

CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

ULTIMA MODIFICACION PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION: 26 DE OCTUBRE DE 1993.

Convenio publicado en el Diario Oficial de la Federación el miércoles 8 de julio de 1992.

DECRETO promulgatorio 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 Buques, 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 Anexos Facultativos III, 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 del mes 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 contengan 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 entiende 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 comprende 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, la 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 operando 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 efluentes 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 consonancia 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, dondequiera 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.

(F. DE E., D.O.F. 11 DE SEPTIEMBRE DE 1992)

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 dondequiera 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 irrazonable 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 actúe 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 un 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

### Detección 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 disposiciones 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 transmisión 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 las 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 notificará 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 como 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 presente 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 el 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 una 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, reformado, 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

### Comunicación de Información

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 su 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 consideren 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 abierto a la adhesión. Los Estados podrán 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 firmado 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 adquiera 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 o Anexo en su forma enmendada.

## ARTICULO 16

### Enmiendas

1) El presente Convenio podrá ser enmendado por cualquiera 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 en el 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, determine 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 representen 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) o 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 estipulan 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 (sic) Anexo del Convenio que no se efectúe 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 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 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 en ello 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 haya sido formalizado o, de no haber 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 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 la asistencia y coordinación del Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, fomentarán la prestación de ayuda a aquellas partes que soliciten asistencia técnica para:

- a) formar personal científico y técnico;
- b) suministrar el equipo e instalaciones de recepción 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 Anexos 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 el 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 adhieran 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 infrascritos, 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 u 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 distinta 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

(F. DE E., D.O.F. 11 DE SEPTIEMBRE DE 1992)

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

4) El informe se complementará, cuando sea oportuno, con cualesquiera otros datos pertinente 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 el 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 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 en el 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 los documentos de justificación.

2) La Parte solicitante informará al Secretario General de la Organización del hecho de haber pedido la constitución de un Tribunal, de los nombres de las Partes en la controversia, y de los Artículos del

Convenio o las Reglas sobre cuya interpretación o aplicación 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 los 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 ha nombrado al miembro del Tribunal cuya designación le incumbe, la otra Parte puede informar directamente al Secretario General de la Organización, quien nombrará al 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 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 del fallecimiento o ausencia. Si dicha Parte no hiciese el nombramiento, continuará el procedimiento de arbitraje con los árbitros restantes. En caso de fallecimiento o ausencia del Presidente del Tribunal, se procederá a nombrar 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 del fallecimiento o ausencia, según lo dispuesto en el presente Artículo.

### ARTICULO V

El Tribunal puede oír y dirimir reconvenciones 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 Presidente Tribunal y todos los gastos generales del arbitraje correrán 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 tengan un 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 hayan 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 dictamine. En 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 de 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 la 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:

(F. DE E., D.O.F. 11 DE SEPTIEMBRE DE 1992)

1) Por "hidrocarburos" se entiende el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fuel-oil, 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 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 petrolero proyectado para transportar indistintamente hidrocarburos o cargamentos sólidos a granel.

6) Por "buque nuevo" se entiende:

a) un buque cuya 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 un 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 del 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 efluente del mismo, si fuera descargado por 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. 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 efluente 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 esté 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 exención 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 arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas y todo otro buque de arqueo 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 de la contaminación por hidrocarburos (1973) de conformidad con lo preceptuado por la Regla 8 3) ó 4) de este Anexo, el intervalo de las visitas periódicas 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 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, 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 dos 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 al 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) que el petrolero se encuentre a más de 50 millas marinas de la tierra más próxima.

iii) que 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 efluente 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 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, 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) 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 arqueado 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 arqueado bruto no menor de 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.

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 efectúe 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 los 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) 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 a) i) de este párrafo, admitiéndose, no obstante, que los buques que hayan de descargar borras 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 efecto 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.

## REGLA 13

### 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 lastrar con agua, excepto en las condiciones previstas en el párrafo 3) de esta 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 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 se transportará nunca agua de lastre en los tanques 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. 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 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 lastre 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 descargas 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 existan 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 descargas 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 descargas de hidrocarburos 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 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.

\* Véase la Recomendación sobre normas internacionales de rendimiento de separadores y oleómetros aprobada por la Organización mediante Resolución 233 (VII).

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 tanques 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\*.

\* Véase la "Guía de mares limpios para petroleros", publicada por la Cámara Naviera Internacional y el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras.

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 por la Organización que satisfaga todas las condiciones 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.

## REGLA 16

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 los 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 los 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.

\* Véase la Recomendación sobre normas internacionales de rendimiento de separadores y oleómetros aprobada por la Organización mediante Resolución A.233(VII)

(F. DE E., D.O.F. 11 DE SEPTIEMBRE DE 1992)

6) El equipo separador 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.

## Tanques para residuos de hidrocarburos (fangos)

- 1) Todos los buques cuyo arqueo 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, a reserva de las siguientes excepciones:
  - a) las descargas de lastre 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:

(F. DE E., D.O.F. 11 DE SEPTIEMBRE DE 1992)

### DIMENSIONADO UNIVERSAL DE BRIDAS PARA CONEXIONES DE DESCARGA

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	6 agujeros de 22 mm. de diámetro equidistantemente colocados 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 milímetros
Pernos y tuercas: cantidad y diámetro	6 de 20 mm de diámetro y de longitud adecuada

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/m<sup>2</sup>.

## 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 entre 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 correspondientes 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 nacional 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 cuenta 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 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. El caso de daños en el fondo se especifican dos condiciones de avería que se aplican separadamente según cual sea la parte afectada del petrolero.

(VEASE ARCHIVO ANEXO)

#### REGLA 23

(VEASE ARCHIVO ANEXO)

#### 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) petroleros 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  $O_c$  u  $O_s$ , 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  $l_c$ , se podrá aumentar hasta el límite máximo de derrame 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 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  $b_i/B$  es igual o mayor que  $1/5$ :

0,2L

2) si  $b_i/B$  es mayor que  $1/5$ :

- cuando no haya un mamparo longitudinal en el eje:

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

- cuando haya un mamparo longitudinal en el eje:

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

5) Para no exceder los 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 dichos tanques mediante válvulas o dispositivos 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

(F. DE E., D.O.F. 11 DE SEPTIEMBRE DE 1992)

Compartimentado y estabilidad

1) Todo petrolero nuevo cumplirá con los criterios de compartimentado y estabilidad después de la 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 aplicará dicha avería en cualquier punto concebible de la eslora del buque, del modo siguiente:

a) en 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 avería si se satisfacen los siguientes requisitos:

a) 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 cierren 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, las pequeñas tapas de escotilla estancas de tanque de carga que mantengan la alta integridad de la cubierta, las puertas estancas correderas 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  $25^\circ$ ; pero dicho ángulo podrá aumentarse hasta  $30^\circ$  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  $20^\circ$  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 aberturas 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) El cumplimiento 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 ó 0.95*
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.

(F. DE E., D.O.F. 11 DE SEPTIEMBRE DE 1992)

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\*

(VEASE ARCHIVO ANEXO)

#### Apéndice II

##### MODELO DE CERTIFICADO

(VEASE ARCHIVO ANEXO)

#### Apéndice III

##### MODELO DE LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS

(VEASE ARCHIVO ANEXO)

## 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/cm<sup>2</sup> 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 información y consideración. Los Gobiernos de las Partes dispondrán de un periodo de noventa días en el que 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 (sic) 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 esta 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) 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 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 y 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) d) 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 la 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 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.

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 clasificados 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 y de 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 los 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 aplicará:

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 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 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 tendrán 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 resultante 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, a 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 serán 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 han 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 y 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 lo 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% del 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 los 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 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 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 prescritas 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) ó 9 c) del presente Anexo, según proceda, serán descargados 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 formando 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 designado o autorizado por el Gobierno de la Parte en el Convenio para vigilar las operaciones reglamentadas por el 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 firmada 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 su 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 de 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 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 causar 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 granel 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 excedan 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 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.

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 la expedición a ese buque de 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 líquidas a granel (1973) a ningún buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte.

(F. DE E., D.O.F. 11 DE SEPTIEMBRE DE 1992)

4) El Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas 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 el 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 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 al 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 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 índice 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 índice 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 del 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 ppm, 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

(VEASE ARCHIVO ANEXO)

## 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	Propilenglicol
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) Traslado de cargamento

4. Fecha del traslado

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

i) De

i) 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)g

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) Trasvase 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

APENDICE V

MODELO DE CERTIFICADO

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCION DE LA CONTAMINACION PARA EL TRANSPORTE DE SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS A GRANEL (1973)

(Nota: En 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 Buque	Señal distintiva (número o letra)	Puerto Arqueo de matrícula bruto
------------------	-----------------------------------	----------------------------------

CERTIFICO:

1. Que este buque ha sido inspeccionado de conformidad con las disposiciones de la Regla 10 el 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.

N. DE E.: A CONTINUACION SE TRANSCRIBEN LAS MODIFICACIONES AL PRESENTE CONVENIO PUBLICADAS EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION.

D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

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 (sic) 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 1o. 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 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 lo 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 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."

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 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 e ductores, 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 e ductores, 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 (sic) 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):

(VEASE ARCHIVO ANEXO)

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 (sic) 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)

N. DE E.: CONSULTAR ANEXO EN EL D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

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 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 ..... m<sup>3</sup>/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)

\* Intercálese la fecha tres años después de la fecha de entrada en vigor del Convenio.

## 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 .....m<sup>3</sup>

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)

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 "si" 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 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 m<sup>3</sup>/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)

\* Intercálese la fecha tres años después de la fecha de entrada en vigor del Convenio.

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 ..... m<sup>3</sup>

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 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 con 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:

N. DE E.: CONSULTAR ANEXO EN EL D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

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 el ..... 19..\*

\*Intercálase la fecha dos o cuatro años después de la fecha de entrada en vigor del Convenio, según proceda.

5.3.2 Los tanques dedicados a lastre limpio están distribuidos del siguiente modo:

N. DE E.: CONSULTAR ANEXO EN EL D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

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 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 confirmado de conformidad (sic) con la Regla 13.6) y el párrafo 4.2.10 de las Especificaciones revisadas relativas 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 operaciones de lavado con crudos, actualizado, que está fechado el .....

5.4.4 El buque no esta 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 lo dispuesto en 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 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 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. 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 hidrocarburoómetro 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 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...tanque(s) dedicado(s) a decantación con una capacidad total de ... m<sup>3</sup>, 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)

6.2.2 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 el ... 19...\*, de conformidad con la Regla 15 1)

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 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, 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 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 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

\* Sólo se indicarán los orificios de salida que puedan ser objeto de vigilancia.

## 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 ..... m<sup>3</sup>/h

8.1.2 un tanque de retención con capacidad de .....m<sup>3</sup>

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 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 exenciones 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 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 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 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) 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 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. Métodos 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

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 trasvasar el agua de sentina a un tanque colector (de decantación ) (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 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.

N. DE E.: CONSULTAR ANEXO EN EL D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS

PARTE II- Operaciones de carga y lastrado  
(Petroteros)

Nombre del buque: .....

Número o letras 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.

N. DE E.: CONSULTAR ANEXO EN EL D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

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). 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 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 del (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 ÚNICAMENTE 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 del (de los) tanques (s) lavado (s) 1.

11. Número de máquinas utilizadas.

12. Hora en que comenzó el lavado.

13. Método de lavado empleado<sup>2</sup>

14. Presión de las 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. Observaciones<sup>3</sup>.

**E) LASTRADO DE LOS TANQUES DE CARGA**

18. Identidad de (de los) tanque (s) lastrado (s)

19. Situación del buque al comenzar el lastrado.

**F) LASTRADO DE LOS TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO (APLICABLE ÚNICAMENTE A LOS BUQUES TANQUE DOTADOS DE TALES 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 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 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 4.

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 indicarán 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 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) 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/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 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 (identifíquese 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 los) 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 o durante ésta?
- 68. ¿Se vigiló la descarga mediante un hidrocarburoómetro?
- 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 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 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.

O) OTROS PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES Y OBSERVACIONES GENERALES

Buques tanque destinados a determinados tráficos

P) TOMA DE AGUA DE LASTRE

77. Identidad del (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.

N. DE E.: CONSULTAR ANEXO EN EL D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

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 (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, 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 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 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.

## 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 TRANSPORTADAS 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 suponga la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado de material estructural 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 exención respecto de lo dispuesto (sic) 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 (sic) 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".

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 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 Lt y todo el puntal del buque en ambos costados, o por lo menos el 30% del área proyectada del forro exterior del fondo a PAs dentro de los límites de Lt, donde Lt y el área proyectada del forro exterior del fondo a 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:

$$\frac{b_i}{B} \text{ (0,5) -----0,1)L}$$

pero sin exceder de 0,2 L

b) Si en los tanques de carga sólo hay un mamparo longitudinal en crujía:

$$\frac{b_i}{B} \text{ (0,25) -----0,15)L}$$

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  $1/5$ :

$$\frac{b_i}{B}$$

$$0,2 L$$

2) si  $\frac{b_i}{B}$  es inferior a  $1/5$

$$\frac{b_i}{B}$$

- 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 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 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.

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. 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 - Cianhídrica 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: Suprímense 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.

N. DE E.: CONSULTAR ANEXO EN EL D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

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 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 (sic) 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 polimetilenpolifenilo

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.

Acido 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 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 contaminación	La letra D indica la categoría de contaminación asignada 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.

(VEASE ARCHIVO ANEXO)

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.

(VEASE ARCHIVO ANEXO)

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 ROZENTAL, SUBSECRETARIO "A" DE RELACIONES EXTERIORES,

CERTIFICA:

Que en 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 diecisiete 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 Internacional, 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 GRANDEL

(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 y contención 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 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 para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel. (Código CGrQ) esté actualizado y sea compatible con el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten 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 APRUEBA, de conformidad con el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, 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 GRANEL

#### (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 apartado correspondiente a "Prevención de incendios" de las Notas aclaratorias.

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: Añádase 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 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 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 Agréguese la nueva nota siguiente:

"Información más amplia con respecto a los extintores indicados en la columna "I" del 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.

N. DE E.: CONSULTAR ANEXO EN EL D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

#### 7 Notas de pie de página para el Código CGrQ

a La disposición 4.17 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 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.

Polietileno-poliaminas

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 a 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 nonilfenol

z No se permite el aluminio

Acido cloroacético (80% como máximo)

Acido 2,2' -dicloropropiónico

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 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 que sean apropiadas.

#### NOTAS ACLARATORIAS

Nombre del producto (columna a)	En algunos casos los nombres 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 Mercaderías Peligrosas. Los números ONU se indican únicamente a título de información.
Categoría de Contaminación (columna c)	<p>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.</p> <p>La categoría de contaminación entre paréntesis indica que al producto se le ha asignado provisionalmente</p>

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.

(VEASE ARCHIVO ANEXO)

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.

(VEASE ARCHIVO ANEXO)

La presente es copia fiel y completa en español 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 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 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 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 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

(VEASE ARCHIVO ANEXO)

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.

(VEASE ARCHIVO ANEXO)

#### APÉNDICE III

(VEASE ARCHIVO ANEXO)

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 (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.

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 Mediterráneo, 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 Antártico 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 arqueo 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 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:

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 aplicarán 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 tanques 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.

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 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 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. 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 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 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 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 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 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)

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.

## 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 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

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 descargas 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

N. DE E.: CONSULTAR ANEXO EN EL D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

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 fuel-oil; capacidad ...m<sup>3</sup>

3.2.4 otros medios aceptables:

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 ..... m<sup>3</sup>/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 volumen de ...m<sup>3</sup>, para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina.

### 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:

### 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.

## 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.

## 6 EXENCIONES

6.1 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.

## 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, 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 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 "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)

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 Petroleros 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 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

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 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.393(X)

2.5 El caudal máximo del sistema es de.... m<sup>3</sup>/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 ...m<sup>3</sup>, 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 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:

N. DE E.:CONSULTAR ANEXO EN EL D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

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 fuel-oil; capacidad ...m<sup>3</sup>

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 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 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 buques está provisto de tanques de lastre separado, en cumplimiento de la regla 13, emplazados de modo que sirvan de protección, en cumplimiento de la regla 13E

5.2.3 Los tanques de lastre separado están distribuidos del siguiente modo:

N. DE E.:CONSULTAR ANEXO EN EL D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

5.3 Tanques dedicados a lastre limpio:

5.3.1 El buque esta 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:

N. DE E.:CONSULTAR ANEXO EN EL D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

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 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 crudos (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 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
- .2 un dispositivo de detención automático

6.1.4 El hidrocarburoómetro 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 crudos 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 de ....tanque(s) dedicado(s) a decantación con una capacidad total de... m<sup>3</sup> 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:

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 agua 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 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 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 QUIMICUROS QUE TRANSPORTEN HIDROCARBUROS

9.1 A título de disposiciones equivalentes para el transporte de hidrocarburos en un buque tanque quimicuro, 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 de m<sup>3</sup>/h.....

9.1.2 un tanque de retención con capacidad de .....m<sup>3</sup>

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 afluyente que contenga hidrocarburos a través del equipo separador de agua e hidrocarburos

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

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 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

## 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 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 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 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 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) ....m<sup>3</sup>
- cantidad total retenida m<sup>3</sup>;

.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) m<sup>3</sup>
- cantidad retenida m<sup>3</sup>

## 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)<sup>2/</sup>;
- .2 trasvase a otro(s) tanque(s) indíquense 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 guardará junto con el Libro registro de hidrocarburos.

## 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 ACUMULADAS EN LOS ESPACIOS DE MÁQUINAS

16 La 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.

1/ 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.

#### 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

N. DE E.:CONSULTAR ANEXO EN EL D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

### 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.\*

\* Esta frase se intercalará únicamente en el Libro registro de hidrocarburos del petrolero destinado a un tráfico determinado.

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.

#### 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 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) 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 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.

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 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 (sic).

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 Método 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); indíquese 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; 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 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 afluyente 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 hidrocarburoómetro?

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 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 m<sup>3</sup>

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 m<sup>3</sup>.

85 Fecha, firma y sello del funcionario de la autoridad rectora del puerto.

N. DE E.:CONSULTAR ANEXO EN EL D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

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 Marítima 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 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.

## 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 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) 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 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 13F y 13G 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 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 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 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) 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 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 mas alta, ignorando el trancanil 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:

$$w = 0.5 + \frac{PM}{20\,000} \text{ (m) o bien}$$

$w = 2,0 \text{ m}$ , 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:

$$f \cdot H_c \cdot p_c \cdot g + 100D < d_n \cdot p_s \cdot g$$

donde

$h_c$  = altura de la carga que esté en contacto con las planchas del fondo, en metros

$p_c$  = densidad máxima de la carga, en t/m<sup>3</sup>

$d_n$  = calado mínimo de servicio en cualquier condición de carga prevista, en metros

$p_s$  = densidad del agua de mar, en t/m<sup>3</sup>

$D_p$  = 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/s<sup>2</sup>)

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 m<sup>3</sup>, a menos que se dispongan tanques o espacios laterales de conformidad con el párrafo 3) a) que cumplan con los siguiente:

$$w = 0,4 + \frac{2,4 PM}{20,000} \text{ (m)}$$

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.

N. DE E.:CONSULTAR ANEXO EN EL D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

#### 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 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 aquella 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 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 (sic) 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 (sic) 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 esté 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.

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 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

1) 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 arqueado 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

(VER ARCHIVO ANEXO)

## APENDICE III

### LISTA DE OTRAS SUSTANCIAS LIQUIDAS

(VER ARCHIVO ANEXO)

## 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 irá provisto de un Libro registro de carga en el que se consignarán las operaciones de carga/lastrado pertinentes.

NOMBRE DEL BUQUE: .....

NUMERO O LETRAS DISTINTIVOS: .....

## PROYECCION HORIZONTAL DE LOS TANQUES DE CARGA Y DE LOS TANQUES DE LAVAZAS

(Se cumplimentará a bordo)

N. DE E.: CONSULTAR ANEXO EN EL D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

### INTRODUCCION

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 D.

### 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 descargon (sic) 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:

N. DE E.: CONSULTAR ANEXO EN EL D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

## APENDICE V

### MODELO DE CERTIFICADO

Se sustituye el modelo de certificado existente 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 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)

N. DE E.: CONSULTAR ANEXO EN EL D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

### 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.

N. DE E.: CONSULTAR ANEXO EN EL D.O.F. 26 DE OCTUBRE DE 1993.

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 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 SUCEOS 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 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 I 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

#### 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

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