En esta sección figurará una descripción de los tanques de lastre y de los medios de bombeo para el trasiego por tuberías del lastre.

Se incluirán dibujos lineales o esquemáticos y cuadros que indiquen:

- .1 la disposición general de los tanques de lastre separado y de los tanques de carga que se utilizarán como tanques de lastre, así como la capacidad de cada uno (metros cúbicos);*
- .2 los medios para el trasiego por tuberías del lastre;*
- .3 la capacidad de bombeo correspondiente a los tanques de carga que puedan utilizarse también como tanques de lastre; y*
- .4 toda interconexión que haya entre los medios para el trasiego por tuberías del lastre y el sistema de bocas de descarga sumergidas.*

2.5 Descripción de los tanques dedicados a lavazas con sus correspondientes medios de bombeo y para el trasiego por tuberías

En esta sección figurará una descripción de los tanques dedicados a lavazas con sus correspondientes medios de bombeo y para el trasiego por tuberías. Se incluirán dibujos lineales o esquemáticos que indiquen:

- .1 qué tanques dedicados a lavazas se han provisto y la capacidad de cada uno; y*
- .2 los medios de bombeo y para el trasiego por tuberías de los tanques dedicados a lavazas, así como los diámetros de las tuberías y la conexión de éstas con la boca de descarga sumergida.*

2.6 Descripción de la boca de descarga sumergida para efluentes que contengan sustancias nocivas líquidas

En esta sección figurará información sobre el emplazamiento y la capacidad máxima de paso de la boca (o de las bocas) de descarga sumergida y sobre las conexiones de los tanques de carga y de lavazas con tal boca. Se incluirán dibujos lineales o esquemáticos que muestren:

- .1 el emplazamiento y el número de bocas de descarga sumergidas;*
- .2 las conexiones con la boca de descarga sumergida; y*
- .3 el emplazamiento de todas las tomas de mar en relación con las bocas de descarga sumergidas.*

2.7 Descripción de los dispositivos indicadores y registradores del caudal

Suprimido.

2.8 Descripción del sistema de ventilación de los tanques de carga

En esta sección figurará una descripción del sistema de ventilación de los tanques de carga.

Se incluirán dibujos lineales o esquemáticos y cuadros, con los correspondientes textos explicativos si es necesario, que indiquen:

- .1 las sustancias nocivas líquidas que, de acuerdo con su certificado, el buque sea apto para transportar, que tengan una presión de vapor superior a 5 kPa a 20 °C y que sean adecuadas para limpieza mediante ventilación, las cuales han de enumerarse en el párrafo 4.4.10 del Manual;*
- .2 las tuberías de ventilación y los ventiladores;*
- .3 el emplazamiento de los orificios de ventilación;*
- .4 el caudal mínimo del sistema de ventilación necesario para ventilar adecuadamente el fondo y todas las partes del tanque de carga;*
- .5 el emplazamiento de estructuras interiores del tanque que afecten a la ventilación;*
- .6 el método de ventilación del sistema de tuberías, bombas, filtros, etc., para la carga; y*
- .7 los medios con los que garantizar que el tanque esté seco.*

2.9 Descripción de los medios de lavado de tanques y del sistema de calentamiento del agua de lavar

En esta sección figurará una descripción de los medios de lavado de los tanques de carga, del sistema de calentamiento del agua de lavar y de todo el equipo de lavado de tanques necesario.

Se incluirán dibujos lineales o esquemáticos y cuadros o diagramas que indiquen:

- .1 la disposición de las tuberías dedicadas al lavado de tanques y diámetros de las mismas;*
- .2 los tipos de máquinas de limpieza de tanques con su correspondiente capacidad y presión nominal;*
- .3 el número máximo de máquinas de limpieza de tanques que pueden funcionar simultáneamente;*
- .4 la ubicación de las aberturas de cubierta para el lavado de tanques de carga;*
- .5 el número y el emplazamiento de las máquinas de limpieza necesarias para asegurar la limpieza completa de las paredes de los tanques de carga;*
- .6 el volumen máximo de agua de lavar que el equipo instalado puede calentar a 60 °C; y*
- .7 el número máximo de máquinas de limpieza de tanques que pueden funcionar simultáneamente a 60 °C.*

SECCIÓN 3 - Procedimientos de desembarque de la carga, y agotamiento de los tanques

3.1 En esta sección se exponen los procedimientos operacionales que deben seguirse para el desembarque de la carga y el agotamiento de los tanques a fin de garantizar el cumplimiento de lo prescrito en el Anexo II.

3.2 Desembarque de la carga

En esta sección se expondrán los procedimientos que deben seguirse, indicando la bomba y los conductos de descarga y de aspiración que procede utilizar para cada tanque. Se podrán indicar diferentes métodos.

Se indicará el modo de funcionamiento de la bomba o de las bombas y la secuencia de funcionamiento de todas las válvulas.

La prescripción fundamental es desembarcar la mayor cantidad de carga.

3.3 Agotamiento de los tanques de carga

En esta sección se expondrán los procedimientos que deben seguirse durante el agotamiento de cada uno de los tanques de carga.

Los procedimientos incluirán:

- .1 el funcionamiento del sistema de agotamiento;*
- .2 las prescripciones relativas a escora y asiento;*
- .3 los medios de drenaje y agotamiento o de soplado de conductos, según proceda; y*
- .4 la duración del tiempo de agotamiento de la prueba realizada con agua.*

3.4 Temperatura de la carga

En esta sección figurará información sobre las prescripciones relativas al calentamiento de cargas respecto de las cuales se haya determinado que han de estar a una temperatura mínima durante el desembarque.

Se consignará información sobre el control del sistema de calentamiento y el método de medición de la temperatura.

3.5 Procedimientos que habrán de seguirse cuando la carga de un tanque no pueda desembarcarse de conformidad con los procedimientos prescritos

En esta sección figurará información sobre los procedimientos que deberán seguirse cuando no se pueda cumplir lo prescrito en las secciones 3.3 y/o 3.4 por motivos tales como los siguientes:

.1 fallo del sistema de agotamiento de los tanques de carga; y

.2 fallo del sistema de calentamiento de los tanques de carga.

3.6 Libro registro de la carga

Al terminar toda operación de carga se harán las debidas anotaciones donde corresponda en el Libro registro de la carga.

SECCIÓN 4 - Procedimientos para la limpieza de tanques de carga, la descarga de residuos, el lastrado y el deslastrado

4.1 En la presente sección se exponen procedimientos operacionales para la limpieza de tanques, el lastrado y la manipulación de lavazas, que deberán seguirse a fin de garantizar el cumplimiento de lo prescrito en el Anexo II.

4.2 En los párrafos que siguen se indica la secuencia de las medidas que habrá que tomar y se da la información indispensable para garantizar que las sustancias nocivas líquidas sean descargadas sin que ello entrañe una amenaza para el medio marino.

4.3 Suprimido.

4.4 La información necesaria para establecer los procedimientos de descarga de residuos de esa carga, y de limpieza, lastrado y deslastrado del tanque, comprenderá lo siguiente:

.1 Categoría de la sustancia

Consúltense el Certificado pertinente para determinar la categoría de la sustancia.

.2 Eficacia del agotamiento del sistema de bombeo del tanque

El contenido de esta sección dependerá del proyecto del buque y de si el buque es nuevo o existente. (Véanse el diagrama de secuencias de operaciones/prescripciones relativas a bombeo y agotamiento.)

.3 Buque situado dentro o fuera de una Zona especial

En esta sección figurarán instrucciones que indiquen si el buque puede efectuar descargas del agua de lavado de tanques en el mar, dentro de una zona especial (según la definición dada en la sección 1.3) o fuera de una zona especial. Se especificarán claramente las diferentes prescripciones, que dependerán del proyecto del buque y del tráfico a que éste esté dedicado.

En la zona del Antártico (la extensión de mar situada al sur del paralelo 60°S) no se permiten descargas en el mar de residuos de sustancias nocivas líquidas o de mezclas que contengan tales sustancias.

.4 Sustancia que está a punto de solidificarse o de alta viscosidad

Consúltense los *documentos* de embarque para determinar las propiedades de la sustancia.

.5 Miscibilidad con el agua

Suprimido.

.6 Compatibilidad con lavazas que contengan otras sustancias

En esta sección figurarán instrucciones sobre mezclas admisibles e inadmisibles de lavazas de la carga. Habrá que consultar las guías de compatibilidad.

.7 Descarga en una instalación receptora

En esta sección se identificarán las sustancias cuyos residuos tienen que ser objeto de prelavado y descargados en una instalación receptora.

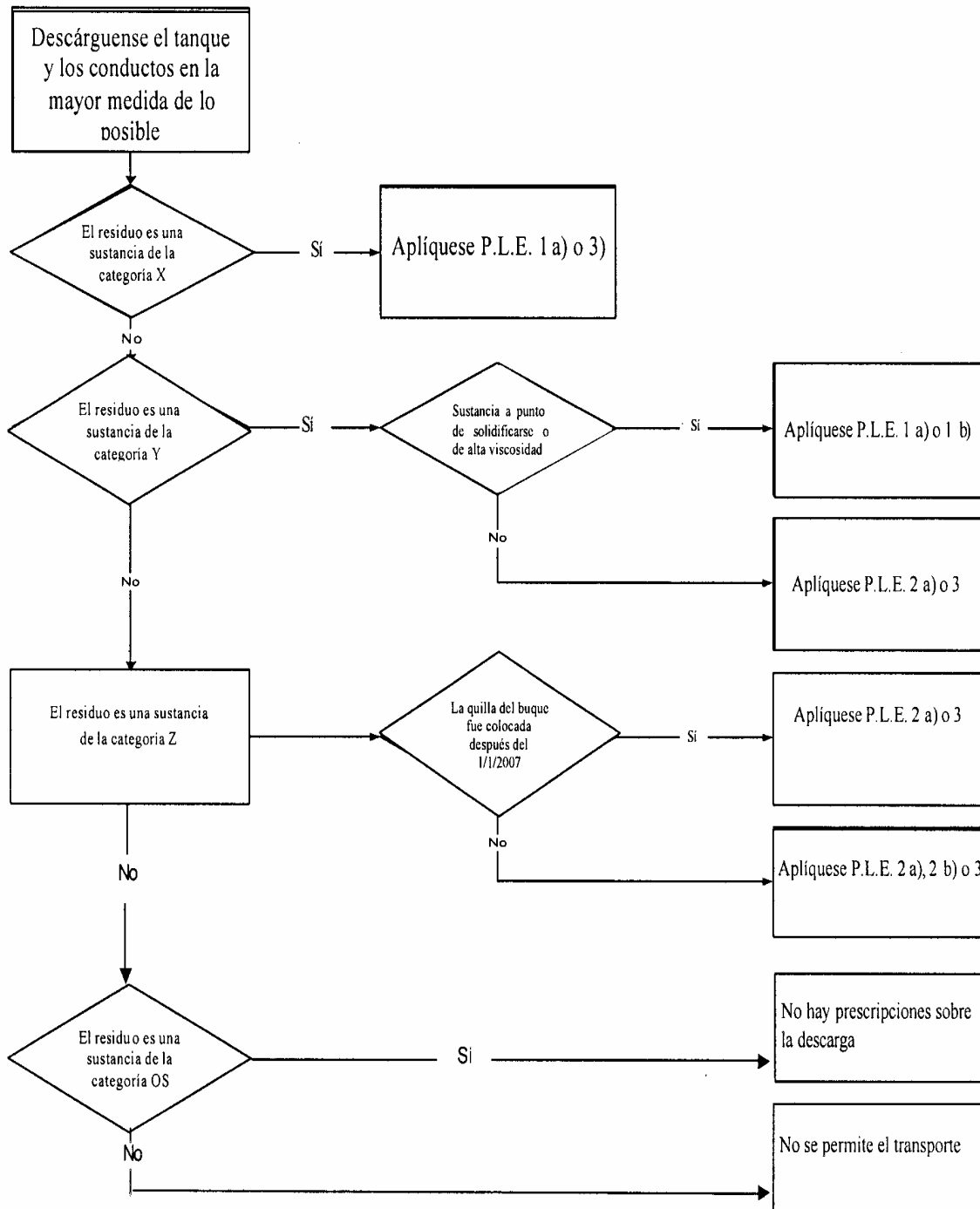
ADICIÓN A

DIAGRAMAS DE SECUENCIA DE OPERACIONES - LIMPIEZA DE TANQUES DE CARGA Y ELIMINACIÓN DE LAS AGUAS DE LAVADO DE TANQUES Y DE LASTRE QUE CONTENGAN RESIDUOS DE SUSTANCIAS DE LAS CATEGORÍAS X, Y Y Z

Nota 1: Este diagrama de secuencias de operaciones incluye las prescripciones básicas aplicables a los buques de todas las edades, y tiene carácter de orientación únicamente.

Nota 2: Todas las descargas en el mar están reguladas por el Anexo II.

Nota 3: La descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas o mezclas que contengan dichas sustancias está prohibida en la zona del Antártico.



Pormenores del buque	Prescripciones de agotamiento (en litros)		
	Categoría X	Categoría Y	Categoría Z
<i>Buques nuevos cuya quilla fue colocada después del 1/1/2007</i>	75	75	75
<i>Buques regidos por el CIQ hasta el 1/1/2007</i>	tolerancia 100+50	tolerancia 100+50	tolerancia 300+50
<i>Buques regidos por el Código de Graneleros Químicos</i>	tolerancia 300+50	tolerancia 300+50	tolerancia 900+50
<i>Otros buques cuya quilla fue colocada antes del 1/1/2007</i>	N/A	N/A	Vacíos en la máxima medida que sea posible

Procedimientos de limpieza y eliminación (P.L.E.)						
(Comiéncese en la parte superior de la columna bajo el número PLE especificado, y complétese cada procedimiento en la secuencia que se indique)						
N°	Operación	Número del procedimiento				
		1a)	1b)	2a)	2b)	3
1	Agótese el tanque y los conductos en la mayor medida de lo posible, en cumplimiento de los procedimientos estipulados en la sección 3 de este Manual como mínimo	X	X	X	X	X
2	Hágase un prelavado de conformidad con la Adición B de este manual y descárguense los residuos en la instalación receptora	X	X			
3	Hágase el subsiguiente lavado, adicionalmente al prelavado, con: un ciclo completo de la(s) máquina(s) de limpieza <i>para los buques construidos antes del 1 de julio de 1994</i> una cantidad de agua no inferior a la calculada con "k"=1,0 <i>para los buques construidos el 1 de julio de 1994 o posteriormente</i>		X			
4	Síganse los procedimientos de ventilación de conformidad con la Adición C de este Manual					X
5	Lástrase o lávese el tanque según las prescripciones del sector comercial	X		X	X	X
6	Lastre añadido al tanque		X			
7	Condiciones para la descarga de mezclas de lastre/residuos/agua que no sean lavazas del prelavado: .1 <i>distancia de tierra > 12 millas marinas</i> .2 <i>velocidad del buque > 7 nudos</i> .3 <i>profundidad del agua > 25 metros</i> .4 <i>utilizando boca de descarga sumergida (que no exceda del régimen de descarga permitido)</i>	X		X	X	
		X		X	X	
		X		X	X	
		X		X		
8	Condiciones para la descarga de lastre: .1 <i>distancia de tierra > 12 millas</i> .2 <i>profundidad del agua > 25 metros</i>		X			
			X			
9	El agua introducida posteriormente en el tanque puede descargarse en el mar sin restricciones	X	X	X	X	X

ADICIÓN B**PROCEDIMIENTOS DE PRELAVADO**

En la presente adición del Manual figurarán procedimientos de prelavado basados en el apéndice 6 del Anexo II. Tales procedimientos comprenderán prescripciones específicas para la utilización de los medios y el equipo de lavado de tanques con que cuente el buque de que se trate e indicarán:

- .1 los emplazamientos de las máquinas de limpieza que haya que utilizar;*
- .2 el procedimiento de bombeo de lavazas;*
- .3 las prescripciones para el lavado con agua caliente;*
- .4 el número de ciclos de las máquinas de limpieza (o duración); y*
- .5 las presiones mínimas de servicio.*

ADICIÓN C**PROCEDIMIENTOS DE VENTILACIÓN**

En la presente adición del Manual figurarán procedimientos de ventilación basados en el apéndice 7 del Anexo II. Tales procedimientos comprenderán prescripciones específicas para la utilización del sistema o del equipo de ventilación de los tanques de carga instalado en el buque de que se trate e indicarán:

- .1 el emplazamiento de las aberturas de ventilación que haya que utilizar;*
- .2 el flujo mínimo o la velocidad mínima de los ventiladores;*
- .3 los procedimientos de ventilación de los conductos, bombas, filtros, etc., de la carga; y*
- .4 los procedimientos para asegurarse de que los tanques están secos al terminar la operación.*

ADICIÓN D**INFORMACIÓN E INSTRUCCIONES OPERACIONALES COMPLEMENTARIAS,
EXIGIDAS O ACEPTADAS POR LA ADMINISTRACIÓN****APÉNDICE 5****CUANTIFICACIÓN DE LOS RESIDUOS QUE QUEDEN EN LOS TANQUES DE CARGA,
BOMBAS Y TUBERÍAS CORRESPONDIENTES****1 Introducción****1.1 Objeto**

1.1.1 El presente apéndice tiene por objeto ofrecer un procedimiento de comprobación de la eficiencia de los sistemas de bombeo de la carga.

1.2 Antecedentes

1.2.1 La idoneidad del sistema de bombeo de un tanque para cumplir lo prescrito en las reglas 12.1, 12.2 ó 12.3 se determina realizando una prueba de conformidad con el procedimiento expuesto en la sección 3 del presente apéndice. La cantidad medida se denomina "cantidad posterior al agotamiento". En el Manual del buque se consignará la cantidad posterior al agotamiento correspondiente a cada tanque.

1.2.2 Tras determinar la cantidad posterior al agotamiento de un tanque, la Administración podrá aplicar las cantidades determinadas a un tanque análogo, siempre que a juicio suyo el sistema de bombeo de este tanque sea análogo y funcione correctamente.

2 Criterios de proyecto y prueba de rendimiento

2.1 Los sistemas de bombeo de la carga se proyectarán de manera que cumplan los criterios prescritos en la regla 12 del Anexo II con respecto a las cantidades máximas de residuos por tanque y tuberías conexas, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio.

2.2 De conformidad con la regla 12.5, los sistemas de bombeo de la carga se someterán a una prueba realizada con agua para comprobar su rendimiento. Tales pruebas habrán de demostrar, con las mediciones correspondientes, que los sistemas responden a lo prescrito en la regla 12. Con respecto a lo prescrito en las reglas 12.1 y 12.2 es aceptable una tolerancia de 50 litros por tanque.

3 Prueba de rendimiento realizada con agua

3.1 Condiciones de la prueba

3.1.1 El asiento y la escora del buque serán tales que faciliten el drenaje hacia el punto de aspiración. Durante la prueba realizada con agua, el asiento apopante del buque no excederá de 3° y la escora no excederá de 1°.

3.1.2 El asiento y la escora que se hayan determinado para la prueba realizada con agua se registrarán como la condición favorable mínima que, respecto del asiento y la escora, se utilice durante la prueba realizada con agua.

3.1.3 Durante la prueba realizada con agua se proveerán medios para mantener una contrapresión no inferior a 100 kPa en el colector de descarga del tanque de carga (véanse las figuras 5-1 y 5-2).

3.1.4 Se registrará el tiempo requerido para llevar a cabo la prueba realizada con agua con respecto a cada tanque, teniendo en cuenta que es posible que haya que modificar ese dato como resultado de las pruebas realizadas posteriormente.

3.2 Procedimientos para la prueba

3.2.1 Compruébese que se ha efectuado la limpieza del tanque de carga que vaya a someterse a prueba y de las tuberías correspondientes, y que se puede penetrar sin riesgos en dicho tanque.

3.2.2 Llénese el tanque de carga con agua hasta la altura necesaria para aplicar los procedimientos normales de fin de desembarque.

3.2.3 Efectúense las operaciones de bombeo y agotamiento del tanque de carga y de las tuberías correspondientes de conformidad con los procedimientos propuestos.

3.2.4 Recójase el agua que quede en el tanque de carga y en las tuberías correspondientes y póngase en un recipiente calibrado para medirla. Los residuos de agua se recogerán en los puntos siguientes, entre otros:

- .1 el punto de aspiración del tanque de carga y sus inmediaciones;
- .2 cualesquiera zonas del fondo del tanque de carga que pueda haberlos retenido;
- .3 el punto de drenaje inferior de la bomba de carga; y
- .4 todos los puntos de drenaje inferiores de las tuberías correspondientes al tanque de carga hasta la válvula distribuidora.

3.2.5 El volumen total del agua recogida en los puntos antedichos determina la cantidad posterior al agotamiento del tanque de carga.

3.2.6 Cuando una bomba o tuberías comunes sirvan para un grupo de tanques, los residuos de la prueba realizada con agua relacionados con el (los) sistema(s) común(es) podrán repartirse por igual entre los tanques a condición de que en el Manual aprobado del buque se incluya la siguiente restricción operacional: "Para el desembarque secuencial de la carga que lleven los tanques de este grupo, no se lavarán la bomba ni las tuberías hasta que se haya desembarcado la carga de todos los tanques del grupo".

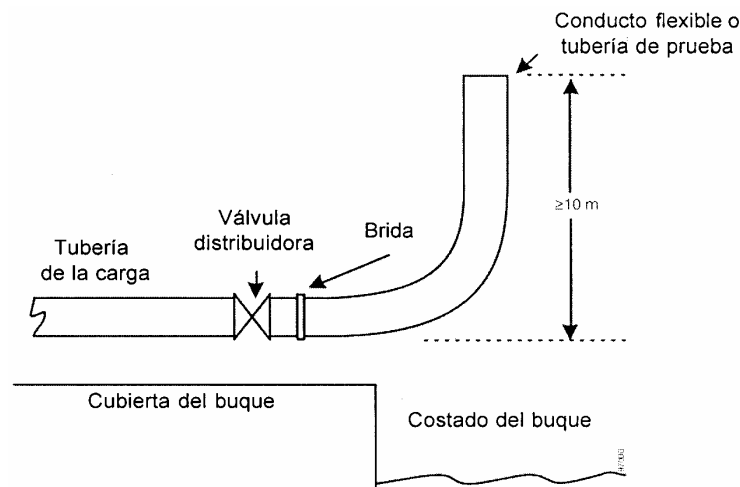


Figura 5-1

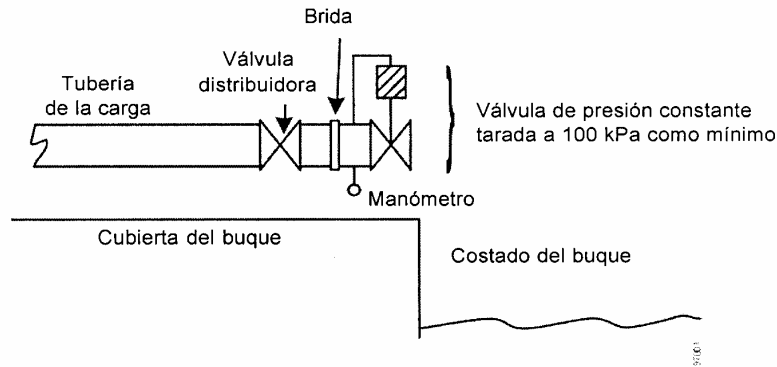


Figura 5-2

Las figuras anteriores ilustran medios de prueba que darán una contrapresión no inferior a 100 kPa en el colector de descarga del tanque de carga.

APÉNDICE 6

PROCEDIMIENTOS DE PRELAVADO

A Para los buques construidos antes del 1 de julio de 1994

Para satisfacer ciertas prescripciones del Anexo II se requiere un procedimiento de prelavado. En el presente apéndice se explica cómo deben seguirse tales procedimientos de prelavado.

Procedimientos de prelavado para sustancias que no están a punto de solidificarse

1 Los tanques se lavarán mediante un chorro de agua giratorio que actúe con el agua a presión suficientemente alta. Para las sustancias de la categoría X las máquinas de limpieza se utilizarán en emplazamientos que les permitan lavar todas las superficies del tanque. Para las sustancias de categoría Y bastará con un solo emplazamiento.

2 Durante el lavado, se reducirá al mínimo la cantidad de agua en el tanque achicando continuamente las lavazas y promoviendo el flujo de éstas hacia el punto de aspiración (escora y asiento efectivos). Si esta condición no puede cumplirse, el procedimiento de lavado se repetirá tres veces, y se agotará el tanque completamente entre un lavado y otro.

3 Para sustancias de viscosidad igual o superior a 50 mPa.s a 20°C el lavado se efectuará con agua caliente (temperatura de 60°C por lo menos), salvo que ello no resulte práctico por las propiedades de dichas sustancias.

4 El número de ciclos de la máquina de limpieza utilizada no será inferior al indicado en la Tabla 6-1. Por ciclo de máquina de limpieza se entiende el periodo que media entre dos orientaciones idénticas consecutivas de la máquina de limpieza de tanques (rotación de 360°).

5 Después del lavado, la(s) máquina(s) de limpieza de tanques se mantendrá(n) en funcionamiento el tiempo suficiente para limpiar con flujo rápido de agua los conductos, la bomba y el filtro, y para efectuar la descarga en las instalaciones de recepción en tierra hasta que el tanque esté vacío.

Procedimientos de prelavado para sustancias que están a punto de solidificarse

1 Los tanques se lavarán cuanto antes, una vez desembarcada la carga. Si es posible, se calentarán antes de ser lavados.

2 Preferiblemente los residuos que haya en escotillas y registros se extraerán antes del prelavado.

3 Los tanques se lavarán mediante un chorro de agua giratorio que actúe con el agua a presión suficientemente alta y en emplazamientos en que sea seguro que lavará todas las superficies del tanque.

4 Durante el lavado, se reducirá al mínimo la cantidad de agua en el tanque achicando continuamente las lavazas y promoviendo el flujo de éstas hacia el punto de aspiración (escora y asientos efectivos). Si esta condición no puede satisfacerse, el procedimiento de lavado se repetirá tres veces, y se agotará el tanque completamente entre un lavado y otro.

5 Los tanques se lavarán con agua caliente (temperatura de 60°C por lo menos), salvo que ello no resulte práctico por las propiedades de dichas sustancias.

6 El número de ciclos de la máquina de limpieza no será inferior al indicado en la Tabla B-1. Por ciclo de máquina de limpieza se entiende el periodo que media entre dos orientaciones idénticas consecutivas de la máquina (rotación de 360°).

7 Después del lavado, la(s) máquina(s) de limpieza se mantendrá(n) en funcionamiento el tiempo suficiente para limpiar con flujo rápido de agua los conductos, la bomba y el filtro, y para efectuar la descarga en las instalaciones de recepción en tierra hasta que el tanque esté vacío.

Tabla 6-1 - Número de ciclos de la máquina de limpieza necesarios en cada emplazamiento

Categoría de la sustancia	Número de ciclos de máquina de limpieza	
	Sustancias que no están a punto de solidificarse	Sustancias que están a punto de solidificarse
Categoría X	1	2
Categoría Y	1/2	1

B Para los buques construidos el 1 de julio de 1994 o posteriormente y, con carácter de recomendación, para los buques construidos antes del 1 de julio de 1994

Para cumplir determinadas prescripciones del Anexo II se requiere un procedimiento de prelavado. En el presente apéndice se explica cómo deben seguirse tales procedimientos de prelavado y cómo determinar los volúmenes mínimos del agente de lavado que vaya a utilizarse. Cabrá utilizar volúmenes menores de agente de lavado, basados en pruebas de verificación que la Administración juzgue satisfactorias. Cuando se aprueben volúmenes reducidos, habrá que hacer la oportuna anotación en el Manual.

Si para el prelavado se utilizan agentes distintos del agua, regirán las disposiciones de la regla 13.5.1.

Procedimientos de prelavado sin reciclaje de sustancias que no están a punto de solidificarse

1 Los tanques se lavarán mediante uno o varios chorros de agua giratorios a una presión suficientemente alta. Para las sustancias de categoría X, las máquinas de limpieza se colocarán en emplazamientos que permitan lavar todas las superficies del tanque. Para las sustancias de la categoría Y bastará con utilizar un sólo emplazamiento.

2 Durante el lavado, se reducirá al mínimo la cantidad de líquido en el tanque achicando continuamente las lavazas y haciendo que fluyan hacia el punto de aspiración. Si no puede satisfacerse esta condición, el procedimiento de lavado se repetirá tres veces, agotando completamente el contenido del tanque entre un lavado y otro.

3 Para sustancias de viscosidad igual o superior a 50 mPa.s a 20°C, el lavado se efectuará con agua caliente (a una temperatura de 60°C como mínimo), salvo que ello no resulte práctico por las propiedades de dichas sustancias.

4 Las cantidades de agua de lavado utilizadas no serán inferiores a las especificadas en el párrafo 20, ni a las que se determinen conforme a lo indicado en el párrafo 21.

5 Después del prelavado, se agotará completamente el contenido de los tanques y tuberías.

Procedimientos de prelavado sin reciclaje de sustancias que están a punto de solidificarse

6 Los tanques se lavarán cuanto antes, una vez desembarcada la carga. Si es posible, se calentarán antes de ser lavados.

7 Preferiblemente los residuos que haya en escotillas y registros se extraerán antes del prelavado.

8 Los tanques se lavarán mediante uno o varios chorros de agua giratorios a una presión suficientemente alta y desde emplazamientos que permitan lavar todas las superficies del tanque.

9 Durante el lavado, se reducirá al mínimo la cantidad de líquido en el tanque achicando continuamente las lavazas y haciendo que fluyan hacia el punto de aspiración. Si no puede satisfacerse esta condición, el procedimiento de lavado se repetirá tres veces, agotando completamente el contenido del tanque entre un lavado y otro.

10 Los tanques se lavarán con agua caliente (a una temperatura de 60°C como mínimo), salvo que ello no resulte práctico por las propiedades de dichas sustancias.

11 Las cantidades de agua de lavado utilizadas no serán inferiores a las especificadas en el párrafo 20, ni a las que se determinen conforme a lo indicado en el párrafo 21.

12 Después del prelavado, se agotará completamente el contenido de los tanques y las tuberías.

Procedimientos de prelavado con reciclaje del agente de lavado

13 Cuando haya que lavar más de un tanque de carga podrán emplearse agentes reciclados. Para determinar la cantidad necesaria, convendrá tener en cuenta la cantidad de residuos que habrá en los tanques y las propiedades del agente de lavado, así como si se utiliza un aclarado o purga inicial. A menos que se faciliten datos concretos, la concentración final calculada de residuos de la carga en el agente de lavado no será superior al 5%, teniendo en cuenta las cantidades nominales después del agotamiento.

14 El agente de lavado reciclado sólo se utilizará para lavar tanques que hayan contenido la misma sustancia u otra análoga.

15 En los tanques que haya que lavar se añadirá una cantidad de agente de lavado suficiente para permitir el lavado continuo.

16 Todas las superficies del tanque se lavarán mediante uno o varios chorros de agua giratorios a una presión suficientemente alta. El reciclaje del agente de lavado puede efectuarse dentro del propio tanque o pasando por otro tanque, como por ejemplo, un tanque de lavazas.

17 El lavado continuará hasta que el caudal acumulado sea por lo menos igual a las cantidades pertinentes que figuran en el párrafo 20, o a las que se determinen conforme a lo indicado en el párrafo 21.

18 Las sustancias que están a punto de solidificarse y las de viscosidad igual o superior a 50 mPa.s a 20°C se lavarán con agua caliente (a una temperatura de 60°C como mínimo) cuando se utilice agua como agente de lavado, a menos que ello no resulte práctico por las propiedades de dichas sustancias.

19 Una vez realizado el lavado del tanque con reciclaje según lo especificado en el párrafo 17, habrá que descargar el agente de lavado y agotar por completo el contenido del tanque. A continuación, se procederá a aclarar el tanque utilizando un agente de lavado limpio, con un drenaje y una descarga continuos a una instalación de recepción. El aclarado abarcará como mínimo el fondo del tanque y permitirá la purga de las tuberías, la bomba y el filtro.

Cantidad mínima de agua que se utilizará en el prelavado

20 La cantidad mínima de agua que se utilice en el prelavado vendrá dada por la cantidad residual de sustancias nocivas líquidas en el tanque, las dimensiones del tanque, las propiedades de la carga, la concentración permitida de cualquier efluente de agua de lavado y la zona de operación. La cantidad mínima se obtiene con la siguiente fórmula:

$$Q = k(15r^{0,8} + 5r^{0,7} x V / 1000)$$

donde:

Q = cantidad mínima requerida en m³

r = cantidad residual por tanque en m³. El valor de r habrá de ser el demostrado en la prueba de eficacia del agotamiento, pero en ningún caso se adoptará un valor inferior a 0,100 m³ para un volumen del tanque igual o superior a 500 m³, o a 0,04 m³ para un volumen del tanque igual o inferior a 100m³. Tratándose de volúmenes del tanque de entre 100 m³ y 500 m³, el valor mínimo permitido de r para los cálculos se determinará mediante interpolación lineal.

En el caso de las sustancias de categoría X, el valor de r se determinará mediante pruebas de agotamiento que se ajusten al Manual, observando los límites inferiores indicados *supra*, o de lo contrario se asumirá que es 0,9 m³.

V = volumen del tanque en m³

k = factor cuyos valores son los siguientes:

sustancias de categoría X que no están a punto de solidificarse, de baja viscosidad	k = 1,2
sustancias de categoría X que están a punto de solidificarse, o de alta viscosidad	k = 2,4
sustancias de categoría Y que no están a punto de solidificarse, de baja viscosidad	k = 0,5
sustancias de categoría Y que están a punto de solidificarse, o de alta viscosidad	k = 1,0

La siguiente tabla se ha calculado utilizando la fórmula con un factor K igual a 1 y puede servir de fácil referencia.

Cantidad residual de agotamiento m ³	Volumen del tanque (en m ³)		
	100	500	3000
≤0,04	1,2	2,9	5,4
0,10	2,5	2,9	5,4
0,30	5,9	6,8	12,2
0,90	14,3	16,1	27,7

21 La prueba de verificación para aprobar volúmenes de prelavado inferiores a los indicados en el párrafo 20 se llevará a cabo de una forma que la Administración juzgue satisfactoria y permita demostrar que se cumplen las prescripciones de la regla 13, habida cuenta de las sustancias que el buque tanque esté autorizado a transportar. El volumen así verificado se ajustará para otras condiciones de prelavado aplicando el factor k, según se define éste en el párrafo 20.

APÉNDICE 7

PROCEDIMIENTOS DE VENTILACIÓN

1 Los residuos de la carga de sustancias cuya presión de vapor sea superior a 5 kPa a 20°C podrán eliminarse de un tanque de carga mediante ventilación.

2 Antes de eliminar del tanque residuos de sustancias nocivas líquidas mediante ventilación se considerarán los riesgos que para la seguridad encierran la inflamabilidad y la toxicidad de la carga. En cuanto a los aspectos de la seguridad, se consultarán las prescripciones operacionales que sobre aberturas de los tanques de carga figuran en el Convenio SOLAS 1974, enmendado, el Código Internacional de Químicos, el Código de Graneleros Químicos y los procedimientos de ventilación que figuran en la Guía de seguridad de buques tanque (productos químicos) de la Cámara Naviera Internacional (ICS).

3 Es posible que las autoridades portuarias también tengan establecidas reglas sobre ventilación de los tanques de carga.

4 Los procedimientos de ventilación para eliminar los residuos de la carga que haya en un tanque son los siguientes:

- .1 se drenarán los conductos y se eliminará el líquido que pueda quedar en ellos utilizando equipo de ventilación;
- .2 la escora y el asiento se ajustarán a los niveles mínimos posibles con objeto de intensificar la evaporación de los residuos que haya en el tanque;
- .3 se utilizará equipo de ventilación que produzca un chorro de aire capaz de llegar al fondo del tanque. Se podrá hacer uso de la figura 7-1 a fin de evaluar la aptitud del equipo de ventilación utilizado para ventilar un tanque de una profundidad determinada;
- .4 el equipo de ventilación se situará en la abertura del tanque más próxima al sumidero o al punto de aspiración del tanque;
- .5 cuando ello sea practicable, el equipo de ventilación se colocará de modo que el chorro de aire se dirija hacia el sumidero o el punto de aspiración del tanque, y se evitará en la mayor medida posible que el chorro de aire incida sobre los elementos estructurales del tanque; y
- .6 la ventilación continuará hasta que no queden trazas visibles de líquido en el tanque. Esto se comprobará mediante una inspección visual o utilizando un método análogo.

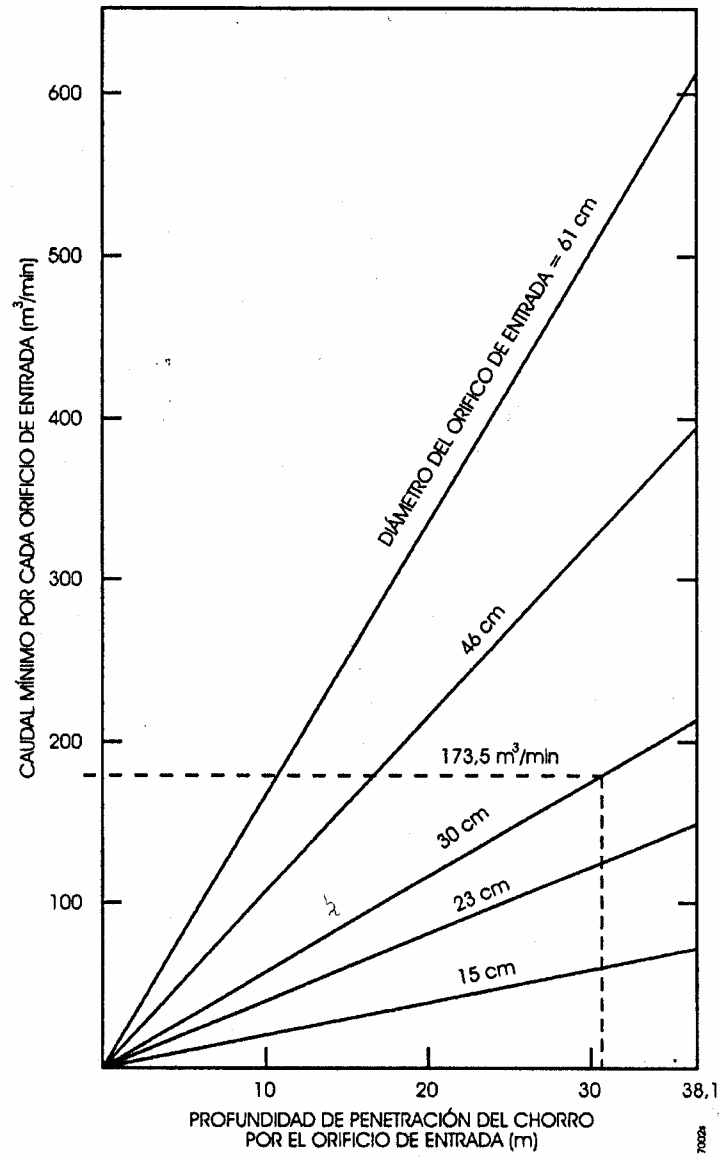


Figura 7-1 - Caudal mínimo en función de la profundidad de penetración del chorro; ésta se comparará con la altura del tanque

**RESOLUCIÓN MEPC.141(54)
adoptada el 24 de marzo de 2006**

**ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL
CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN
POR LOS BUQUES, 1973**

**(Enmiendas a la regla 1, adición de la regla 12A, enmiendas consiguientes al Certificado IOPP
y enmiendas a la regla 21 del Anexo I revisado del
MARPOL 73/78)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones conferidas al Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973") y el artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), en los que conjuntamente se especifica el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1978 y se confiere al órgano pertinente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973 modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el Anexo I del MARPOL 73/78 fue adoptado mediante la resolución MEPC.117(52) y se espera que entre en vigor el 1 de enero de 2007,

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda a la regla 1, la propuesta de nueva regla 12A, las enmiendas consiguientes al Suplemento (modelos A y B) del Certificado IOPP y las propuestas de enmienda a la regla 21 del Anexo I revisado del MARPOL 73/78,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo I revisado del MARPOL 73/78 cuyo texto figura en el Anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de febrero de 2007, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de agosto de 2007, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el Anexo; y

5. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el MARPOL 73/78.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO I REVISADO DEL MARPOL

1 Adición del nuevo párrafo 28.9 de la regla 1

A continuación del párrafo 28.8 actual de la regla 1 se añade el nuevo párrafo 28.9 siguiente:

"28.9 Por buque entregado el 1 de agosto de 2010 o posteriormente se entenderá:

.1 un buque respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción el 1 de agosto de 2007 o posteriormente; o

.2 en ausencia de un contrato de construcción, un buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente, el 1 de febrero de 2008 o posteriormente; o

.3 un buque cuya entrega se produzca el 1 de agosto de 2010 o posteriormente; o

.4 un buque que haya sido objeto de una transformación importante:

.1 para la cual se adjudique el oportuno contrato después del 1 de agosto de 2007; o

.2 respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 1 de febrero de 2008; o

.3 que quede terminada después del 1 de agosto de 2010."

2 Adición de la nueva regla 12A sobre la protección de los tanques de combustible líquido

A continuación de la regla 12 actual se añade la nueva regla 12A siguiente:

"Regla 12A - Protección de los tanques de combustible líquido

1 La presente regla se aplicará a todos los buques con una capacidad total de combustible líquido igual o superior a 600 m³ que se entreguen el 1 de agosto de 2010 o posteriormente, según la definición que figura en la regla 1.28.9 del presente Anexo.

2 La aplicación de la presente regla para la determinación de la ubicación de los tanques utilizados para transportar el combustible líquido no tiene precedencia sobre las disposiciones de la regla 19 del presente Anexo.

3 A los efectos de la presente regla regirán las siguientes definiciones:

.1 "Combustible líquido" es todo hidrocarburo utilizado como combustible para la maquinaria propulsora y auxiliar del buque que transporta dicho combustible.

.2 "Calado en la línea de carga (d_s)" es la distancia vertical, en metros, entre la línea base de trazado, a media eslora, y la línea de flotación correspondiente al francobordo de verano que se ha de asignar al buque.

.3 "Calado del buque en rosca" es el calado de trazado a media eslora correspondiente al desplazamiento en rosca.

.4 "Calado en la línea de carga parcial (d_p)" es el calado del buque en rosca más el 60% de la diferencia entre el citado calado y el calado en la línea de carga (d_s). El calado en la línea de carga parcial se medirá en metros.

.5 "Línea de flotación (d_B)" es la distancia vertical, en metros, entre la línea base de trazado, a media eslora, y la línea de flotación correspondiente al 30% del puntal (D_s).

.6 "Manga B_s" es la manga máxima de trazado del buque, en metros, en la línea de máxima carga (d_s) o por debajo de ésta.

.7 "Manga B_B" es la manga máxima de trazado del buque, en metros, en la línea de flotación (d_B) o por debajo de ésta.

.8 "Puntal (D_s)" es el puntal de trazado, en metros, medido a media eslora hasta la cubierta superior, en el costado. A fines de la aplicación, por "cubierta superior" se entenderá la cubierta más alta hasta la cual se extienden los mamparos estancos transversales con la excepción de los mamparos del pique de popa.

.9 "Eslora (L)" es el 96% de la eslora total medida en una flotación cuya distancia a la cara superior de la quilla sea igual al 85% del puntal mínimo de trazado, o la eslora medida en esa flotación desde la cara proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta segunda magnitud es mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora debe ser paralela a la flotación de proyecto. La eslora (L) se medirá en metros.

.10 "Manga (B)" es la anchura máxima del buque, en metros, medida en el centro del buque hasta la línea de trazado de la cuaderna en los buques de forro metálico, o hasta la superficie exterior del casco en los buques con forro de otros materiales.

.11 "Tanque de combustible líquido" es un tanque en el que se transporta combustible líquido, pero se excluyen los tanques que no contendrían combustible líquido durante la explotación normal del buque, como los tanques de rebose.

.12 "Tanque de combustible líquido pequeño" es todo tanque de combustible líquido cuya capacidad máxima no supere los 30 m³.

.13 "C" es el volumen total de combustible líquido del buque, incluido el de los tanques de combustible líquido pequeños, en m³, al 98% de la capacidad de los tanques.

.14 "Capacidad del tanque de combustible líquido" es el volumen de un tanque, en m³, con un nivel de llenado del 98%.

4 Las disposiciones de la presente regla serán aplicables a todos los tanques de combustible líquido con la excepción de los tanques de combustible líquido pequeños definidos en el párrafo 3.12, siempre que la capacidad total de los tanques excluidos no supere los 600 m³.

5 Ninguno de los tanques de combustible líquido tendrá una capacidad superior a 2500 m³.

6 En el caso de los buques cuya capacidad total de combustible líquido sea igual o superior a 600 m^3 , exceptuadas las unidades autoelevadoras de perforación, los tanques de combustible líquido irán dispuestos por encima de la línea de trazado de las planchas del forro del fondo, y en ningún caso a menos de la distancia h indicada a continuación:

$$h = B / 20m, \text{ o bien}$$

$$h = 2,0m, \text{ si este valor es inferior.}$$

Valor mínimo de $h = 0,76m$

En la zona de la curva del pantoque y en lugares donde dicha curva no esté claramente definida, la línea que define los límites del tanque de combustible líquido será paralela al fondo plano en los medios, como se ilustra en la figura 1.

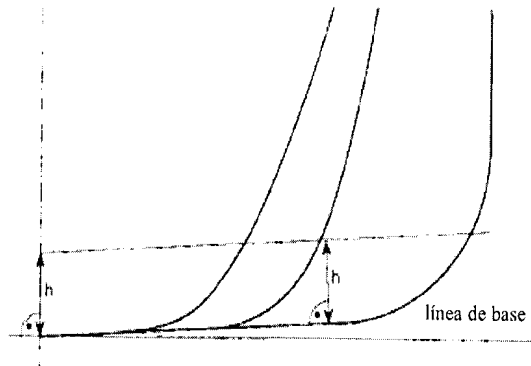


Figura 1-Definición de los límites de los tanques de combustible líquido a efectos del párrafo 6

7 En el caso de los buques cuya capacidad total de combustible líquido sea igual o superior a 600 m^3 pero inferior a $5\,000 \text{ m}^3$, los tanques de combustible líquido irán dispuestos por dentro de la línea de trazado de las planchas del forro del costado, y en ningún caso a menos de la distancia w medida, como se ilustra en la figura 2, en cualquier sección transversal perpendicularmente al forro del costado, como se indica a continuación:

$$w = 0,4 + 2,4C / 20000 \text{ m}$$

Valor mínimo de $w = 1,0 \text{ m}$; no obstante, para los tanques con una capacidad de combustible líquido inferior a 500 m^3 , el valor mínimo es $0,76 \text{ m}$.

8 En el caso de los buques cuya capacidad total de combustible líquido sea igual o superior a $5\,000 \text{ m}^3$, los tanques de combustible líquido irán dispuestos por dentro de la línea de trazado de las planchas del forro del costado, y en ningún caso a menos de la distancia w medida, como se ilustra en la figura 2, en cualquier sección transversal perpendicularmente al forro del costado, como se indica a continuación:

$$w = 0,5 + C / 20\,000 \text{ m}, \text{ o bien}$$

$$w = 2,0 \text{ m}, \text{ si este valor es inferior.}$$

Valor mínimo de $w = 1,0m$

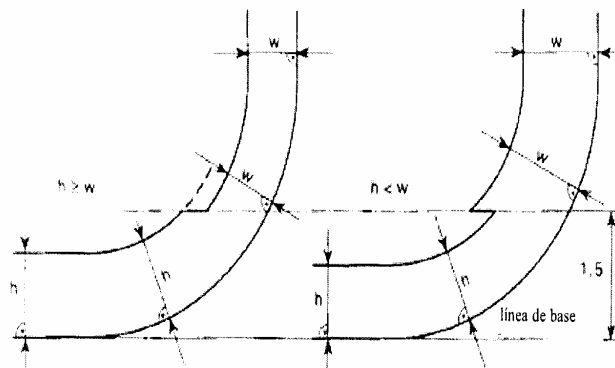


Figura 2 - Definición de los límites de los tanques de combustible líquido a efectos de los párrafos 7 y 8

9 Las tuberías de combustible líquido situadas a una distancia del fondo del buque inferior a h , según se define en el párrafo 6, o a una distancia del costado del buque inferior a w , según se define en los párrafos 7 y 8, estarán provistas de válvulas o dispositivos de cierre similares situados dentro del tanque de combustible líquido o adyacentes a éste. Las válvulas podrán accionarse desde un espacio cerrado de fácil acceso situado en un lugar al que se pueda acceder desde el puente de navegación o el puesto de mando de las máquinas propulsoras sin tener que atravesar las cubiertas expuestas de francobordo o de superestructuras. Las válvulas se cerrarán en caso de que falle el sistema de telemando (fallo en posición cerrada) y permanecerán cerradas mientras el buque esté en el mar siempre que el tanque contenga combustible líquido, excepto durante las operaciones de trasvase de combustible líquido.

10 Los pozos de aspiración de los tanques de combustible líquido podrán penetrar el doble fondo por debajo de la línea límite que define la distancia h , a condición de que tales pozos sean lo más pequeños posible y que la distancia entre el fondo del pozo y las planchas del forro del fondo no sea inferior a 0,5 h.

11 Como alternativa a lo dispuesto en los párrafos 6 y 7 u 8, los buques cumplirán la norma de aptitud para prevenir escapes accidentales de combustible líquido que se especifica a continuación:

.1 El nivel de protección contra la contaminación por combustible líquido en caso de abordaje o varada se determinará calculando el parámetro de escape medio de hidrocarburos del modo siguiente:

$$O_M < 0,0157 - 1,14E - 6 \cdot C \quad \text{para} \quad 600 m^3 \leq C < 5\,000 m^3$$

$$O_M < 0,010 \quad \text{para} \quad C \geq 5000 m^3$$

donde: O_M = parámetro de escape medio de hidrocarburos;
 C = volumen total de combustible líquido.

.2 Al calcular el parámetro de escape medio de hidrocarburos se adoptarán las siguientes hipótesis de carácter general:

.1 se supondrá que el buque está cargado hasta el calado en la línea de carga parcial (d_p), con la quilla a nivel y sin escora;

.2 se supondrá que todos los tanques de combustible líquido están llenos a un 98% de su capacidad volumétrica;

.3 en términos generales, se considerará que la densidad nominal del combustible líquido (ρ_n) es de 1000 kg/m³. Si la densidad del combustible líquido se limita específicamente a un valor inferior, se podrá aplicar dicho valor inferior; y

.4 a fines de los cálculos del escape, se considerará que la permeabilidad de cada tanque de combustible líquido es de 0,99, a menos que se demuestre lo contrario.

.3 Al combinar los parámetros de escape de hidrocarburos se adoptarán las siguientes hipótesis:

.1 El escape medio de hidrocarburos se calculará por separado para las averías en el costado y para las averías en el fondo, y después se combinarán ambos resultados en un parámetro adimensional de escape de hidrocarburos O_M , según se indica a continuación:

$$O_M = (0,4O_{MS} + 0,6O_{MB}) / C$$

donde: O_{MS} = escape medio para una avería en el costado, en m³
 O_{MB} = escape medio para una avería en el fondo, en m³
 C = volumen total de combustible líquido.

.2 En caso de avería en el fondo, el escape medio se calculará por separado para mareas de 0 m y 2,5 m, y el escape medio resultante se calculará del modo siguiente:

$$O_{MB} = 0,7O_{MB(0)} + 0,3O_{MB(2,5)}$$

donde: $O_{MB(0)}$ = escape medio para una marea de 0 m; y
 $O_{MB(2,5)}$ = escape medio para una marea de -2,5 m, en m³.

.4 El escape medio para una avería en el costado (O_{MS}) se calculará del modo siguiente:

$$O_{MS} = \sum_1^n P_{S(i)} O_{S(i)} (m^3)$$

donde:

- i = cada tanque de combustible líquido considerado;
 n = número total de tanques de combustible líquido;
 $P_{S(i)}$ = la probabilidad de que se produzca una penetración en el tanque de combustible líquido i por avería en el costado, calculada de conformidad con lo indicado en el párrafo 11.6 de la presente regla;
 $O_{S(i)}$ = el escape, en m^3 , debido a una avería en el costado del tanque de combustible líquido i, que se supone igual al volumen total de combustible líquido en el tanque i a un 98% de su capacidad.

.5 El escape medio para una avería en el fondo se calculará, con respecto a cada marea, según se indica a continuación:

$$.1 O_{MB(0)} = \sum_1^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} (m^3)$$

donde:

- i = cada tanque de combustible líquido considerado;
 n = número total de tanques de combustible líquido;
 $P_{B(i)}$ = la probabilidad de que se produzca una penetración en el tanque de combustible líquido i por avería en el fondo, calculada de conformidad con lo indicado en el párrafo 11.7 de la presente regla;
 $O_{B(i)}$ = el escape procedente del tanque de combustible líquido i, en m^3 , calculado de conformidad con lo indicado en el párrafo 11.5.3 de la presente regla; y
 $C_{DB(i)}$ = factor para tener en cuenta la captación de hidrocarburos según se define en el párrafo 11.5.4.

$$.2 O_{MB(2,5)} = \sum_1^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} (m^3)$$

donde:

- i, n, $P_{B(i)}$ y $C_{DB(i)}$ = según se definen en el apartado .1 anterior;
 $O_{B(i)}$ = el escape procedente del tanque de combustible líquido, en m^3 , después del cambio de marea.

.3 El escape de hidrocarburos $O_{B(i)}$ para cada tanque de combustible líquido se calculará aplicando los principios de equilibrio de presión hidrostática, de acuerdo con las hipótesis siguientes:

.1 Se supondrá que el buque está varado, con la quilla a nivel y sin escora, y que el calado del buque varado antes del cambio de la marea es igual al calado en la línea de carga parcial (d_p).

.2 El nivel de combustible líquido después de avería se calculará del modo siguiente:

$$h_F = \{(d_p + t_c - Z_1)\rho_s\} / \rho_n$$

donde:

- h_F = altura de la superficie del combustible líquido sobre Z_1 , en m;
 t_c = cambio de la marea, en m. Los reflujos de la marea se expresarán con valores negativos;

- Z_1 = altura, en m, del punto más bajo en el tanque de combustible líquido sobre la línea de base;
- ρ_s = densidad del agua de mar, que se supondrá es de $1\,025\text{ kg/m}^3$; y
- ρ_n = densidad nominal del combustible líquido según se define en el párrafo 11.2.3.

.3 El escape de hidrocarburos $O_{B(i)}$ para todo tanque que limite con las planchas del forro del fondo no se considerará inferior al valor resultante de la siguiente fórmula, pero tampoco superior a la capacidad del tanque:

$$O_{B(i)} = H_w \cdot A$$

donde:

- H_w = 1,0 m, cuando $Y_B = 0$
- H_w = $B_B/50$ pero no superior a 0,4 m, cuando Y_B es superior a $B_B/5$ o a 11,5 m, si este valor es inferior

H_w se medirá hacia arriba desde la línea del fondo plano en los medios. En la zona de la curva del pantoque y en lugares donde dicha curva no esté claramente definida, H_w se medirá desde una línea paralela al fondo plano en los medios, que se muestra como distancia "h" en la figura 1.

Para los valores de Y_B hacia el exterior del buque de $B_B/5$ u 11,5 m, si este valor es inferior, H_w se obtendrá por interpolación lineal

- Y_B = valor mínimo Y_B , a lo largo del tanque de combustible líquido cuando, en cualquier posición dada, Y_B es la distancia transversal entre el forro del costado en la línea de flotación d_B y el tanque en la línea de flotación d_B o por debajo de ésta;
- A = área horizontal proyectada máxima del tanque de combustible líquido hasta el nivel de H_w desde el fondo del tanque.

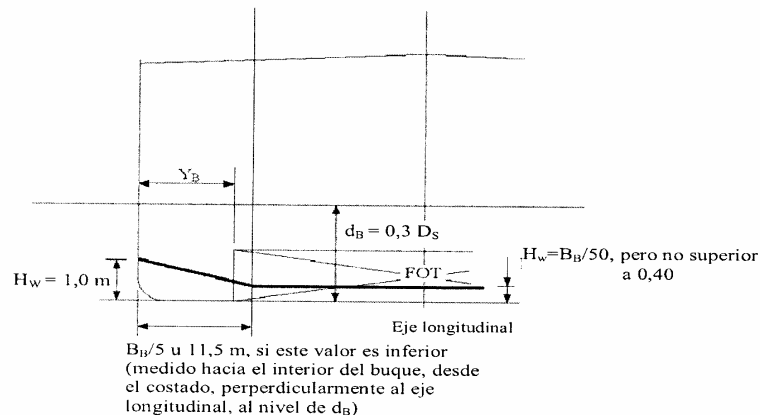


Figura 3 - Dimensiones para el cálculo del escape mínimo de hidrocarburos a los efectos del subpárrafo 11.5.3.3

.4 En caso de avería en el fondo, una parte del escape procedente de un tanque de combustible líquido podrá ser captada por compartimientos no dedicados a hidrocarburos. Este efecto se calcula por aproximación aplicando el factor $C_{DB(i)}$ para cada tanque, según se indica a continuación:

- $C_{DB(i)}$ = 0,6 para los tanques de combustible líquido que estén limitados por abajo por compartimientos no dedicados a hidrocarburos;
- $C_{DB(i)}$ = 1,0 en los demás casos.

.6 La probabilidad P_S de que se abra una brecha en un compartimiento debido a una avería en el costado se calculará del modo siguiente:

$$.1 P_S = P_{SL} \cdot P_{SV} \cdot P_{ST}$$

donde:

- P_{SL} = $(1 - P_{Sf} - P_{Sa})$ = probabilidad de que la avería se extienda a la zona longitudinal limitada por X_a y X_f ;
- P_{SV} = $(1 - P_{Su} - P_{S1})$ = probabilidad de que la avería se extienda a la zona vertical limitada por Z_1 y Z_u ;
- P_{ST} = $(1 - P_{Sy})$ = probabilidad de que la avería se extienda transversalmente excediendo los límites definidos por y ;

.2 P_{Sa} , P_{Sf} , P_{Su} y P_{S1} se determinarán mediante interpolación lineal a partir de la tabla de probabilidades de avería en el costado que figura en el párrafo 11.6.3, y P_{Sy} se calculará mediante las fórmulas indicadas en el párrafo 11.6.3,

donde:

- P_{Sa} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente a popa del punto X_a/L ;
- P_{Sf} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente a proa del punto X_f/L ;
- P_{S1} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente por debajo del tanque;
- P_{Su} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente por encima del tanque; y
- P_{Sy} = probabilidad de que la avería se sitúe totalmente fuera del tanque.

Los límites X_a , X_f , Z_1 , Z_u e y del compartimiento se establecerán como sigue:

- X_a = distancia longitudinal entre el extremo popel de L y el punto más a popa del compartimiento considerado, en m;
- X_f = distancia longitudinal entre el extremo popel de L y el punto más a proa del compartimiento considerado, en m;
- Z_1 = distancia vertical entre la línea de base de trazado y el punto más bajo del compartimiento considerado, en m. Si Z_1 es superior a D_S , Z_1 se considerará igual a D_S ;
- Z_u = distancia vertical entre la línea de base de trazado y el punto más alto del compartimiento considerado, en m. Si Z_u es superior a D_S , Z_u se considerará igual a D_S ; y
- y = distancia horizontal mínima medida perpendicularmente al eje longitudinal, entre el compartimiento considerado y el forro exterior del costado, en m^1 .

En la zona de la curva del pantoque no es necesario tener en cuenta el valor de y por debajo de una distancia h por encima de la línea de base cuando h sea inferior a $B/10$, a 3 m o a la parte superior del tanque.

¹ Si la disposición de los tanques es simétrica, se considerarán las averías en un solo costado del buque, en cuyo caso todas las dimensiones "y" se medirán desde ese costado. Si la disposición de los tanques no es simétrica, véanse las Notas explicativas sobre las cuestiones relacionadas con la aptitud para prevenir escapes accidentales de hidrocarburos, adoptadas por la Organización mediante la resolución MEPC.122(52).

.3 Tabla de probabilidades de avería en el costado

X_a/L	P_{Sa}		X_f/L	P_{Sf}		Z_1/D_S	P_{S1}		Z_u/D_S	P_{Su}
0,00	0,000		0,00	0,967		0,00	0,000		0,00	0,968
0,05	0,023		0,05	0,917		0,05	0,000		0,05	0,952
0,10	0,068		0,10	0,867		0,10	0,001		0,10	0,931
0,15	0,117		0,15	0,817		0,15	0,003		0,15	0,905
0,20	0,167		0,20	0,767		0,20	0,007		0,20	0,873
0,25	0,217		0,25	0,717		0,25	0,013		0,25	0,836
0,30	0,267		0,30	0,667		0,30	0,021		0,30	0,789
0,35	0,317		0,35	0,617		0,35	0,034		0,35	0,733
0,40	0,367		0,40	0,567		0,40	0,055		0,40	0,670
0,45	0,417		0,45	0,517		0,45	0,085		0,45	0,599
0,50	0,467		0,50	0,467		0,50	0,123		0,50	0,525
0,55	0,517		0,55	0,417		0,55	0,172		0,55	0,452
0,60	0,567		0,60	0,367		0,60	0,226		0,60	0,383
0,65	0,617		0,65	0,317		0,65	0,285		0,65	0,317
0,70	0,667		0,70	0,267		0,70	0,347		0,70	0,255
0,75	0,717		0,75	0,217		0,75	0,413		0,75	0,197
0,80	0,767		0,80	0,167		0,80	0,482		0,80	0,143
0,85	0,817		0,85	0,117		0,85	0,553		0,85	0,092
0,90	0,867		0,90	0,068		0,90	0,626		0,90	0,046
0,95	0,917		0,95	0,023		0,95	0,700		0,95	0,013
1,00	0,967		1,00	0,000		1,00	0,775		1,00	0,000

P_{Sy} se calculará del modo siguiente:

$$P_{Sy} = (24,96 - 199,6 y/B_S)(y/B_S) \quad \text{para} \quad y/B_S \leq 0,05$$

$$P_{Sy} = 0,749 + \{5 - 44,4(y/B_S - 0,05)\} \{(y/B_S) - 0,05\} \quad \text{para} \quad 0,05 < y/B_S < 0,1$$

$$P_{Sy} = 0,888 + 0,56 (y/B_S - 0,1) \quad \text{para} \quad y/B_S \geq 0,1$$

P_{Sy} no se supondrá superior a 1.

.7 La probabilidad P_B de que se produzca una brecha en un compartimiento debido a una avería en el fondo se calculará del modo siguiente:

$$.1 \quad P_B = P_{BL} \cdot P_{BT} \cdot P_{BV}$$

donde:

$P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba}) =$ probabilidad de que la avería se extienda a la zona longitudinal limitada por X_a y X_f ;

$P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs}) =$ probabilidad de que la avería se extienda a la zona transversal limitada por Y_p e Y_s ; y

$P_{BV} = (1 - P_{Bz}) =$ probabilidad de que la avería se extienda verticalmente por encima del límite definido por z ;

.2 P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} y P_{Bs} se determinarán mediante interpolación lineal a partir de la tabla de probabilidades de avería en el fondo que figura en el párrafo 11.7.3, mientras que P_{Bz} se calculará mediante las fórmulas indicadas en el párrafo 11.7.3, donde:

$P_{Ba} =$ probabilidad de que la avería se sitúe totalmente a popa del punto X_a/L ;

$P_{Bf} =$ probabilidad de que la avería se sitúe totalmente a proa del punto X_f/L ;

$P_{Bp} =$ probabilidad de que la avería se sitúe totalmente a babor del tanque;

$P_{Bs} =$ probabilidad de que la avería se sitúe totalmente a estribor del tanque; y

$P_{Bz} =$ probabilidad de que la avería se sitúe totalmente por debajo del tanque.

Los límites X_a , X_f , Y_p , Y_s y z del compartimiento se establecerán como sigue:

X_a y X_f según se definen en el párrafo 11.6.2;

$Y_p =$ distancia transversal entre el punto más a babor del compartimiento situado al nivel o por debajo de la línea de flotación d_B y un plano vertical situado a una distancia equivalente a $B_B/2$ a estribor del eje longitudinal del buque;

$Y_s =$ distancia transversal entre el punto más a estribor del compartimiento situado al nivel o por debajo de la línea de flotación d_B y un plano vertical situado a una distancia equivalente a $B_B/2$ a estribor del eje longitudinal del buque; y

$z =$ valor mínimo de z a lo largo del compartimiento cuando, en cualquier posición longitudinal dada, z es la distancia medida verticalmente entre el punto más bajo del forro del fondo en dicha posición longitudinal y el punto más bajo del compartimiento en esa misma posición.

.3 Tabla de probabilidades de avería en el fondo

X_a/L	P_{Ba}	X_f/L	P_{Bf}	Y_p/B_B	P_{Bp}	Y_s/B_B	P_{Bs}
0,00	0,000	0,00	0,969	0,00	0,844	0,00	0,000
0,05	0,002	0,05	0,953	0,05	0,794	0,05	0,009
0,10	0,008	0,10	0,936	0,10	0,744	0,10	0,032
0,15	0,017	0,15	0,916	0,15	0,694	0,15	0,063
0,20	0,029	0,20	0,894	0,20	0,644	0,20	0,097
0,25	0,042	0,25	0,870	0,25	0,594	0,25	0,133
0,30	0,058	0,30	0,842	0,30	0,544	0,30	0,171
0,35	0,076	0,35	0,810	0,35	0,494	0,35	0,211
0,40	0,096	0,40	0,775	0,40	0,444	0,40	0,253
0,45	0,119	0,45	0,734	0,45	0,394	0,45	0,297
0,50	0,143	0,50	0,687	0,50	0,344	0,50	0,344
0,55	0,171	0,55	0,630	0,55	0,297	0,55	0,394
0,60	0,203	0,60	0,563	0,60	0,253	0,60	0,444
0,65	0,242	0,65	0,489	0,65	0,211	0,65	0,494
0,70	0,289	0,70	0,413	0,70	0,171	0,70	0,544
0,75	0,344	0,75	0,333	0,75	0,133	0,75	0,594
0,80	0,409	0,80	0,252	0,80	0,097	0,80	0,644
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

P_{Bz} se calculará del modo siguiente:

$$P_{Bz} = (14,5 - 67 z/D_s) (z/D_s) \quad \text{para } z/D_s \leq 0,1$$

$$P_{Bz} = 0,78 + 1,1 \{(z/D_s - 0,1)\} \quad \text{para } z/D_s > 0,1$$

P_{Bz} no se supondrá superior a 1

.8 A los efectos del mantenimiento y las inspecciones, todo tanque de combustible líquido que no limite con las planchas del forro exterior no se situará a una distancia de las planchas del forro del fondo que sea inferior al valor mínimo de h indicado en el párrafo 6, ni a una distancia de las planchas del forro del costado que sea inferior al valor mínimo aplicable de w indicado en el párrafo 7 o en el párrafo 8.

12 Al aprobar el proyecto y la construcción de los buques que vayan a construirse conforme a lo dispuesto en la presente regla, las Administraciones tendrán debidamente en cuenta los aspectos generales de la seguridad, incluida la necesidad de mantener e inspeccionar los tanques o espacios laterales y los del doble fondo."

3 Enmiendas consiguientes al Suplemento del Certificado IOPP (modelos A y B)

En el Suplemento del Certificado IOPP (modelos A y B) se añade el nuevo párrafo 2A que figura a continuación:

"2A.1 El buque ha de estar construido de conformidad con la regla 12A y cumple las prescripciones:

del párrafo 6 y de los párrafos 7 u 8 (construcción de doble casco)

del párrafo 11 (aptitud para prevenir escapes accidentales de combustible líquido)

2A.2 El buque no ha de cumplir las prescripciones de la regla 12A.

4 Enmiendas a la regla 21

El texto del párrafo 2.2 actual de la regla 21, Prevención de la contaminación por hidrocarburos procedente de petroleros que transporten hidrocarburos pesados como carga, se sustituye por el siguiente:

"hidrocarburos, distintos de los crudos, con una densidad superior a 900 kg/m³, a 15 °C, o con una viscosidad cinemática superior a 180 mm²/s, a 50 °C; o."

RESOLUCIÓN MEPC.154(55)

(adoptada el 13 de octubre de 2006)

ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973**(Designación de las aguas meridionales de Sudáfrica como zona especial)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones conferidas al Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), en los que conjuntamente se especifica el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1978 y se confiere al órgano competente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973 modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda a la regla 1 del Anexo I revisado del MARPOL 73/78 con miras a designar las aguas meridionales de Sudáfrica como zona especial,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo I revisado del MARPOL 73/78; cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de septiembre de 2007, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de marzo de 2008, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo; y

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el MARPOL 73/78.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO I REVISADO DEL MARPOL 73/78

(Designación de las aguas meridionales de Sudáfrica como zona especial)

En la regla 1.11 se añade el siguiente nuevo subpárrafo .10:

".10 Por *aguas meridionales de Sudáfrica* se entiende la zona marina que se encuentra limitada por las siguientes coordenadas:

31°14' S;	017°50' E
31°30' S;	017°12' E
32°00' S;	017°06' E
32°32' S;	016°52' E
34°06' S;	017°24' E
36°58' S;	020°54' E
36°00' S;	022°30' E
35°14' S;	022°54' E
34°30' S;	026°00' E
33°48' S;	027°25' E
33°27' S;	027°12' E"