LEY 12 DE 1981

(ENERO 19)

Por medio de la cual se aprueba la “Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques”, firmada en Londres el 2 de noviembre de 1973, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques, 1973, firmado en Londres el 17 de febrero de 1978 y se autoriza al Gobierno Nacional para adherir a los mismos.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

ARTICULO 1º.-Apruébase la “Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buque”, firmada en Londres el 2 de noviembre de 1973 y autorizase al Gobierno Nacional para adherir al mismo, cuyo texto es:

“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 también 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 internacional del medio marino por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, y reducir a un mínimo la descara 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 afluentes 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 aéreodeslizadores, 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 la 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 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.

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, solo presenten 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 finalidad 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.

) 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 y 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 presunta transgresión, y a la Organización, noticia de la actuación emprendida.

5) Toda Parte podrá así mismo 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.

Demoras innecesarias a los buques

1) Se hará todo lo posible para evitar que el buque sufra 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.

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, tendrán 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, pata 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 las 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 reinvindicaciones 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 en 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 II

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 actuaren 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

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 comprometerá a informar a la organización acerca de los resultados de tales investigaciones siempre que consideren que con esta información contribuirán a determinar qué modificaciones convendrán 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 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 hayan 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 articulo en relación con algún Anexo facultativo y que no haya aceptado posteriormente dicho anexo de conformidad con el párrafo 2) del presente articulo 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 articulo, así como de todo instrumento recibido y depositado de conformidad con el párrafo 2) del presente articulo.

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 articulo en relación con dicho anexo.

3) La Organización informará a todos los Estados que hayan firmado en 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 del Convenio o 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 de 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 de 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 flota 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 éste 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 representan como mínimo el cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, según cuál de esas dos condiciones se cumpla antes, notifiquen a la Organización que rechaza 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 articulo o al Protocolo II del Convenio; o al Protocolo I o a un anexo del Convenio que no se efectúe con arreglo al procedimiento especificado en el inciso iii) del apartado 1) 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 las Partes que hayan declarado que la aceptan;

ii) en el caso de una enmienda al Protocolo I, a un apéndice de un anexo o a un anexo del Convenio une se efectúe con arreglo al procedimiento especificado en el inciso iii) del apartado f) de éste párrafo, la enmienda que se considere aceptada de conformidad con las condiciones precedentes entrara en vigor seis meses después de su aceptación con respecto a todas las Partes, exceptuadas aquellas que, antes de esa fecha, hayan declarado 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:

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 electo 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 Convento.

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 buque, se aplicará solamente a los buques cuyo trato 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 las 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 las 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 de 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 de haber recibido tal notificación de la fecha en que ha recibido 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

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 las 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 encuentre 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 obligaciones 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 específica en el párrafo 2) a) del artículo 8 del Convenio.

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 marco

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

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

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

ARTICULO IV

Contenido del informe

1) El informe contendrá, en términos generales:

a) la identificación del buque;

b) la hora y fecha del suceso;

c) la situación del buque cuando ocurrió el suceso;

d) las condiciones de mar y viento reinantes a la hora del suceso; y

e) todo detalle pertinente sobre la condición del buque.

2) El informe contendrá, en particular:

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

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

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

d) el nombre del consignador, consignatario o fabricante.

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

4) El informe se complementará. cuando sea oportuno, con cualesquiera otros datos pertinentes 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

(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 por 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 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, el 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 articulo, 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 articulo 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 articulo.

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 del 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 tenga un interés de índole jurídica que pudiera ser afectado por el dictamen del Tribunal, podrá, con el consentimiento del Tribunal, sumarse al procedimiento del 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 información 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 no comparecencia de una Parte no constituirá impedimento 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 cuanto 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 I

Definiciones

A los efectos del presente Anexo:

1) Por “hidrocarburos” se entiende el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fueloil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación (distintos de los de tipo petroquímico que están sujetos a las disposiciones del Anexo II del presente Convenio) y, sin que ello limite la generalidad de la enumeración precedente, las sustancias que figuran en la lista del apéndice I 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 “petróleo” se entiende todo buque construido o adoptado para transportar principalmente hidrocarburos a granel en sus espacios de carga; este termino 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 transportados cargamento total o parcial de hidrocarburos a granel.

5) Por “buque de carga combinado” se entiende todo petróleo proyectado par transportar indistintamente hidrocarburos o cargamentos sólidos a granel.

6) Por “buque nuevo” se entiende:

a) un buque cuyo contrato de construcción se formaliza 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 del 30 de junio de 1976; o

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

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 11º Sur, longitud 142º 08' Este; hasta un punto de latitud 10º 35' Sur, longitud 141º 55' Este; desde allí a un punto en latitud 10º 00' Sur, longitud 142º 55' Este; y luego sucesivamente, a

latitud 90 10' Sur, longitud 143º 52' Este

latitud 90 00' Sur, longitud 144º 30' Este

latitud 130 00' Sur, longitud 144º 00' Este

latitud 150 00' sur, longitud 146º 00' Este

latitud 180 00' Sur. longitud 147º 00' Este

latitud 210 00' Sur, longitud 153º 00' Este

y, finalmente, desde esta posición hasta un punto de la costa de Australia en latitud 24º 42' Sur, longitud 153º 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 del 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 costa 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, silos datos obtenidos con el mencionado dispositivo muestran que el contenido de hidrocarburos en el efluente no exceda 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 estas en los diversos Anexos del presente Convenio.

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, 24 4) estipuladas en este Anexo para los petroleros, salvo cuando dicha capacidad total sea inferior 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 aplicará 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 permita aplicar, por irrazonable o impracticables, 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 al 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 la Organización los transmitirá a las Partes en el Convenio para información 5 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

Todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas y todo otro buque del 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) 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 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 están 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 constaren 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 de 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 período de validez estipulado por la Administración; este período no excederá de cinco años desde la fecha de expedición, salvo en los casos previstos en os 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 período superior a cinco meses y el buque al que se haya concedido tal prorroga 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 período 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 hidrocarburos 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 hidrocarburo no exceda de 60 litros por mitilla marina:

v) que la cantidad total 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;

iii) que el buque este en ruta.

iv) que el contenido de hidrocarburos de 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 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 disolución, 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 41º N y el límite occidental en el meridiano 5º 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 57º 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 41º 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 (12º 8’ 5N, 43º 19’ 6E) y Huns Murad (12º 40’ 4N, 43º 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 (22º 30’ N, 59º 48’ E) y Ras al Fateh (25º 04’ N, 61º 25’ E).

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

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

3) a) A reserva de las disposiciones de la Regla 11 del presente Anexo estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde petroleros y desde buques no petroleros de arqueo bruto 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 este párrafo serán retenidos a bordo o descargados en instalaciones de recepción.

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

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 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:

a) 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 se comprometen 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 período que transcurra entre el 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 de enero de 1977 pero posterior a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, a partir de 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 sí 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) 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 período 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 la 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 mostrarse los servicios e instalaciones de recepción prescritos en la Regla 12 del presente Anexo para el 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 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 aprobados 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 servicio 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 éstos 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;

e) 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) a) 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 la instalaciones y servicios que se monten en puertos y terminales en virtud del párrafo 2) b) de esta Regla tendrán capacidad suficiente para recibir todos los residuos retenido 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 3) de esta Regla habrán de estar montados a más tardar un año después de la fecha de entrada en vigor el 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 y 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 lastre 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 + 0.02 L;

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 0.015 L; 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 mts. 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 superiora 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 liquido, haya que meter agua de lastre que no sea lastre limpio en tanques de combustible liquido, 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 l)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 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 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 el 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 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 decantalación.

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 de 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 incumplirán con todas las disposiciones especifica das 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 efectúe en ningún momento descarga alguna de hidrocarburos, como no sea de acuerdo con las condiciones especificadas en la Regla 9 de este Anexo *.”

4) Las prescripciones de los párrafos 1), 2) y 3) de esta Regla, no se aplicarán a los petroleros de menos de 150 toneladas de arqueo bruto, para los cuales el control de descargas 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 posea. Esta exención 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 obtenerlos equipos prescritos por la Regla 9 i) 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 de acuerdo con procedimientos establecidos por la Organización que satisfagan 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.

* Véase la “Gula de mares limpios para petroleros”, publicada por la Cámara Naviera Internacional y el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras

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 llevara el equipo siguiente:

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

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

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 de 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 dispositivo de vigilancia y control se pondrá en funcionamiento tan pronto como se efectúe cualquier descara 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 determinada mediante un procedimiento manual.

6) El equipo separador de agua e hidrocarburos o el sistema de filtración de hidrocarburos se ajustará a características de provecto homologadas por la Administración y permitirá garantizar que el contenido de cualquier mezcla oleosa que se descargue 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*.

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

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

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

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

Regla 17

Tanques para residuos de hidrocarburos (fangos)

1) Todos los buques cuyo arqueo bruto sea igual o mayor de 400 toneladas tendrán un tanque o tanques de capacidad suficiente, teniendo en cuenta el tipo de maquinaria un 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 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

2) En todo petrolero los conductos para la descarga en el mar de efluentes permitidos según Regla 9 del presente Anexo correrán hasta 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 efectúan 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 separado 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:

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 del círculo de pernos 183 milímetros

Ranuras en la brida 6 agujeros de 22 milímetros de diámetro equidis- tantemente 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, 6 de 20 mm. de diámetro y de longitud adecuada.

cantidad y diárietro.

La brida estará proyectada para acoplar conductos de un diámetro interior máximo de 125 mm. y será de acero u otro material equivalente con una cara plana. La brida y su empaquetadora, que será de material inatacable por los hidrocarburos, se calcularán para una presión de servicio de 6 kg/m2.

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 específica el Apéndice III de este Anexo.

2) En el Libro Registro de Hidrocarburos se harán los asientos oportunos, tanque por tanque, cada ve 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 tanque de decantación;

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

b) En los buque 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 cocí inciso i) de este 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 aluna 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 u 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

período 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 adiento efectuado en su Libro Registro de Hidrocarburos será admisible en cualesquiera 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 cuente 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. En 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.

a) Daños en el costado

i) Extensión longitudinal (ic)

ii) Extensión transversal (t) :

(desde el costado hacia el interior del buque. Perpendicularmente a su eje longitudinal, al nivel correspondiente al franco bordo de verano asignado)

iii) Extensión vertical (Vc) 1/3 L 2/3 ó 14.5 metros de ambas la que sea menor.

de ambas la que sea menor

desde la línea de base hacia arriba sin limitación

b) Daños en el fondo

i) Extensión longitudinal (1s)

ii) Extensión transversal (ts)

iii) Extensión vertical desde la línea de base (vs): En 0.3 L desde la perpendicular de proa

L/ 10

B/6 ó 10 metros de ambas la que sea menor, pero nunca inferior a 5 metros

B/ 15 ó 6 metros de ambas la que sea menor En cualquier otra parte del buque

L/ 10 ó 5 metros de ambas la que sea menor

5 metros

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

Regla 23

Derrame hipotético de hidrocarburos

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

a) caso de darlos en el costado:

Oc = SWi + SKi Ci (I)

b) caso de daños en el fondo:

OS = 1/3 (SZi Wi + SZi Ci) (II)

Siendo:

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

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

Z = 1- h; vsi cuando h es igual o mayo que vs se tomará Zi igual a cero.

bi = anchura (en metros) del tanque lateral considerado medida desde el costado hacia el interior del buque perpendicularmente a su eje longitudinal, a nivel correspondiente al

franco bordo de verano asignado.

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

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

2) Si hay un espacio vacío o tanque de lastre separado de longitud menor que 1c según la definición de la Regla 22 de este Anexo situado entre tanques laterales de hidrocarburos, O en la fórmula (I) se puede calcular a partir del volumen Wi siendo éste el volumen de ese tanque (si son de igual capacidad) o del más pequeño de los dos (si difieren en capacidad) adyacentes a tal espacio, multiplicado por Si definido a continuación, y tomando para el resto de los tanques laterales afectados por la avería supuesta el valor del volumen total real.

Si = 1-1i / 1c

siendo 1i = longitud (en metros) del compartimiento vacío o tanque de lastre separado considerado.

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

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

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

altura del doble fondo menos la altura del pozo.

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

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

Os = ¼ (SZi Wi + SZi Ci) (III)

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

Regla 24

Disposición de los tanques de carga y limitación

de su capacidad

1) Todo petrolero nuevo cumplirá con lo prescrito en esta Regla. Todo petrolero existente habrá de cumplir también con esta Regla dentro de un plazo dedos arlos 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 1º de enero de 1977; o

b) petroleros que reúnan las dos condiciones siguientes:

i) que su entrega no sea posterior al 10 de enero de 1977, y

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

2) La capacidad y disposición de los tanques de carga de los petroleros serán tales que el derrame hipotético Oc, u Os calculado de acuerdo con la Regla 23 de este Anexo, en cualquier punto de la eslora del buque, no exceda de 30.000 mts3 ó 400 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% de 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 1ci se podrá aumentar hasta el límite máximo de derrame hipotético de hidrocarburos, a condición de que la anchura del tanque lateral sea superior a tc.

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

a) Si no hay mamparo longitudinal:

0.1 L

0.15 L

c) si hay dos o más mamparos longitudinales:

i) para los tanques laterales:

0.2 L

ii) para los tanques centrales:

1) Si bi /B es igual o mayor que /5

0.2 L

2) Si bi /B es mayor que 1/5:

cuando no haya un mamparo longitudinal en el eje

(0.5 bi /B + 0.1) L

-cuando haya un mamparo longitudinal en el eje:

(0.25 bi /B + 0.15) L.

5) Para no exceder los límites de volumen estipulados en los párrafos 2), 3) y 4) de ésta 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 abierta.

Regla 25

Compartimentado y estabilidad

1) Todo petrolero nuevo cumplirá con los criterios de compartimentado y estabilidad, después de avería especificados en el párrafo 3) de esta Regla después de la avería supuesta en el costado o en el fondo especificada en el párrafo 2) de esta Regla, para cualquier calado de servicio que refleje las condiciones reales de carga parcial o completa compatibles con el asiento y resistencia del buque y los pesos específicos de la carga. Se 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 sólo 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 darlos en el costado o en el fondo será la especificada en la Regla 22 de este Anexo, salvo que la extensión longitudinal de los darlos en el fondo dentro de 0.3 L desde la perpendicular de proa será la misma que la extensión de los daños en el costado,

tal como se específica 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 específica 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 tanques de carga que mantengan la alta integridad de la cubierta, las puertas estancas correderas maniobrales a distancia y los portillos laterales de cierre permanente.

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

c) Se investigará la estabilidad en la etapa final de inundación, pudiéndose considerar como suficiente sí la curva de brazos adrizantes tiene una amplitud mínima de 20 fuera de la posición de equilibrio asociada a un brazo residual máximo de por lo menos 0.1 metro, la Administración tomará en consideración el peligro que puedan presentar las 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 específicos y el efecto de las carenas liquidas 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 alojamientos 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 compartimientos parcialmente llenos se relacionará con la cantidad d 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 5º para los tanques parcialmente llenos.

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

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 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 a cría definidos en esta Regla, inclusive el efecto de las concesiones que hayan podido permitirse en virtud de párrafo 1) c) de esta Regla.

APENDICE I

Soluciones asfálticas Bases para gasolina

Bases para mezclas asfálticas Bases Alkilicas

impermeabilizantes bituminosos Bases reformadas

Residuos de primera destilación Bases polímeras

Hidrocarburos Gasolinas

Aceite clarificado Natural

Crudos de petróleo De automóvil

Mezclas que contengan crudos de petróleo De aviación

Diesel-oil Directa de columna

Fuel-oil N 4 Fuel-oil No I (Keroseno)

Fuel-oil N 5 Fuel-oil No-l-D

Fuel-oil N0-6 Fuel-oil-N° 2

Fuel-oil-residual Fuel-oíl-N 2-D

Bitumen para riego de afirmados

Aceite para transformadores

Aceite para transformadores

Aceites aromáticos (excluidos los aceites Combustibles para reactores

vegetales) JP-1 (Keroseno)

Aceites lubricantes y aceites base JP-3

Aceites minerales JP-4

Aceites para automación JP-5 (Keroseno pesado)

Aceites penetrantes ATK-(turbo-fuel)

Aceites ligeros (spindle) Keroseno

Aceites para turbinas Alcohol mineral

Destilados aftas

Fracción directa de columna Disolventes

Corte de expansión petróleo

Fracción intermedia

Gas oil

De craqueo (cracking)

* La lista de hidrocarburos no debe considerarse necesariamente como enumeración exhaustiva.

APENDICE II

Modelo de certificado

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCION

DE LA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS

(1973)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, con la autorización del Gobierno de

.....

(nombre oficial completo del país)

por.....

(título oficial completo de la persona u organización competente autorizada en virtud de las disposiciones del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973).

Nombre del Señal distintiva Puerto de Arqueo

Tipo de buque:

Petrolero/buque de carga combinado *

Carguero de asfalto *

Buque que, no siendo petrolero, esté equipado con tanques de carga sujetos a la Regla 22 del Anexo I del Convenio*

Buque distinto de los arriba mencionados *

Buque nuevo/existente *

Fecha del contrato de construcción o de reforma importante: .....

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

Fecha de entrega o de terminación de una reforma importante .....

* Táchese la designación que no corresponda.

Parte A Para los buques [1] [2]

El buque está provisto,

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

400 toneladas, de:

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

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

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

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

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

Pormenores relativos a las prescripciones cuya exención se concede en virtud de la Regla 22) y 24) a) del Anexo I del Convenio

Observaciones:

* Táchese según proceda

Parte B Para los petroleros i 2

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

Certifico que este buque:

a) está sujeto a las normas de construcción prescritas por la Regla 24 del Anexo I del Convenio y las cumple3

b) no está sujeto a dichas normas3

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

La distribución del lastre separado es la siguiente

Tanque Cantidad Tanque Cantidad

1. Esta parte será complementada para los petroleros, los buques de carga combinados y los cargueros de asfalto, y se harán los asientos que sean aplicables en el caso de los buques no petroleros que estén construidos y utilizados para transportar hidrocarburos a granel en cantidad total, igual o superior a 200 metros cúbicos.

2. No se exige reproducir esta página en los Certificados expedidos a los buques distintos de los indicados en la nota 1.

3. Táchese según proceda.

CERTIFICO

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

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

Este certificado tiene validez hasta ..... a reserva de las visitas intermedias que habrán de realizarse a intervalos de .....

Expedido en .....

(lugar de expedición del Certificado)

..... 19... .....

(firma del funcionario debidamente autorizado que expida el Certificado)

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

Refrendado para los buques existentes4

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

Firmado .....

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar de refrendo .....

Fecha de refrendo .....

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

_____

4. No se exige reproducir este asiento en ningún otro Certificado que no sea el primero

expedido a un buque.

Visitas intermedias

Certifico que en la visita intermedia prescrita por la Regla 41) c) del Anexo I del Convenio, se ha comprobado que este buque y el estado del mismo cumplen con las disposiciones pertinentes del citado Convenio.

Firmado .....

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

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

De acuerdo con las disposiciones de la Regla 82) y 4 del Anexo I del Convenio se prorroga la validez del presente Certificado hasta

.....

Firmado .....

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

APENDICE III

Modelo de Libro Registro de Hidrocarburos

LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS

I-Para petroleros1

Nombre del buque .....

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

Viaje de .....(fecha) ..... a ..... (fecha) .....

a) Embarque de cargamento

1. Fecha y lugar de carga

2. Tipos de hidrocarburos cargados

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

4. Cierre de las compuertas de los tanques de carga, de las válvulas de las tuberías correspondiente y los dispositivos análogos de cierre al concluir la carga2

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

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

1. Esta Parte será complementada por los petroleros, los buques de carga combinados y, los cargueros de asfalto, y se harán los asientos que sean aplicables en el caso de los buques no petroleros que estén construidos y utilizados para transportar hidrocarburos a granel en cantidad total, igual o superiora 200 mts. cúbicos. No se exige reproducir esta Parte en el Libro Registro de Hidrocarburos entregados a buques distintos de los arriba indicados.

2. Las compuertas, válvulas y dispositivos análogos de cierre que se mencionan aquí son los señalados en las Reglas 20 2) a) iii). 23 y 24 del Anexo I del Convenio.

b) Trasvase de cargamento a bordo durante el viaje

5. Fecha de trasvase a bordo

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

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

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

Fecha de asiento …… Oficial a cargo dé la operación ……. El Capitán ……..

c) Desembarque de cargamento

8 Fecha y lugar de desembarque de cargamento

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

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

11. Apertura de las compuertas de los tanques de carga de las válvulas correspondientes y de los dispositivos análogos de cierre antes del desembarque de cargamento2

12. Cierre de las compuertas de los tanques de carga, de las válvulas de las tuberías correspondientes y de los dispositivos análogos de cierre al concluir el desembarque de cargamento2

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

Fecha del asiento ……. Oficial a cargo de la operación ……. El Capitán ……

d) Lastrado de los tanques de carga

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

14. Fecha y situación del buque al comenzar el lastrado

15. Si se utilizaron válvulas de conexión entre las tuberías de carga y las de lastre separado, indíquense hora, fecha y situación del buque al a) abrirse y b) cerrarse las válvulas.

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

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

e) Limpieza de los tanques de carga

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

17. Fecha y duración de la limpieza

18. Métodos de limpieza3

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

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

f) Descargas de lastre contaminado

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

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

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

23. Cantidad descargada en el mar

24. Cantidad de agua contaminada trasvasada al (los) tanque (s) de decantación (identifíquense en (los) tanque (s) de decantación)

25. Fecha y puerto de descarga en instalaciones de recepción en tierra (de ser esto aplicable)

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

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

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

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

g) Descarga de agua de los tanques de decantación

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

30. Tiempo de sedimentación a partir de la última entrada de residuos, o

31. Tiempo de sedimentación a partir de la última descarga

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

33. Sonda del contenido total al comienzo de la descarga

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

35. Cantidad a granel descargada y régimen de descarga

36. Cantidad finalmente descargada y régimen de descarga

37. Fecha, hora y situación del buque al concluir la descarga

38. Velocidad (es) del buque durante la descarga

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

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

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

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

Fecha de asiento……. Oficial a cargo de la operación …….. El Capitán …….

h) Eliminación de residuos

43. Identidad de los tanque (s)

44. Cantidad eliminada de cada tanque

45. Método de eliminación de residuos:

a) Instalaciones de recepción

b) Mezclados con la carga

c) Trasvase de otro (s) tanque (s) (identifíquense estos tanques)

d) Otro método (especifíquese)

46. Fecha y puerto de eliminación de residuos

Fecha de asiento ..... Oficial a cargo de la operación ..... El Capitán .....

i) Descarga de lastre limpio contenido en tanques de carga

47. Fecha y situación del buque al comenzar la descarga de lastre limpio

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

49. ¿Se vació (vaciaron) el (los> tanque (5)?

50. Situación del buque al concluir la descarga si fuera distinta de la indicada en la casilla 47

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

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

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

Fecha de asiento ..... Oficial a cargo de la operación .....El Capitán .....

j) Descarga en el mar de aguas de sentina que contengan hidrocarburos acumulados en, los espacios de máquinas durante la permanencia en puerto4

54. Puerto

56. Cantidad eliminada

57. Fecha y lugar de eliminación

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

Fecha de asiento ..... Oficial a cargo de la operación ..... El Capitán .....

k) Descargas de hidrocarburos accidentales o excepcionales

59. Fecha y hora del suceso

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

61. Cantidad aproximada y tipo de hidrocarburos

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

Fecha de asiento ..... Oficial a cargo de la operación .....El Capitán .....

4 Si la bomba es de funcionamiento automático y descarga en todo momento a través de un separador, bastará anotar cada día: “descarga automática de las sentinas a través del separador”.

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

.....

Fecha de asiento ..... Oficial a cargo de la operación .....El Capitán .....

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

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

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

II-Para buques no petroleros

Nombre del buque .....

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

a) Lastrado o limpieza de los tanques de combustible líquido

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

2. Dígase sí se limpiaron desde la última vez que contuvieron hidrocarburos y, de no ser así, el tipo de hidrocarburos que se transportaron con anterioridad

3. Fecha y situación del buque al comenzar la limpieza

4. Fecha y situación del buque al comenzar el lastrado

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

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

6. Fecha y situación del buque al comenzar la descarga

7. Fecha y situación del buque al concluir la descarga

8. Velocidad (es) del buque durante la descarga

9. Método de descarga (dígase si fue a una instalación receptora o a través del equipo instalado a bordo)

10. Cantidad descargada

Fecha de asiento ..... Oficial a cargo de la operación .....El Capitán .....

c) Eliminación de residuos

11. Cantidad de residuos que se retuvieron a bordo

12. Métodos de eliminación de residuos:

a) instalaciones de recepción

b) mezclados con la siguiente carga de combustible

c) trasvase a otro (s) tanque (s)

d) otro método (especifíquese)

12. Fecha y puerto de eliminación de residuos

Fecha de asiento ..... Oficial a cargo de la operación .....El Capitán .....

d) Descargas en el mar de aguas de sentina que contengan hidrocarburos acumulados en los espacios de máquinas durante la permanencia en puerto5

14. Puerto

15. Duración de la estadía

16. Cantidad descargada

17. Fecha y lugar de la descarga

18. Métodos de descarga

a) A través de equipo separador de agua e hidrocarburos

b) a través de un sistema de filtración de hidrocarburos

c) a través de equipo separador de agua e hidrocarburos con sistema de filtración de los mismos

d) en instalaciones de recepción

Fecha de asiento ..... Oficial a cargo de la operación .....El Capitán .....

5. Si la bomba es de funcionamiento automático y de carga en todo momento a través de un separador, bastará anotar cada día: “descarga automática de las sentinas a través del separador”.

c) Descargas accidentales o excepcionales de hidrocarburos

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

21. Cantidad aproximada y tipo de hidrocarburos

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

Fecha de asiento ..... Oficial a cargo de la operación .....El Capitán .....

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

Fecha de asiento ..... Oficial a cargo de la operación .....El Capitán .....

g) Buques nuevos de arqueo bruto igual o superior a 4.000 toneladas.

¿Se ha transportado lastre contaminado en los tanques de combustible? Si/No ..... En caso afirmativo indíquense qué tanques fueron lastrados de esa forma y el método empleado para descargar el lastre contaminado
.....
.....

Fecha de asiento ..... Oficial a cargo de la operación .....El Capitán .....

h) Otros procedimientos operativos y observaciones generales

Fecha de asiento ..... Oficial a cargo de la operación .....El Capitán .....

ANEXO II

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR SUSTANCIAS

NOCIVAS LIQUIDAS 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 I del presente Convenio cuando transporte 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 19) del Anexo I del presente Convenio.

5) "Sustancias líquidas" son aquellas cuya presión de vapor no excede de 2.8 kg/cm2 a una temperatura de 37.8 0C.

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 34), 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 liquidas.

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) e) del Anexo I del presente Convenio.

Regla 2

Ambito de aplicación

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 1.

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 o 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 liquidas 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 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 cii el que cursar observaciones a la Organización a efectos de clasificación de la sustancia.

Regla 4

Otras sustancias liquidas

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 aliciente 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 nexo.

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 los dispuesto en el Regla 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 a 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 qué 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:

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

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 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, sise

trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques in 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 dela estela del buque inmediata a su popa;

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

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

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

3) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría C, tal como se definen en la Regla 3 1) e) 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, sise 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 no excede de 10 partes por millón de la porción de la estela del buque inmediata a su popa;

c) que la cantidad máxima de cara echada al mar desde cada tanque y desde sus correspondientes tuberías no excedan 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 u Otros residuos o mezclas que contengan dichas sustancias, a menos que cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, sise 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 al 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 de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias Silos 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, sise 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

8) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría B, tal como se definen en la Regla 3 1) b) de este Anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias, a menos que se cumplan con 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 inmediata 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, sise 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 correspondientes tuberías no excede de la cantidad máxima permitida de acuerdo con los métodos mencionados en el apartado b) de este párrafo, la cual no serán en ningún caso mayor de 1 metro cúbico ó 1/3.000 de la capacidad de! 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.

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 aguas 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 lecha 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 período 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 necesaria 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 qué 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 Regia 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 este 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:

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 e. 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 vacado el tanque y sus bombas y tuberías correspondientes, y que la cantidad de cargamento que queda en el tanque igual o inferior a la cantidad en que se base 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) y 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 reservas 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 agotaran las tuberías de conducción de la carga que sirvan a ese tanque y se hará a 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 dé las zonas especiales, sise 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 prescrita para que tal descarga esté permitida. Se hará el asiento pertinente en el Libro de 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 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 á 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 haya 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 sustancia que quede en el tanque, se aplicarán las normas de dilución de la sustancia prescrita para que tal descarga esté

permitida. Se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;

iii) si no se descargan en el mar las aguas de lavado de 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 alguna sustancia 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 proceso 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 separado del mismo, en la forma que específica 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 liquidas:

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 del 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 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 la 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 liquidas 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 desustancias nocivas líquidas a granel (1973) de conformidad con lo preceptuado en la Regla 12 2) 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 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 desustancias nocivas líquidas a granel (1973) expedido en virtud de la Regla 11 de este Anexo.

3) 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 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 liquidas a granel (1973) a ningún buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte.

4) El certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas liquidas a granel (1973) se redactará en un idioma oficial del país que lo expida conforme al modelo que figura en el Apéndice Y 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 período de validez estipulado por la Administración; este periodo no excederá en 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 período 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 de 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 sustanciasen 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

Categoría A

Sustancias bioacumulables y que puedan 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 lppm); 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 ppm, pero menor de 10 ppm) cuando se da particular importancia a otros factores de 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 1 ppm, 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

Sustancias ligeramente tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 2, definido por TLm igual mayor de 10 pero menor de 100 ppm), así como algunas otras sustancias que son prácticamente no tóxicas para la ida 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 práctica mente 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 oxigeno (DBO) elevada; o que son altamente peligrosas para la salud humana, con un LD50 menor de 5 mg/kg; o que causan 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 LD 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 líquidas transportadas

a granel

SUSTANCIA N° ONU

Categoría de contaminación que regirá para las descargas en régimen operativo

Concentración residual (porcentaje de peso)

I

Regla 3 del Anexo II)

II Regla 5 1) del Anexo II)

III

Fuera de las zonas especiales

Regla 5 7) del Anexo II)

IV

Dentro de las zonas especiales

Aceite de alcanfor 1130 B

Acetaldehido 1189 C

Acetato de etilo 1173 D

Acetato de 2-etoxietilo * 1172 D

Acetato de iso-amilo 1104 C

Acetato de iso-butilo 1124 D

Acetato de metilo 1231 D

Acetato de n-amilo 1104 C

Acetato de n-butilo 1123 D

Acetato de n-propilo * 1276 C

Acetato de vinilo 1301 C

Acetona 1090 D

Acetoncianhidrina 1541 A 0.1 0.05

Acido acéico 1842 C 0.! .05

Acido acrílico * — C

Acido butírico — B

Acido cítrico (10-25%) — D

Acido clorhídrico 1789 D

Acido cloruacético 1750 C

Acido clorosulfónico 1754 C

Acido cresílico 2022 A 0.1 0.05

Acido fluorhídrico (40% en solución acuosa) 1790 B

Acido fórmico 1779 D

Acido fosfórico 1805 D

Acido nítrico al 90% 2031

* /2032 C

Acido heptanóico * — D

Acido láctico — D

Acido oxálico (10-25%) — D

Acido propiónico 1848 D

Acido sulfúrico 1830

/1831

/1832 C

Acrilato de 2-etilhexilo * — D

Acrilato de etilo 1917 D

Acrilato de iso-butilo — D

Acrilato de metilo 1919 C

Acrilato de n-butilo — D

Acrilonitrilo 1093 B

Acroleina 1092 A 0.1 0.05

Adiponitrilo — D

Alcohol alílico 1098 B

Alcohol bencílico — D

Alcohol 2-etilhexilico — C

Alcohol furfurílico — C

Alcohol iso-butílico 1212 D

Alcohol metilamílico — D

Alcohol o-amílico — D

Alcohol nonilico * — C

Alcohol n-propílico 1274 D

Aldehido iso-butírico 2045 C

Aldehido n-butírieo 1129 B

Alumbre (solución al 15%) — D

Aminoetiletanolamina (Hidroxietil-etilendiamina) * — D

Amoniaco (al 20% en solución acuosa) 1005 B

Anhídrido acético 1715 C

Anhídrido ftálico (licuado) — C

Anhídrido propiónico 1848 D

Anilina 1547 C

Benceno 1114 C

Bicromato sódico (solución) — C

Butilenglicoles — D

Butirato de butilo * — B

Cielohexano 1145 C

Cielohexano iso-propílico — D

Ciclohexanol — D

Ciclohexanona 1915 D

Ciclohexilamina * — D

p-eimeno (iso-propiltolueno) * 2046 D

Clorhidrinas (brutas) * — D

Cloropreno * 1991 C

p-clorotolueno — B

Cloruro de acetilo 1717 C

Cloruro de alilo 1100 C

Cloruro de bencilo 1738 B

Cloruro de metileno 1593 B

Cloruro de vinilideno * 1303 B

Creosota 1334 A 0.1 0.05

Cresoles 2076 A 0.1 0.05

Crotonaldehido 1143 B

Cumeno 1918 C

Decahidronaftaleno (Decalina) 1147 D

Decano * — D

Diacetonaleohol * 1148 D

Dibromuro de etileno 1605 B

Diclorobencenos 1591 A 0.1 0.05

Dicloroetano 1184 B

Dicloropropano

Dicloropropeo mezcla (fumigante para el suelo DD) 2047 B

Dietilamina 1154 C

Dietílbenceno (mezcla de isómeros) 2049 C

Dietilcentona (3 Pentanona) 1156 D

Dietilentriamína * 2079 C

Difenilo-óxido de difenilo, mezclas * — D

Di-iso-butil-cetona 1157 D

Di-iso-butileno * 2050 D

Di-iso-propanolamina — C

Di-iso-propilamina 1158 C

Dimetilamina (al 40% en solución acuosa 1160 C

Dimetiletanolamina (2-Dimetilamínanoetanol) * 2051 C

Dimetilformamida — D

1,4 Dioxano * 1165 C

Dodecilbenceno — C

Epiclorhidrina 2023 B

Estireno monómero 2055 C

Eter dibencílico * — C

Eter dicloroetílico 1916 B

Eter dietilico 1155 D

Eter monoetílico del dietílenglícol — C

Eter monoelítico del etilenglicol (Metil “cellosolve”) — C

Etilamilcetona — C

Etilbenceno 1175 C

Etilcicloexano — D

Etilencianhidrina * — D

Etílenclorhidrina (2 cloroetanol) * 1135 D

Etilendiamina 1604 C

2etil-3-propilacroleina * — B

Fenol 1671 B

Formaldehido (solucion 37-50%) 1198 C

Fosfato de tritolilo (fosfato de tricresilo) * — B

Fósforo (elemental) 1338 A 0.01 0.005

Hexametilediamina * 1783 C

Hidróxido cálcico (solución) — D

Hidóxido sódico 1824 C

Isoforona — D

Iso-octano * — D

Iso-pentano — D

Isopreno 1218 D

Iso-propilamina 1221 C

Lactato de etilo * 1192 D

Metacrilato de butilo — D

Metaerilato de iso-butilo — D

Metacrilato de metilo 1247 D

2-Metil 5-etilpiridina — B

a-Metilestireno * — D

2-Metilpenteno * — D

Monoclorobenceno 1134 B

Monoetanolamina — D

Monoisopropanolartina — C

Monoisopropilamina — C

Monometiletanolamina — C

Mononitrobenceno — C

Morfolina * 2054 C

Naftaleno (licuado) 1334 A 0.1 0.05

2-Nitropropano 1664 D

o-Nitrotolueno — C

Nonilfenol — C

o-Octano! — C

Oleum 1831 C

Oxido de mesitilo * 1229 C

Pentacloroetano 1669 B

Pentaclorofenato sódico (solución) — C

n-Pentano 1265 C

Pereloroetileno (Tetracloroetileno) 1897 B

Peróxido de hidrógeno (más del 60%) 2015 C

Piridina 1282 B

b-Propiolactona * — 3

n-Propílamina 1227 C

Propionaldehido 1275 D

Sebo — D

Sulfonato de alqtiílbenceno (cadena recta) ramificada — C

Sulfuro de Carbono 1131 A 0.01 0.005

Tetracloruro de carbono 1846 B

Tetracloruro de silicio 1818 D

Tetracloruro de titanio — D

Tetraetilplomo 1649 A 0.1 0.05

Tetrahidrofurano — D

Tetrahidronaftaleno 1540 C

Tetrametilbenceno — D

Tetrametuplomo 1649 A 0.1 0.05

Tolueno 1294 C

Tolueno dusocianato * 2078 3

Trementina madera) 1299 3

Tricloroetano — C

Tricloroetileno 1710 3

Trietanolamina — D

Trietilamina 1296 C

Trimetilbenceno * — C

Xileno (mezcla de isómeros) 1307 C

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

APENDICE III

Lista de otras sustancias líquidas transportadas a granel

Aceite de coco Dipropilenglicol

Aceite de hígado de bacalao Eter dibutílico

Aceite de oliva Etililenglicol

Aceite de ricino Glicerina

Acetato de iso-,ropilo n-Heptano

Acetato de metilamilo Hepteno (mezcla de isómero)

Acetonitrilo (cianuro de metilo) n-Hexano

Agua Leche

Alcohol n-butílico Ligroina

Alcohol n-decílico Melaza

Alcohol iso-decílico Oxido de propileno

Alcohol iso-propílico Polipropilenglicol

Alcohol metílico Propilenglicol

Alcohol octidecílico Propileno tetrámero

Alcohol ter-amílico Propileno trímero

Alcoholes grasos (Ct2..C2tt) Sorbitol

Azufre liquido Tridecanol

Butirolactona Trietilenglicol

Cloruro cálcio (solución) lrietilentetramina

Dietanolamina Tripropilenglícol

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 .....

a) Embarque de cargamento

1. Fecha y lugar de carga

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

b) Trasvase de cargamento

4. Fecha del trasvase

5 Identidad de (de los) tanque (s) i) De ii) A

6. ¿Se vació (vaciaron) el (los) tanque (s) mencionado (s) en 5 i)?

7. Si no, indíquese qué cantidad queda

c) Desembarque del cargamento

8 Fecha y lugar del desembarque de cargamento

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

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

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

12. ¿Ha (o) 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 (los) tanque (s) limpiado (s)

18. Fecha y lugar de limpieza

19. Métodos (s) de limpieza

20. Emplazamiento de la instalación receptora utilizada

22. Cantidad que queda en el tanque

23. Procedimiento de limpieza final y cantidad de agua introducida 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 (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

38. Cantidad eliminada de cada tanque

39. Método de eliminación de residuos:

a) en instalaciones receptora

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 la sustancia

44. Circunstancias de la descarga o escape y observaciones generales

..... Firma del capitán

APENDICE Y

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 Señal distintiva Puerto de Arquero

buque (número o letra) matrícula bruto

CERTIFICO

1. Que este buque ha sido inspeccionado de conformidad con las disposiciones de Regla 10 del Anexo II del Convenio.

2. Que la inspección ha permitido comprobar que el proyecto, la construcción y el equipo del buque son suficientes para reducir a un mínimo las descargas involuntarias de sustancias nocivas líquidas en el mar

3. Que, a efectos de aplicación de la Regla 5 del Anexo II del Convenio, la Administración ha aprobado las siguientes disposiciones y procedimientos:

.....

(sigue en la (s) hoja (s) firmada (s) y fechada (s) que se adjunta (n)

.....

Este Certificado tiene validez hasta ..... a reserva de las visitas intermedias que habrán de realiztrse 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 la visita intermedia prescrita en la Regla 10 1) e) 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)

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 Convento se prorroga la validez del presente Certificado hasta .....

Firmado

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

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

ANEXO III

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR SUSTANCIAS

PERJUDICIALES TRANSPORTADAS POR VIA MARITIMA EN PAQUETES, CONTENEDORES, TANQUES PORTATILES Y CAMIONES-CISTERNA O

VAGONES-TANQUE

Regla 1

Ambito de aplicación

1) A menos que se disponga expresamente otra cosa, las Reglas del presente Anexo se aplicarán a todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones-cisterna o vagones-tanque.

2) Este transporte de sustancias perjudiciales estará prohibido a menos que se realice de acuerdo con las disposiciones del presente Anexo.

3) A fin de complementar las disposiciones del presente Anexo, el Gobierno de cada Parte en el Convenio publicará, o hará publicar, prescripciones detalladas relativas a embalaje, marcado y etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas, excepciones y notificación con objeto de prevenir o reducir a un mínimo la contaminación del medio marino por las sustancias perjudiciales.

4) A los efectos del presente Anexo, los recipientes vacíos así como los contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna y vagones-tanque que hayan servido anteriormente para el transporte de sustancias perjudiciales serán tratados como si fueran sustancias perjudiciales a menos que se hayan tomado precauciones adecuadas para garantizar que no contienen ningún residuo peligroso para el medio marino.

Regla 2

Embalaje

Los embalajes contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna y vagones-tanque serán de tipo idóneo para que, habida cuenta de su contenido específico, resulten mínimos los riesgos de dañar el medio marino.

Regla 3

Marcado y etiquetado

Todos los paquetes, ya sean expedidos por separado, por unidades de carga o en contenedores, así como los contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna y vagones-tanque que contengan alguna sustancia perjudicial, irán marcados de forma duradera con el nombre técnico correcto de dicha sustancia (a este fin no se utilizarán las denominaciones comerciales) y llevarán también una etiqueta o estarcido que indiquen de forma distintiva que su contenido es peligroso. Para completar esta identificación se podrán emplear otros medios, como por ejemplo, el número asignado por las Naciones Unidas a la sustancia en cuestión.

Regla 4

Documentación

1) En todos los documentos relativos al transporte marítimo de sustancias perjudiciales en los que se mencionen esas sustancias se utilizará el nombre técnico correcto de las mismas (no sus nombres comerciales).

2) Los documentos de embarque presentados por el expedidor incluirán un certificado o declaración de que el cargamento cuyo transporte se solicita está debidamente empaquetado, marcado y etiquetado, y en las condiciones de transporte exigidas para que sean mínimos los riesgos de dañar el medio marino.

3) Todo buque que transporte sustancias perjudiciales llevará una lista o manifiesto especial enumerando las sustancias perjudiciales que haya a bordo y la situación de las mismas. En lugar de esa lista o manifiesto especial se podrá utilizar un plano detallado de estiba que muestre la situación de todas las sustancias perjudiciales a bordo. El propietario del buque o su agente en tierra conservará también copias de dichos documentos hasta que las sustancias perjudiciales hayan sido descargadas

4) En caso de que el buque lleve lista o manifiesto especial, o plano detallado de estiba, de

acuerdo con lo prescrito para el transporte de mercancías peligrosas por el Convenio Internacional vigente para la seguridad de la vida humana en el mar, los documentos exigidos a efectos del presente Anexo podrán estar combinados con los correspondientes a las mercancías peligrosas. Cuando se combinen los documentos, se establecerá en ellos una clara distinción entre las mercancías peligrosas y las demás sustancias perjudiciales.

Regla 5

Estiba

Las sustancias perjudiciales estarán debidamente estibadas y trincadas, de manera que sean mínimos los riesgos de dañar el medio marino sin disminuir por ello la seguridad del buque y de las personas a bordo.

Regla 6

Limitaciones cuantitativas

Por fundadas razones científicas y técnicas puede hacerse necesario prohibir el transporte (le algunas sustancias perjudiciales muy peligrosas para el medio marino o limitar la cantidad de las mismas que se permita transportar en un solo buque. Al determinar la cantidad admisible en estos casos se tendrán en cuenta el tamaño, la construcción y el equipo del buque, así como el embalaje y las propiedades intrínsecas de cada sustancia.

Regla 7

Excepciones

1) La descarga por echazón de las sustancias perjudiciales transportadas en paquetes, contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna o vagones-tanques estará prohibida a menos que sea necesaria para proteger la seguridad del buque o salvar vidas en el mar,

2) A reserva de las disposiciones del presente Convenio se tomarán medidas adecuadas, de acuerdo con las propiedades físicas, químicas y biológicas de las sustancias perjudiciales, para reglamentar la expulsión al mar de las aguas de limpieza de derrames, a

condición de que el cumplimiento de tales medidas no disminuya la seguridad del buque las personas a bordo.

Regla 8

Notificación

En relación con sustancias perjudiciales determinadas que pueda designar el Gobierno de una Parte en el Convenio, el capitán o el propietario del buque, o su agente, notificará a la autoridad portuaria competente la intención de cargar o descargar tales sustancias con 24 horas por lo menos de antelación.

ANEXO IV

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LAS

AGUAS SUCIAS DE LOS BUQUES

Regla 1

Definiciones

A los efectos de este Anexo:

a) un buque cuyo contrato de construcción se formaliza, o de no haberse formalizado un contrato de construcción; un buque cuya quilla sea colocada o que se halle en fase análoga de construcción, en la fecha de entrada en vigor de este Anexo o posteriormente;

o

b) un buque cuya entrega tenga lugar una vez transcurridos tres años o más después de la fecha de entrada en vigor de este Anexo.

2) Por “buque existente” se entiende un buque que no es un buque nuevo.

3) Por “aguas sucias” se entiende:

a) desagües y otros residuos procedentes de cualquier tipo de inodoros, urinarios y tazas de WC;

b) desagües procedentes de lavabos, lavaderos y conductos de salida situados en cámaras de servicios médicos (dispensario, hospital, etc.);

c) desagües procedentes de espacios en que se transporten animales vivos;

d) otras aguas residuales cuando estén mezcladas con las de desagües arriba definidas.

4) Por “tanque de retención” se entiende todo tanque utilizado para recoger y almacenar aguas sucias.

5) “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 11º Sur, longitud 142º 08’ Este, hasta un punto de latitud 10º 35 Sur, longitud 141º 55’ Este; desde allí a un punto en latitud 10º 00’ Sur, longitud 142º 00’ Este; y luego sucesivamente, a:

latitud 90 10’ Sur, longitud 1430 52’ Este

latitud 90 00’ Sur, longitud 1440 30’ Este

latitud 130 00’ Sur, longitud 1440 00’ Este

latitud 150 00’ Sur, longitud 1460 00’ Este

latitud 180 00’ Sur, longitud 1470 00’ Este

latitud 210 00’ Sur, longitud 1530 00’ Este

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

Regla 2

Ambito de aplicación

Las disposiciones del presente Anexo se aplicarán a:

a) i) los buques nuevos cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 200 toneladas;

ii) los buque nuevos cuyo arqueo bruto sea menor de 200 toneladas que estén autorizados para transportar más de 10 personas;

iii) los buques nuevos que, sin tener arqueo bruto medido, estén autorizados para transportar más de 10 personas; y a

b) i) los buque existentes cuyo arqueo bruto sea superior a 200 toneladas, lo años después de la fecha de entrada en vigor del presente Anexo;

ii) los buques existentes cuyo arqueo bruto sea menor de 200 toneladas que estén autorizados para transportar más de 10 personas, 10 años después de la fecha de entrada en vigor del presente Anexo; y a

iii) los buques existentes que, sin tener arqueo bruto medido, estén autorizados para transportar más de 10 personas, 10 años después de la fecha de entrada en vigor del presente Anexo.

Regla 3

Visitas

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 4 del presente Anexo, la cual incluirá una inspección del mismo para garantizar que:

i) si el buque está equipado con una instalación para el tratamiento de las aguas sucias, dicha instalación cumple las prescripciones operativas estipuladas de acuerdo con las normas y los métodos de ensayo elaborados por la Organización;

ii) si el buque está dotado de una instalación para desmenuzar y desinfectar las aguas sucias, dicha instalación es de un tipo homologado por la Administración;

iii) si el buque está equipado con un tanque de retención, dicho tanque tiene capacidad suficiente, a juicio de la Administración, para retener todas las aguas sucias, habida cuenta del servicio que presta el buque, el número de personas a bordo del mismo y otros factores pertinentes. El tanque de retención estará dotado de medios para indicar visualmente la cantidad del contenido; y que

iv) el buque está dotado de un conducto que corra hacia el exterior en forma adecuada para descargar las aguas sucias en las instalaciones de recepción y que dicho conducto está provisto de una conexión universal a tierra conforme a lo prescrito en la Regla II del presente Anexo.

Esta visita permitirá asegurarse de que los equipos e instalaciones, así como su distribución y 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 los 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 aguas sucias (1973) de conformidad con lo preceptuado por las Reglas 7 2) ó 4) del presente Anexo, el intervalo de las visitas periódicas podrá ser ampliado en consecuencia.

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 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 In cualquier caso, la Administración interesada garantiza plenamente la

escrupulosidad y eficiencia de las visitas.

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

Regla 4

Expedición de certificados

1) A todo buque que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, una vez visitado de acuerdo con las disposiciones de la Regla 3 del presente Anexo, se le expedirá un certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973).

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

Regla 5

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 aguas sucias (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 4 del presente Anexo.

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

Regla 6

Modelo del certificado

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

Regla 7

Validez del certificado

1) El certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973) se expedirá para un período 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. Esa 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.

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 período de gracia no superior a un mc,; a partir de la fecha de expiración indicada en el mismo.

5) El certificado dejará de tener validez si se hacen alteraciones importantes en los equipos, instalaciones y su distribución o materiales prescritos, salvo las reposiciones

normales de tales equipos o instalaciones, sin la aprobación de la Administración.

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 8

Descarga de aguas sucias

1) A reserva de las disposiciones de la Regla 9 del presente Anexo, se prohíbe la descarga de aguas sucias en el mar a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

a) que el buque efectúe la descarga a una distancia superiora 4 millas marinas de la tierra más próxima si las aguas sucias han sido previamente desmenuzadas y desinfectadas mediante un sistema homologado por la Administración de acuerdo con la Regla 3 1) a), o a distancia mayor de 12 millas marinas sino han sido previamente desmenuzadas ni desinfectadas. En cualquier caso, las aguas sucias que hayan estado almacenadas en los tanques de retención no se descargarán instantáneamente, sino a un régimen moderado, hallándose el buque en ruta navegando a velocidad no menor de 4 nudos. Dicho régimen de descarga será aprobado, por la Administración basándose en normas elaboradas por la Organización; o

b) que el buque utilice una instalación para el tratamiento de las aguas sucias que haya sido certificada por la Administración en el sentido de que cumple las prescripciones operativas mencionadas en la Regla 3 1) a) i) del presente Anexo, y

i) que se consignen en el certificado de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973) los resultados de los ensayos a que fue sometida la instalación;

ii) que, además, el efluente no produzca sólidos flotantes visibles, ni ocasione deación en las aguas circundantes; o

c) que el buque se encuentre en aguas sometidas a la jurisdicción de un Estado y esté descargando aguas sucias cumpliendo prescripciones menos rigurosas que pudiera implantar dicho Estado.

2) Cuando las aguas sucias estén mezcladas con residuos o aguas residuales para los que rijan prescripciones de descarga diferentes, se les aplicará las prescripciones de descarga más rigurosas.

Regla 9

Excepciones

La Regla 8 del presente Anexo no se aplicará:

a) a la descarga de las aguas sucias de un buque cuando sea necesaria para proteger la seguridad del buque y de las personas que lleve a bordo, o para salvar vidas en el mar,

b) a la descarga de aguas sucias resultantes de averías sufridas por un buque, o por sus equipos, siempre que antes y después de producirse la avería se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo tal descarga

Regla 10

Instalaciones de recepción

1) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales se establecerán instalaciones de recepción de aguas sucias con capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias

Regla 11

Conexión universal a tierra

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

DIMENSIONADO UNIVERSAL DE BRIDAS PARA

CONEXIONES DE DESCARGA

Dimensión

Descripción

Diámetro exterior 210 milímetros

Diámetro interior De acuerdo con el diámetro exterior del conducto

Diámetro de círculo de pernos 170 milímetros

Ranuras en la brida 4 agujeros de 18 milímetros de diámetro equidistantemente colocados en el círculo de pernos del diámetro citado y prolongados hasta la periferia de la brida por una ranura de 18 milímetros de ancho 16 milímetros

Espesor de la brida

Pernos y tuercas. 4 de 16 mm. de diámetro y de longitud adecuada

cantidad y diámetro

La brida estará proyectada para acoplar conductos de un diámetro interior máximo de 10 mm. y será de acero u otro material equivalente con una cara plana. La brida y su empaquetadura se calcularán para una presión de servicio de 6 kg/cm2.

Para los buques cuyo puntal de trazado sea igual o inferior a 5 metros, el diámetro interior de la conexión de descarga podrá ser de 38 milímetros.

APENDICE DEl ANEXO IV

Modelo del Certificado

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCION DE LA

CONTAMINACION POR AGUAS SUCIAS (1973)

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

.....

(nombre oficial completo del país)

por .....

(Titulo 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 de matrícula

Arqueo bruto N° de personas que el buque está autorizado a transportar

Buque nuevo/existente*

Fecha del contrato de construcción

Fecha en que se puso la quilla o en que estuvo el buque en fase análoga de construcción .....

Fecha de entrega .....

CERTIFICO:

1) Que el buque está equipado con una instalación de tratamiento de aguas sucias! un desmenuzador un tanque de retención y conducto de descarga conforme a lo dispuesto en los incisos i) a iv) de la Regla 3 1) a) del Anexo IV del Convenio según se indica a continuación:

a) * Descripción de la instalación para el tratamiento de aguas sucias:

Tipo de instalación .....

Nombre del fabricante .....

La instalación de tratamiento de aguas sucias está homologada por la Administración y se ajusta a las siguientes normas en materia de efluentes: * *

b) * Descripción del desmenuzador:

Tipo de desmenuzador .....

Nombre del fabricante .....

Calidad de las aguas sucias después de la desinfección

c) * Descripción de los equipos del tanque de retención:

Capacidad total del tanque de retención m3

Emplazamiento .....

d) Un conducto para la descarga de aguas sucias en una instalación de recepción provisto

de conexión universal a tierra.

2) Que el buque ha sido inspeccionado de conformidad con las disposiciones de la Regla 3 del Anexo IV del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, relativas a la prevención de la contaminación por aguas sucias, y que la inspección ha permitido comprobar que el equipo del buque y el estado del mismo son satisfactorios en todos los aspectos y que el buque cumple con las prescripciones aplicables del Anexo IV del citado Convenio.

* Táchese según proceda

* * Se indicarán los parámetros correspondientes

Este Certificado tiene validez hasta .....

Expedido en .....

(lugar de expedición del Certificado)

firma del funcionario que expida el Certificado)

(Sello o estampilla, según proceda, de la autoridad expedidora)

De acuerdo con las disposiciones de la Regla 7 2) y 4) del Anexo IV del Convenio, la validez del presente Certificado se prorroga hasta

.....

Firmado

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar

Fecha

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

ANEXO V

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION

DE LAS BASURAS DE LOS BUQUES

Regla 1

Definiciones

A los efectos del presente Anexo:

1) Por basuras" se entiende toda clase de restos de víveres salvo el pescado fresco y cualesquiera porciones del mismo-, así como los residuos resultantes de las faenas domésticas y trabajo rutinario del buque en condiciones normales de servicio, los cuales suelen echarse continua o periódicamente; este término no incluye las sustancias definidas o enumeradas en otros anexos del presente Convenio.

2) "Tierra más próxima". La expresión "de la tierra más próxima" significa desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate, de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente Convenio, de la tierra más próxima" significará, a lo largo de la costa nordeste de Australia, desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en latitud 11º Sur, longitud 142º 08' Este, hasta un punto de latitud 10º 35 Sur, longitud 141º 55' Este; desde allí un punto de latitud 10º 00' Sur, longitud 42º 00' Este; y luego sucesivamente, a:

latitud 90 00' Sur, longitud 1440 30' Este

latitud 130 00' Sur, longitud 1440 00' Este

latitud 150 00' Sur, longitud 1460 00' Este

latitud 180 00' Sur. longitud 1470 00' Este

latitud 210 00’ Sur. longitud 1530 00’ Este

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

3) Por “zona especial” se entiende cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por las basuras. Son zonas especiales las enumeradas en la Regla 5 del presente Anexo.

Regla 2

Ambito de aplicación

Las disposiciones de este Anexo se aplicarán a todos los buques.

Regla 3

Descarga de basuras fuera de las zonas especiales

1) A reserva de lo dispuesto en las Reglas 4, 5 y 6 del presente Anexo:

a) se prohíbe echar al mar toda materia plástica, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la cabullería y redes de pesca de fibras sintéticas y las bolsas de plástico para la basura;

b) las basuras indicadas a continuación se echarán tan lejos como sea posible de la tierra más próxima. prohibiéndose en todo caso hacerlo si la tierra más próxima se encuentra a menos de:

i) 25 millas marinas cuando se trate de tablas y forros de estiba y materiales de embalaje que puedan flotar;

ii) 12 millas marinas, cuando se trate de los restos de comidas y todas las demás basuras, incluidos productos de papel, trapos. vidrios, metales, botellas, loza doméstica y cualquier

otro desecho por el estilo.

c) las basuras indicadas en el inciso u) del apartado b) de la presente Regla podrán ser echadas al mar siempre que hayan pasado previamente por un desmenuzador o triturador y ello se efectúe tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, prohibiéndose en todo caso hacerlo si la tierra más próxima se encuentra a menos de 3 millas marinas. Dichas basuras estarán lo bastante desmenuzadas o trituradas como para pasar por cribas con mallas no mayores de 25 milímetros.

2) Cuando las basuras estén mezcladas con otros residuos para los que rijan distintas prescripciones de eliminación o descarga se aplicarán las prescripciones más rigurosas.

Regla 4

Prescripciones especiales para la eliminación de basuras

1) A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2) de esta Regla se prohíbe echar al mar cualesquiera materias reguladas por el presente Anexo desde las plataformas, fijas o flotantes, dedicadas a la exploración, explotación y consiguiente tratamiento, en instalaciones mar adentro, de los recursos minerales de los fondos marinos, y desde todo buque que se encuentre atracado a dichas plataformas o esté a menos de 500 metros de distancia de las mismas.

2) Los restos de comida previamente pasados por un desmenuzador o triturador podrán echarse al mar desde tales plataformas, fijas o flotantes, cuando estén situadas a mas de 12 millas de tierra y desde todo buque que se encuentre atracado a dichas plataformas o esté a menos de 500 metros de las mismas. Dichos restos de comida estarán lo bastante desmenuzados o triturados como para pasar por cribas con malla no mayores de 25 milímetros.

Eliminación de basuras en las zonas especiales

1) A los efectos del presente Anexo las zonas especiales son el Mar Mediterráneo, el Mar Báltico, el Mar Negro, el Mar Rojo y la “zona de los golfos”, según se define 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 50 36 W que pasa por el Estrecho de Gibraltar.

b) Por zona del Mar Báltico se entiende este mar propiamente dicho, separado del Mediterráneo por la divisoria es entrada al Báltico hasta el paralelo que pasa por Skagen, en el Skagerrak, a 570 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 41º 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 (12º 8’ 5 N, 43º 19’ 6 E) Huso Murad (12º 40’ 4 N, 43º 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 II add (22º 30’ N, 59º 48’ E) y Ras al Fasteh (25º 04’ N, 61º 25’ E)

2) A reserva de lo dispuesto en la Regla 6 del presente Anexo:

a) se prohíbe echar al mar:

i) toda materia plástica,. incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la cabullería y redes de pesca de fibras sintéticas y las bolsas de plástico para la basura; y

ii) todas las demás basuras, incluidos productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza, doméstica, tablas y forros de estiba, y materiales de embalaje;

b) los restos de comidas se echarán al mar tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, pero en ningún caso a distancia menor de 12 millas marinas de la tierra más próxima.

3) Cuando las basuras estén mezcladas con otros residuos para los que rijan distintas prescripciones de eliminación o descarga se aplicarán las prescripciones más rigurosas.

4) Instalaciones y servicios de recepción en las zonas especiales:

a) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio que sean ribereñas de una zona

especial se comprometen a garantizar que todos los puertos de la zona especial se establecerán lo antes posible instalaciones y servicios adecuados de recepción, de conformidad con la Regla 7 del presente Anexo, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los buques que operen en esas zonas

b) Los Gobiernos de las Partes interesadas notificarán a la Organización las medidas que adopten en cumplimiento del apartado a) de esta Regla. Una vez recibidas suficientes notificaciones, la organización fijará la fecha en que empezarán a regir las prescripciones de esta Regla para la zona en cuestión. La Organización notificará a todas las Partes la fecha fijada con no menos de doce meses de antelación.

c) A partir de esa fecha, todo buque que toque también en puertos de dichas zonas especiales en los cuales no disponga todavía de las citadas instalaciones cumplirá plenamente con las prescripciones de esta Regla.

Regla 6

Excepciones

Las Reglas 3, 4 y 5 del presente Anexo no se aplicarán:

a) a la eliminación, echándolas por la borda, de las basuras de un buque cuando ello sea necesario para proteger la seguridad del buque y de las personas que lleve a bordo o para salvar vidas en el mar:

b) el derrame de basuras resultantes de averías sufridas por un buque o por sus equipos siempre que antes y después de producirse la avería se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un minuto tal derrame,

c) a la pérdida accidental de redes de pesca de fibras sintéticas o de materiales sintéticos utilizados para reparar dichas redes, siempre que se hubieran tomado toda suerte de

precauciones razonables para impedir tal pérdida.

Instalaciones y servicios de recepción

1) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales se establecerán instalaciones y servicios de recepción de basuras con capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.

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

Rama Ejecutiva del Poder Público-Presidencia de la República

Bogotá, D. E., septiembre 1978

Aprobado. sométase a la consideración del honorable Congreso Nacional para los efectos constitucionales

JULIO CESAR TURBAY AYALA

El Ministro de Relaciones Exteriores, Diego Uribe Vargas

Es el texto certificado de la Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por Bloques", firmada en Londres el 2 de noviembre de 1973, del cual reposa copia en los archivos de la División de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores.

El Jefe de la División de Asuntos Jurídicos. Humberto Ruiz Varela

Bogotá, D. E.

ARTICULO 2º.-Apruébase el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los buques, 1973, firmado en Londres el 17 de febrero de 1978 y autorizase al Gobierno Nacional para adherir al mismo, cuyo texto es:

“PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA

PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

Las Partes en el presente Protocolo,

Considerando que el Convenio Internacional para Prevenir la contaminación por los buques, 1973, puede contribuir decisivamente a proteger el medio marino contra la contaminación ocasionada por los buques,

Considerando que es preciso dar aún mayor incremento a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, especialmente por los buques tanque,

Considerando que es preciso aplicar tan pronto y tan ampliamente como sea posible las Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos que figuran en el Anexo I del mencionado Convenio,

Considerando que es preciso aplazar la aplicación del Anexo II de ese Convenio hasta que se hayan resuelto satisfactoriamente ciertos problemas técnicos,

Considerando que el modo más eficaz de lograr esos objetivos es la conclusión de un Protocolo relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los buques, 1973,

Convienen:

ARTICULO I

1. Las Partes en el presente Protocolo se obligan a hacer efectivas las disposiciones de:

a) el presente Protocolo y de su Anexo, el cual será parte integrante de aquél; y

b) el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado “el Convenio”), a reserva de las modificaciones y adiciones que se enuncian en el presente Protocolo.

2. Las disposiciones del Convenio y del presente Protocolo se leerán e interpretarán conjuntamente como un instrumento único.

3. Toda referencia al presente Protocolo supondrá también una referencia al Anexo.

ARTICULO II

Aplicación del Anexo II del Convenio

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 14 1) del Convenio, las Partes en el presente Protocolo convienen en que no estarán obligadas por las disposiciones del Anexo II del Convenio durante un periodo de tres años contado desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, o durante el período, más largo que ese que fije una mayoría de dos tercios de las Partes en el presente Protocolo que integren el Comité de Protección del Medio Marino (en adelante llamado “el Comité”) de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante llamada “la Organización”).

2. Durante el período estipulado en el párrafo I del presente artículo, las Partes en el presente Protocolo no asumirán ninguna obligación ni tendrán derecho a reclamar ningún privilegio en virtud del Convenio, en lo referente a asuntos relacionados con el Anexo II del Convenio, y las referencias a las Partes en el Convenio no incluirán a las Partes en el presente Protocolo en lo concerniente a los asuntos relacionados con el citado Anexo.

ARTICULO III

Comunicación de información

Se sustituye el texto del artículo 11 1) b) del Convenio por el siguiente:

“Una lista de los inspectores nombrados o de las organizaciones reconocidas que estén autorizados a actuar en su nombre en cuanto a la gestión de las cuestiones relacionadas con el proyecto, la construcción, el equipo y la explotación de buques destinados a transportar sustancias perjudiciales, de conformidad con lo dispuesto en las Reglas a fines de distribución de dicha lista entre las Partes para conocimiento de sus funcionarios. La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya

asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad.

ARTICULO IV

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el l de junio de 1978 basta el 31 de mayo de 1979 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. Los Estados podrán constituirse en Partes en el presente Protocolo mediante:

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

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

c) adhesión.

2. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General de la Organización el instrumento que proceda.

ARTICULO V

Entrada en vigor

1. El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos quince Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial se hayan constituido en Partes de conformidad con lo prescrito en el Artículo IV del presente Protocolo.

2. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo adquirirá efectividad tres meses después de la fecha en que fue depositado.

3. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente

Protocolo de conformidad con el artículo 16 del Convenio, se considerará referido al presente Protocolo en su forma enmendada.

ARTICULO VI

Enmiendas

ARTICULO VII

Denuncia

1. El presente Protocolo podrá ser denunciado por una Parte en el presente Protocolo en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el Protocolo haya entrado en vigor para dicha Parte.

2. La denuncia se efectuará depositando un instrumento de denuncia ante el Secretario General de la Organización.

3. La denuncia surtirá efecto transcurridos doce meses a partir de la recepción, por parte del Secretario General de la Organización, de la notificación o después de la expiración de cualquier otro plazo más largo que se fije en la notificación.

ARTICULO VIII

Depositario

El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado el Depositario”).

2. El Depositario:

a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo, de:

i) cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, que se vayan produciendo y de la fecha en que se produzcan;

ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;

iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo y de la fecha en que fue recibido dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;

iv) toda decisión que se haya tornado de conformidad con el Artículo II 1) del presente Protocolo;

b) remitirá ejemplares auténticos certificados del presente Protocolo a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.

3. Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el depositario remitirá un ejemplar auténtico certificado del mismo a la Secretaría de las Naciones Unidas a fines del registro y publicación, de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTICULO IX

Idiomas

El presente Protocolo está redactado en un solo ejemplar en los idiomas español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos tendrá la misma autenticidad. Se harán traducciones oficiales a los idiomas alemán, árabe, italiano, y japonés, las cuales serán depositadas junto con el original firmado.

En fe de lo cual los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.

Hecho en Londres el día diecisiete de febrero de mil novecientos setenta y ocho.

ANEXO

MODIFICACIONES Y ADICIONES AL CONVENIO INTERNACIONAL

PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

ANEXO I

REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION

POR HIDROCARBUROS

Regla 1

Definiciones

Se sustituye el texto actual del párrafo 8) por el siguiente:

8) a) Por “transformación importante” se entenderá toda transformación de un buque existente:

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

ii) que haga que cambie el tipo del buque; o

iii) que se efectúe, en opinión de la Administración, con la intención de prolongar considerablemente la vida del buque; o

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

b) No obstante lo dispuesto en el apartado a) del presente párrafo, no se considerará que la transformación de un petrolero existente de peso muerto igual o superiora 20.000 toneladas, efectuada para satisfacer lo prescrito en la Regla 13 del presente Anexo, constituye una transformación importante a los efectos de dicho Anexo.

Párrafo 9) a 22), Sin modificaciones.

Se sustituye el texto actual del párrafo 23) por el siguiente:

23) Por “peso del buque vacío”, valor que se expresa en toneladas métricas se entiende el

desplazamiento de un buque sin carga, combustible, aceite lubricante, agua de lastre, agua dulce, agua de alimentación de calderas en los tanques ni provisiones de consumo, y sin pasajeros, tripulantes ni efectos de unos y otros.

Párrafos 24) y 25). Sin modificaciones.

Se añaden los párrafos siguientes al texto actual:

26) No obstante lo dispuesto en el párrafo 6) de la presente Regla, a los efectos de las Reglas 13, 13B, 13F y 18 5) del presente Anexo, por “petrolero nuevo” se entenderá:

a) un petrolero respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción después del 1º 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 1º de enero de 1980; o

c) un petrolero cuya entrega se produzca después del 1º de junio de 1982; o

d) un petrolero que haya sido objeto de una transformación importante;

i) para la cual se adjudique el oportuno contrato después del 1º de junio de 1979; o

ii) respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 1º de enero de 1980; o

iii) que quede terminada después del 1º de junio de 1982, si bien cuando se trate de petroleros de pesos muerto igual o superior a 70.000 toneladas se aplicará la definición del párrafo 6) de la presente Regía 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 6) del presente Anexo, por “petrolero existente” se entenderá un petrolero que no sea un petrolero nuevo, según se define éste en el párrafo 26) de la presente Regla

28) Por “crudo” se entiende toda mezcla de hidrocarburos líquidos que se encuentra en

forma natural en la tierra, haya sido o no tratada para hacer posible su transporte, el término incluye:

a) crudos de los que se hayan extraído algunas fracciones de destilados.

b) crudos a los que se hayan agregado algunas fracciones de destilados.

29) Por “petrolero para crudos” se entiende un petrolero destinado a operar en el transporte de crudos.

30) por “petrolero para productos petrolíferos” se entiende un petrolero destinado a operar en el transporte de hidrocarburos que no sean crudos.

Regla 2 y 3. Sin modificaciones.

Regla 4

Se sustituye el texto actual de la Regla 4 por el siguiente:

Reconocimientos e inspecciones

1) Todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a I 50 toneladas y todo otro buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas será objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación:

a) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que el certificado exigido en virtud de la Regla 5 del presente Anexo haya sido expedido por primera vez. El reconocimiento comportará una inspección completa de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural y los materiales del buque, en la medida en que éste esté sujeto a lo dispuesto en el presente Anexo. Este reconocimiento será tal que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural y los materiales cumplen con las prescripciones del presente Anexo;

b) reconocimientos periódicos, a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco anos, tales que garanticen que la estructura, el equipo, los sistemas,

los accesorios, la disposición estructura y los materiales cumplen con todas las prescripciones del presente Anexo;

c) un reconocimiento intermedio, como mínimo, durante el período de validez del certificado, realizado de tal modo que garantice que el equipo y las bombas y tuberías correspondientes, incluidos los dispositivos de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, los sistemas de lavado con crudos, los separadores de agua e hidrocarburos y los sistemas de filtración de hidrocarburos cumplen con todas las prescripciones aplicables del presente Anexo y están en buen estado de funcionamiento. Cuando se efectúe solamente un reconocimiento intermedio durante uno cualquiera de los 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 que se haya expedido en virtud de la Regla 5 del presente Anexo.

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

3) a) Los reconocimientos de los buques, por cuanto se refiere a la aplicación de lo dispuesto en el presente Anexo, serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.

b) La Administración tomará disposiciones para que, durante el período de validez del certificado, se realicen inspecciones fuera de programa. Tales inspecciones garantizarán que el buque y su equipo continúan siendo en todos los sentidos satisfactorios para el servicio a que esté destinado el buque. Podrán ser realizadas por los servicios de inspección propios, por inspectores nombrados u organizaciones reconocidas o por otras Partes, a petición de la Administración. Cuando la Administración, en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente Regla. preceptúe la realización de reconocimientos anuales obligatorios, no serán obligatorias las mencionadas inspecciones fuera de programa.

c) Toda Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar

los reconocimientos e inspecciones prescritos en los apartados a) y b) del presente párrafo facultará cuando menos a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan:

i) exigir la realización de reparaciones en el buque; y

ii) realizar reconocimientos e inspecciones cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad, para que, puesto en conocimiento de las Partes en el presente Protocolo, se informe a sus funcionarios.

d) Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado, o es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y a su debido tiempo notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, será retirado el certificado y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en un puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado con la oportuna notificación a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente Regla. Cuando proceda, el Gobierno del Estado rector del puerto de que se trate tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones apropiado que estando disponible se encuentre más próximo, sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle.

e) En todo caso, la Administración interesada garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia del reconocimiento o de la inspección, y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.

4) a) El buque y su equipo serán mantenidos de modo que se conserven ajustados a las disposiciones del presente Protocolo, para así garantizar que el buque seguirá estando, en todos los sentidos, en condiciones de hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle.

b) Realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente Regla, no se efectuará ningún cambio en las estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural o los materiales que fueron objeto de reconocimiento sin previa autorización de la Administración, excepto cuando se trate del recambio directo de tales equipos o accesorios.

c) Siempre que un buque sufra un accidente o que se le descubra algún defecto que afecten considerablemente la integridad del buque o la eficacia o la integridad de la parte de su equipo que esté sujeta a lo dispuesto en el presente Anexo, el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración. a la organización reconocida o al inspector nombrado, encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en el párrafo 1) de la presente Regla. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otra Parte, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, y el inspector nombrado o la organización reconocida compro harán que se ha rendido ese informe.

Reglas 5, 6 y 7.

En el texto actual de cada una de estas Reglas suprímase la indicación “(1973)” referida al certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.

Regla 8

Duración del certificado

Se sustituye el texto actual de la Regla 8 por el siguiente:

1) El certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos se expedirá para un período que especificará la Administración y que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expedición, a condición de que cuando se trate de un petrolero que opere con tanques dedicados exclusivamente a lastre limpio durante el período limitado que se especifica en al Regla 13 9) del presente Anexo, el período de validez del certificado no exceda de dicho período especificado.

2) Un certificado perderá su validez si se han efectuado reformas importantes que afecten a la construcción, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural o los materiales prescritos sin previa autorización de la Administración excepto cuando se trate del recambio directo de tales equipos o accesorios, o que no se hayan efectuado los reconocimientos intermedios especificados por la Administración en cumplimiento de la Regla 4 1) e) del presente Anexo.

3) El certificado expedido a un buque perderá también su validez cuando dicho buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple con todo lo prescrito en los apartados a) y b) de la Regla 4 4) del presente Anexo. En el caso de un cambio de pabellón entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón el buque tenía antes derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, una copia del certificado que llevaba el buque antes del cambio, y si está disponible, una copia del informe del reconocimiento pertinente.

Reglas 9 a 12. Sin modificaciones.

Regla 13

Se sustituye el texto actual de la Regla 13 por los textos de las Reglas siguientes:

Tanques de lastre separado, tanques dedicados a lastre limpio y limpieza con crudos.

A reserva de las disposiciones de las Reglas 13 C y 13 D del presente Anexo, todos los petroleros cumplirán con las prescripciones de la presente Regla.

Petroleros nuevos de peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas.

1) Todo petrolero nuevo para crudos, de peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas, y todo petrolero nuevo para productores petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 30.000 toneladas, irá provisto de tanques de lastre separado y cumplirá con los párrafos 2), 3) y 4) o con el párrafo 5) de la presente Regla, según corresponda.

2) La capacidad de los tanques de lastre separado se determinará de modo que el buque pueda operar con seguridad durante los viajes en lastre sin tener que recurrir a la utilización de los tanques de carga para lastrar con agua, salvo por lo que respecta a lo dispuesto en los párrafos 3) o 4) de la presente Regla. No obstante, la capacidad mínima de los tanques de lastre separado permitirá en cualquier caso que, en todas las condiciones de lastre que puedan darse en cualquier parte del viaje, incluida la condición de buque vacío con lastre separado únicamente, puedan ser satisfechas cada una de las siguientes prescripciones relativas a los calados y asiento del buque:

a) el calado de trazado en el centro del buque (dm), expresado en metros (sin tener en cuenta deformaciones del buque), no será inferior a:

dm 2.0 + 0.02 L;

b) los calados en las perpendiculares de proa y popa corresponderán a los determinados por el calado en el centro del buque (dm), tal como se especifica en el apartado a) del presente párrafo, con un asiento apopante no superior a 0.015 L; y

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

3) No se transportará nunca agua de lastre en los tanques de carga excepto en las infrecuentes travesías en que las condiciones meteorológicas sean tan duras que, en opinión del capitán, sea necesario cargar agua de lastre adicional en los tanques de carga

para mantener la seguridad del buque. Esta agua de lastre adicional será tratada y descargada de acuerdo con la Regla 9 y de conformidad con las prescripciones de la Regla 15 del presente Anexo, efectuándose el correspondiente asiento en el Libro Registro de hidrocarburos a que se hace referencia en la Regla 20 del presente Anexo.

4) Cuando se trate de petroleros nuevos para crudos, el lastre adicional permitido en el párrafo 3) de la presente Regla se llevará únicamente en los tanques de carga si éstos han sido lavados con crudos de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13B del presente Anexo, antes de la salida de un puerto o terminal de descarga de hidrocarburos.

5) No obstante lo dispuesto en el párrafo 2) de la presente Regla, las condiciones de lastre separado relativas a los petroleros de menos de 150 metros de eslora deberán ser satisfactorias a juicio de la Administración.

6) Todo petrolero nuevo para crudos, de peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas, estará dotado de un sistema de lavado con crudos para los tanques de carga. La Administración se obligará a hacer que tal sistema cumpla plenamente con las prescripciones de la Regla 13B del presente Anexo dentro de un año, contado a partir del momento en que el petrolero haya sido destinado por vez primera a operar en el transporte de crudos, o al término del tercer viaje en que haya transportado crudos que sirvan para el lavado con crudos, si esta fecha fuera posterior. a menos que transporte crudos que no sirvan para el lavado con crudos, el petrolero hará uso de este sistema, de conformidad con lo prescrito en la presente Regla.

Petroleros existentes para crudos, de peso muerto igual o superior a 40.000 toneladas.

7) A reserva de lo dispuesto en los párrafos 8) y 9) de la presente Regla, todo petrolero existente para crudos, de peso muerto igual o superior a 40.000 toneladas, irá provisto de tanques de lastre separado y cumplirá con lo prescrito en los párrafos 2) y 3) de la presente Regla, a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo.

8) En vez de tener instalados tanques de lastre separado, los petroleros existentes para crudos a que se hace referencia en el párrafo 7) de la presente Regla podrán operar utilizando un procedimiento de lavado con crudos para los tanques de carga, de

conformidad con lo dispuesto en la Regla 13 B del presente Anexo, a menos que el petrolero de que se trate esté destinado al transporte de crudos que no sirvan para el lavado con crudos.

9) En vez de ir provistos de tanques de lastre separado o de operar utilizando un procedimiento de lavado con crudos para los tanques de carga, los petroleros existentes para crudos a que se hace referencia en los párrafos 7) y 8> de la presente Regla podrán operar utilizando tanques dedicados a lastre limpio, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13 A del presente Anexo, durante el periodo siguiente:

a) Hasta cumplirse dos años. contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, en el caso de petroleros para crudos, de peso muerto igual o superior a 70.000 toneladas, y

Petroleros existentes para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 40.000 toneladas.

10) Desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, todo petrolero existente para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 40.000 toneladas, irá provisto de tanques de lastre separado y cumplirá con lo prescrito en os párrafos 2) y 3) de la presente Regla o, en defecto de ello, operará con tanques dedicados a lastre limpio, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13A del presente Anexo.

Petroleros considerados como petroleros de lastre separado.

11) Todo petrolero que no tenga obligación de ir provisto de tanques de lastre separado de conformidad con los párrafos 1), 7) o 10) de la presente Regla, podrá, sin embargo, ser considerado como petrolero de lastre separado, a condición de que cumpla con lo prescrito en los párrafos 2) y 3), o en el párrafo 5) de la presente Regla, según corresponda.

Regla 13 A

Prescripciones para los petroleros que lleven tanques dedicados a lastre limpio

1) Todo petrolero que opere con tanques dedicados a lastre limpio, de conformidad con lo

dispuesto en lo párrafos 9) o 10) de la Regla 13 del presente Anexo, tendrá capacidad suficiente, en los tanques dedicados exclusivamente al transporte de lastre limpio, tal como se define éste en la Regla 1 16) del presente Anexo, para satisfacer lo prescrito en los párrafos 2) y 3) de la Regla 13 del presente Anexo.

2) Los procedimientos operacionales y la disposición referentes a los tanques dedicados a lastre limpio cumplirán con las prescripciones que establezca la Administración. Dichas prescripciones contendrán, por lo menos, todo lo dispuesto en las especificaciones para petroleros que lleven tanques dedicados a lastre limpio, adoptadas por la Conferencia Internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, 1978. mediante la Resolución 14, con sujeción a las revisiones que pueda efectuar la Organización.

3) Todo petrolero que opere con tanques dedicados a lastre limpio estará equipado con un hidrocarburometro aprobado por la Administración, basado en las especificaciones recomendadas por la Organización para hacer posible la comprobación del contenido de hidrocarburos del agua de lastre que se esté descargando. El hidrocarburometro se instalará a lo más tardar cuando, después de la entrada en vigor del presente Protocolo, se produzca la primera visita programada del petrolero a un astillero. Hasta que se haya instalado a bordo el hidrocarburometro, inmediatamente antes de deslastrar se verificará, mediante el examen del agua de los tanques dedicados a lastre, que ésta no ha sufrido ninguna contaminación debida a hidrocarburos.

4) A todo petrolero que opere con tanques dedicados a lastre limpio se le proveerá de:

a) una manual de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio, en el que se detallen el sistema y los procedimientos operacionales. Este manual, que necesitará ser juzgado satisfactorio por la Administración, contendrá toda la información que figura en las especificaciones a que se hace referencia en el párrafo 2) de la presente Regla. Si se efectúa una reforma que afecte el sistema de tanques dedicados a lastre limpio, el manual será actualizado en consecuencia; y

b) un suplemento del Libro Registro de Hidrocarburos a que se hace referencia en la Regla

20 del presente Anexo, ajustado al modelo que figura en el Suplemento I del Apéndice III del presente Anexo. El Suplemento irá siempre unido al Libro Registro de Hidrocarburos.

* Véase la recomendación sobre especificaciones internacionales de rendimiento y ensayo para equipos separadores de agua e hidrocarburos y para hidrocarburómetros, adoptada por la organización mediante Resolución A. 393 (X).

Regla 13B

Prescripciones para el lavado con crudos

1) Todo sistema de lavado con crudos cuya instalación sea obligatoria de conformidad con los párrafos 6) y 8) de la Regla 13 del presente Anexo deberá cumplir con lo prescrito en la presente Regla.

2) La instalación de lavado con crudos, el quipo correspondiente y su disposición cumplirán con las prescripciones que establezca la Administración. Tales prescripciones comprenderán, por lo menos, todo lo dispuesto en las especificaciones para el proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos, adoptadas por la Conferencia Internacional sobre Seguridad de los Buques Tanque y Prevención de la Contaminación, 1978, mediante la Resolución 15, con sujeción a las revisiones que pueda efectuaría Organización.

3) Todo tanque de carga y todo tanque de decantación irán provistos de un sistema de gas inerte, de conformidad con las Reglas pertinentes del Capítulo 11-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, modificado y ampliado por el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la vida Humana en el Mar, 1974.

4) Con respecto al lastrado de los buques de carga, antes de cada viaje en lastre se lavarán con crudos tanques de este tipo en número suficiente para que, teniendo en cuenta las rutas habituales del petrolero y las condiciones meteorológicas previsibles, solamente se introduzca agua de lastre en los tanques de carga que hayan sido lavados con crudos.

5) A todo petrolero que opere con sistemas de lavado con crudos se le proveerá de:

a) un manual sobre el equipo y las operaciones de lavado en el que se detallen el sistema y el equipo y se especifiquen los procedimientos operacionales. Este manual necesitará ser juzgado satisfactorio por la Administración y contendrá toda la información que figura en las especificaciones a que se hace referencia en el párrafo 2) de la presente Regla si se efectúa una reforma que afecte el sistema de lavado con crudos el manual será actualizado en consecuencia:

b) un suplemento del Libro Registro de Hidrocarburos a que se hace referencia en la Regla 20 del presente Anexo ajustado al momento que figura en el Suplemento 2 del Apéndice II del presente Anexo. El suplemento será siempre unido al Libro Registro de Hidrocarburos.

Regla 13C

Petroleros existentes destinados a determinados tráficos

1) A reserva de lo dispuesto en los párrafos 2) y 3) de la presente Regla, los párrafos 7) a 10) de la Regla 13 del presente Anexo no se aplicarán a los petroleros existentes destinados exclusivamente a la realización de determinados tráficos entre:

a) puertos o terminales situados en un listado Parte en el presente Protocolo; o

b) puertos o terminales de Estados Partes en el presente Protocolo, cuando:

ii) el viaje se realice enteramente dentro de los otros límites designados por la Organización.

2) Lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente Regla se aplicará únicamente cuando los puertos o terminales en que en el curso de tales viajes, se embarque el cargamento, soliciten con instalaciones y servicios adecuados para la recepción y el tratamiento de todo el lastre y el agua de lavado de los tanques, procedentes de los petroleros que los utilicen, y todas las condiciones siguientes queden satisfechas:

a) que a reserva de las excepciones previstas en la Regla 11 del presente Anexo, toda el

agua de lastre, con inclusión del agua limpia de lastre y de los residuos del lavado de los tanques, sea retenida a bordo y trasvasada a las instalaciones de recepción y las autoridades competentes del Estado rector del puerto consignen el hecho en las secciones aprobadas del Suplemento del Libro Registro de Hidrocarburos a que se hace referencia en el párrafo 3) de la presente Regla;

b) que se haya llegado a un acuerdo entre la Administración y los Gobiernos de los Estados rectores de los puertos, mencionados en los apartados a) y b) del párrafo 1) de la presente Regla, en cuanto a la utilización de un petrolero existente para un determinado tráfico.

c) que, de conformidad con las disposiciones pertinentes del presente Anexo, las instalaciones y los servicios de recepción de los puertos o terminales a que antes se hace referencia sean considerados suficientes a los efectos de la presente Regla por los Gobiernos de los Estados Partes en el presente Protocolo en cuyo territorio estén situados dichos puertos o terminales,. s

d) que se consigne en el certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos que el petrolero está destinado exclusivamente al tráfico determinado de que se trate.

3) lodo petrolero destinado a un tráfico determinado llevará un Suplemento del Libro Registro de Hidrocarburos a que se hace referencia en la Regla 20 del presente Anexo. ajustado al modelo que figura en el Suplemento 3 del Apéndice III del presente Anexo. El suplemento irá siempre unido al Libro Registro de Hidrocarburos.

Regla 13D

Petroleros existentes que tengan una instalación especial para el lastre

1) Cuando un petrolero existente esté construido u opere de tal manera que en todo momento cumpla con las prescripciones sobre calados y asiento de la Regla 13 2) del presente Anexo, sin tener que recurrir al lastrado con agua, se considerará que cumple con las prescripciones relativas a los tanques de lastre separado a que se hace referencia en la Regla 13 7) del presente Anexo, siempre que todas las Condiciones siguientes queden

satisfechas:

a) que los procedimientos operacionales y la instalación adoptada para el lastre hayan sido aprobados por la Administración:

b) que se llegue a un acuerdo entre la Administración y los Gobiernos interesados de los Estados rectores de los puertos, Partes en el presente Protocolo, cuando se cumpla con las prescripciones relativas a calados y asiento mediante un procedimiento operacional; y

c) el certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos lleve una anotación en el sentido de que el petrolero opera con una instalación especial para el lastre.

2) No se transportará nunca agua de lastre en los tanques de hidrocarburos excepto en las infrecuentes travesías en que las condiciones meteorológicas sean tan duras que, en opinión del capitán, sea necesario cargar agua de lastre adicional en los tanques de carga para mantener la seguridad del buque. Esta agua de lastre adicional será tratada y descargada de acuerdo con la Regla 9 y de conformidad con las prescripciones de la Regla 15 del presente Anexo, efectuándose el correspondiente asiento en el Libro Registro de Hidrocarburos a que se hace referencia en la Regla 20 del presente Anexo.

3) La Administración que haya hecho en un certificado la anotación indicada en el párrafo 1) e) de la presente Regla, comunicará a la Organización los pormenores correspondientes a fines de distribución entre las Partes en el presente Protocolo.

Regla 13E

Emplazamiento protegido de los espacios destinados a lastre separado

1) En todo petrolero nuevo para crudos, de peso muerto igual o superiora 20.000 toneladas, y en todo petrolero nuevo para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superiora 30.000 toneladas, los tanques de lastre separado necesarios para poder disponer de la capacidad que permita cumplir con lo prescrito en la Regla 13 del presente Anexo, que vayan emplazados en la sección de la eslora en que se hallen los tanques de carga, estarán

dispuestos de conformidad con lo prescrito en los párrafos 2), 3) y 4) de la presente Regla, a fin de que haya alguna protección contra el derrame de hidrocarburos en caso de varada o abordaje.

2) Los tanques de lastre separado y los espacios que no sean tanques de hidrocarburos emplazados en la sección de la eslora en que se hallen los tanques de carga (I) estarán dispuestos de forma que cumplan con la siguiente prescripción:

å PA + å PA-³ J[L-1 (B+2D)]

donde:

PAc = área, expresada en metros cuadrados, del libro exterior del costado correspondiente a cada tanque de lastre separado o espacio que no sea un tanque de hidrocarburos, basada en las dimensiones de trazado proyectadas,

PAs = área, expresada en metros cuadrados, del forro exterior del fondo correspondiente a cada uno de tales tanques o espacios, basada en las dimensiones de trazado proyectadas,

L1 = eslora, expresada en metros, entre los extremos proel y popel de los tanques de carga

B = manga máxima del buque, expresada en metros tal como se define ésta en la Regla 1 21) del presente Anexo,

D = puntal de trazado, expresado en metros, medido verticalmente desde el canto superior de la quilla hasta el canto superior de bao de la cubierta de francobordo en el centro del buque, al costado. En los buques con trancanil curvo, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de la prolongación ideal de la línea de trazado de la cubierta y la del forro exterior del costado, como ii la unión del trancanil con la traca de cinta formase un ángulo.

J = 0.45 para petroleros de 20.000 toneladas de peso muerto 0.30 para petroleros de peso muerto igual o superior a 200.000 toneladas, con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 3) de la presente Regla.

Los valores de “J” correspondientes a valores intermedios de peso muerto se determinarán por interpolación lineal.

Siempre que los símbolos dados en este párrafo aparezcan en la presente Regla, tendrán el significado que se les da en el presente párrafo.

3) En el caso de petroleros de peso muerto igual o superior a 200.000 toneladas el valor de “J” podrá reducirse de la manera siguiente:

reducido = [j-(a-0c + 0c)] ó 0,2, si este valor es superior 4 0A

4 0A

donde:

a = 0.40 en el caso de petroleros de 300.000 toneladas de peso muerto.

a = 0.50 en el caso de petroleros de peso muerto igual o superior a 420.000 toneladas.

Los valores de “a” correspondientes a los valores intermedios de peso muerto se determinarán por interpolación lineal.

Oc = lo definido en la Regla 23 1) a) del presente Anexo,

Os = lo definido en la Regla 23 1) b) del presente Anexo,

0A = derrame de hidrocarburos tolerable, ajustado a lo prescrito en la Regla 24 2) del presente Anexo.

4) En la determinación de los valores “PA”c y “PA”s correspondientes a los tanques de lastre separado y a los espacios que no sean tanques de hidrocarburos, se observará lo siguiente:

a) todo tanque o espacio laterales cuya profundidad sea igual a la altura del costado del buque, o que se extienda desde la cubierta hasta la cara superior del doble fondo, tendrá una anchura mínima no inferior a 2 mts. Esta anchura se medirá desde el costado hacia el

interior del buque perpendicularmente al eje longitudinal de éste. Cuando se les de una anchura menor, el tanque o espacio laterales no serán tenidos en cuenta al calcular el área de protección PA”, y

b) la profundidad vertical mínima de todo tanque o espacio del doble fondo será de B/ 15 o de 2 metros, ii este valor es inferior. Cuando se les dé una profundidad menor, el tanque o espacio del fondo no serán tenidos en cuenta al calcular el área de protección

La anchura y la profundidad mínimas de los tanques laterales y de los del doble fondo se medirán prescindiendo de las sentinas y, en el caso de la anchura mínima, prescindiendo de todo trancanil curvo.

Regla 14. Sin modificaciones.

Regla 15

En el texto actual de esta Regla, suprímase la indicación “(1973)” referida al certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.

Regla 19. Sin modificaciones.

Regla 18

Instalación de las bombas, tuberías y dispositivos

de descarga a bordo de los petroleros

Párrafo 1) a 4). Sin modificaciones.

Se añaden los párrafos siguientes al texto actual:

5) Todo petrolero nuevo que deba ir provisto de tanques de lastre separado o de un sistema de lavado con crudo: cumplirá con las prescripciones siguientes:

a) estará equipado con tuberías para hidrocarburos proyectadas e instaladas de tal manera que la retención de hidrocarburos en los conductos quede reducida al mínimo; y

b) llevará medios para drenar todas las bombas de carga y todos los conductos de hidrocarburos al terminar el desembarque del cargamento, si fuera necesario mediante conexión a un dispositivo de agotamiento. Será posible descargar en tierra o en un tanque de carga o de decantación los residuos procedentes de los conductos y de las bombas. Para la descarga a tierra se proveerá un conducto especial de pequeño diámetro conectado en el lado de las válvulas distribuidoras que dé al costado del buque.

6) Todo petrolero para crudos existente que deba ir provisto de tanques de lastre separado o de un sistema de lavado con crudos o que haya de operar con tanques dedicados a lastre limpio cumplirá con las prescripciones del párrafo 5) b) de la presente Regla.

Regla 19. Sin modificaciones.

Regla 20. En el texto actual de esta Regla, suprímase la indicación “(1973)” referida al certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.

Reglas 21 a 25. Sin modificaciones.

Apéndice I-Lista de Hidrocarburos. Sin modificaciones.

Apéndice II-Modelo de Certificado.

Se sustituye el actual modelo de certificado por el siguiente:

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCION DE LA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los buques, 1973, con autoridad conferida por el Gobierno de

.....

por .....

(título oficial completo de la persona competente u organización autorizada en virtud de lo

dispuesto en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques, 1973).

Nombre del Número o letras Puerto de Arqueo

buque distintivos matrícula bruto

Tipo de buque:

Petroleros para crudos *

Petrolero para productos petrolíferos *

Petrolero para crudos / productos petrolíferos *

Buque no petrolero equipado con tanques de carga sujetos a la Regla 2 2) del Anexo I del Protocolo *

Buque distinto de los arriba mencionados *

Fecha del contrato de construcción o de transformación importante:

.....

Fecha en que fue colocada la quilla o la construcción del buque sé hallaba en una fase equivalente o comenzó una transformación importante: .....

Fecha de entrega o de terminación de una transformación importante:

.....

* Táchese según proceda.

PARTE A PARA TODOS LOS BUQUES

El buque está provisto.

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

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

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

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

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

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

Pormenores relativos a las prescripciones cuya excención se concede en virtud de los párrafos 2) y 4) a) de la Regla 2 del Anexo I del Protocolo:

.....

* Táchese según proceda.

Refrendo para los buques existentes *

Certifico que este buque está actualmente equipado de modo que se ajusta a lo prescrito en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques. 973, por lrque se refiere a los buques existentes * *

Firmado .....

(Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

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

* Solamente se exige consignar este asiento en el primer certificado expedido a un busque.

** En las Reglas 13A 3), 15 1) y 16 4) del Anexo I del Protocolo se indican los plazos siguientes a la entrada en vigor del Protocolo dentro de los cuales los buques deberán ser provistos de equipo separador de agua e hidrocarburos, sistemas de control de las descargas de hidrocarburos, sistemas de filtración de hidrocarburos y o la adecuada instalación de tanques de decantación.

PARTE B PARA LOS PETROLEROS *

Capacidad de Peso muerto Eslora del

transporte del buque buque

(m3) métricas)

Certifico que este buque ha sido construido y equipado de conformidad con las prescripciones siguientes y que debe operar de acuerdo con ellas:

1. Este buque:

a) Está obligado a cumplir las prescripciones relativas a construcción de la Regla 24 del Anexo I del Protocolo y las cumple * *

b) no está obligado a cumplir las prescripciones relativas a construcción de la Regla 24 del Anexo I del Protocolo * *

c) no está obligado a cumplir las prescripciones relativas a construcción de la Regla 24 del Anexo I del Protocolo, pero las cumple * *

2. Este buque:

a) está obligado a cumplir las prescripciones relativas a construcción de la Regla 13E del Anexo I del Protocolo y las cumple * *

b) no está obligado a cumplir las prescripciones relativas a construcción de la Regla 13E del Anexo I del Protocolo.

* Esta Parte será rellenada para los petroleros, incluidos los buques de carga combinados, y se harán los asientos que sean aplicables en el caso de los buques no petroleros construidos y utilizados para transportar hidrocarburos a granel cuya capacidad total sea igual o superiora 200 metros cúbicos.

** Táchese según proceda.

3. Este buque:

a) está obligado a ir provisto de tanques de lastre separado de conformidad con las prescripciones de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo, que cumple*

b) no está obligado a ir provisto de tanques de lastre separado de conformidad con las prescripciones de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo*

c) no está obligado a ir provisto de tanques de lastre separado de conformidad con las prescripciones de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo, que sin embargo cumple*

d) se ajusta a lo dispuesto en la Regla 13C o 13D del Anexo I del Protocolo y, de acuerdo con lo especificado en la Parte C del presente certificado, está exento de las prescripciones de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo

e) está dotado de un sistema de lavado de tanques de carga con crudos, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13B del Anexo I del Protocolo, en lugar de ir provisto de tanques de lastre separado*

f) está dotado de tanques dedicados a lastre limpio, de conformidad con lo dispuesto en la

Regla 13A del Anexo I del Protocolo, en lugar de ir provisto de tanques de lastre separado o de un sistema de lavado de tanques de carga con crudos*

* Táchese según proceda.

4. Este buque:

a) está obligado a ir dotado de un sistema de lavado de tanques de carga con crudos de conformidad con las prescripciones de la Regla 136) del Anexo I del Protocolo, que cumple*

b) no está obligado a ir dotado de un sistema de lavado de tanques de carga con crudos de conformidad con las prescripciones de la Regla 13 6) del Anexo I del Protocolo*

Tanques de lastre separado**

Los tanques de lastre separado se ajustan a la siguiente distribución:

Tanque Volumen Tanque Volumen

(m3) (m3)

* Táchese según proceda.

** Táchese si no corresponde.

Tanques dedicados a lastre limpio*

Este buque operará con tanques dedicados a lastre limpio hasta el .....

(Fecha)

de conformidad con las prescripciones de la Regla 13A del Anexo I del Protocolo. Los tanques dedicados a lastre limpio se ajustan a la siguiente designación:

Tanque Volumen Tanque Volumen

(m) (m3)

Manual*

a) un Manual de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio, actualizado, de conformidad con la Regla 13A del Anexo I del Protocolo* *

b) un Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos, actualizado de conformidad con la Regía 138 del Anexo I del Protocolo*

Identificación del Manual ..... actualizado.

Firmado .....

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

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

Identificación del Manual ..... actualizado.

Firmado .....

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

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

* Tachese si no corresponde.

** Táchese según proceda.

PARTE C EXENCIONES*

Certifico que este buque:

a) está destinado únicamente al tráfico entre .....

..... y

..... de conformidad con la Regla 13C del Anexo I del Protocolo **; o bien que

b) opera con una instalación especial para el lastre, de conformidad con la Regla 13D del Anexo I del Protocolo**

y está por tanto exento de las prescripciones de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo.

Firmado .....

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar .....

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

* Suprimase si no corresponde.

** Táchese según proceda.

CERTIFICO

Que este buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con las disposiciones de la Regla 4 del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los buques, ¡973, referentes a la prevención de la contaminación por hidrocarburos; y

que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios y los materiales del buque y el estado de todo ello son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple con las prescripciones aplicables del Anexo I del citado

Protocolo.

El presente Certificado será válido hasta el ..... de ..... de .....

sujeto a la realización del (de los)

reconocimiento (s) intermedio (s)

necesario (s) al término de (cada) .....

(indíquese el período)

Expedido en ..... (lugar de expedición del certificado)

a ..... de ..... de 19 ....

Firma del funcionario que debidamente autorizado expide el documento

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

RECONOCIMIENTO INTERMEDIO

Se certifica que en el reconocimiento intermedio prescrito en la Regla 4 1) e) del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, se ha comprobado que este buque y el estado del mismo se ajustan a las disposiciones pertinentes de dicho Protocolo.

Firmado .....

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

El siguiente reconocimiento intermedio deberá

efectuarse el .....

Firmado .....

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

El siguiente reconocimiento intermedio deberá efectuarse el .....

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

Firmado .....

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

El siguiente reconocimiento deberá intermedio deberá efectuarse el .....

(Sello o estampilla según corresponda. de la autoridad)

Firmado .....

(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

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

APENDICE III

Suplemento 1

Modelo de Suplemento de Libro Registro de Hidrocarburos para petroleros que operen con tanques dedicados a lastre limpio*

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Capacidad total de carga .....

Capacidad total de los tanques dedicados a lastre limpio m3

Los tanques siguientes han sido designados como tanques dedicados a lastre limpio;

Tanque Volumen Tanque Volumen

(m3) (m3)

NOTA: los períodos que figuren en el Suplemento deberán ser compatibles con los que figuren en el Libro Registro de Hidrocarburos

* El presente Suplemento se unirá al Libro Registro de Hidrocarburos para petroleros que operen con tanques dedicados a lastre limpio, de conformidad con la Regla 13A del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973. El resto de la información exigida se consignará en el Libro Registro de Hidrocarburos.

A) lastrado de los tanques dedicados a lastre limpio

101. Identidad del (de los) lastrado (s)

102. Fecha y situación del buque cuando, en el (los) tanque (s) a lastre limpio, se tomó el agua destinada a limpieza por descarga o a lastrado en puerto

103. Fecha y situación del buque cuando se limpiaron por descarga de agua la (s) bomba (5) y las tuberías y su contenido pasó al tanque de decantación

104. Fecha y situación del buque cuando se tomó agua de lastre adicional en el (los) tanque (s) dedicado (s) a lastre limpio

105. Fecha, hora y situación del buque cuando se cerraron a) las válvulas del tanque de decantación, b) las válvulas de los tanques de carga, c) otras válvulas que afectan al sistema de lastre limpio

106. Cantidad de lastre limpio tomado a bordo

El infrascrito certifica que, además de lo antedicho, todas las válvulas que dan al mar y las conexiones de los tanques de carga y de las tuberías, así como todas las conexiones entre los tanques han quedado cerradas y firmes al concluir el lastrado de los tanques dedicados a lastre limpio.

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

..... El Capitán .....

B) Descarga de lastre limpio

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

108. Fecha. hora y situación del buque al comenzar la descarga de lastre limpio a) en el mar o b) en una instalación de recepción

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

110. Cantidad descargada a) en el mar o b) en una instalación de recepción

111. ¿Se verificó antes de la descarga si el agua de lastre estaba contaminada por hidrocarburos?

112. ¿Se controló la naturaleza del agua de lastre con un hidrocarburómetro durante la

descarga?

113. ¿Se observó algún indicio de contaminación por hidrocarburos del agua de lastre antes de la descarga o durante ésta?

114. Fecha y situación del buque cuando la bomba y las tuberías se vaciaron por descarga de agua después de la operación de carga

116. Cantidad de agua contaminada trasvasada al (a los) tanque (s) de decantación (identifique (n) se el (los) tanque (s) de decantación)

El infrasquito certifica que, además de lo antedicho, todas las válvulas que dan al mar y las de descarga en el mar, las conexiones de los tanques de carga de las tuberías, así como todas las conexiones entre los tanques han quedado cerradas y firmes al concluir la descarga de lastre limpio y que la (s) bomba (s) y las tuberías destinadas a las operaciones con lastre limpio se limpiaron debidamente al concluir la descarga de lastre limpio.

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

..... El Capitán .....

Suplemento 2

Modelo de Suplemento de Libro Registro de Hidrocarburos destinado a los petroleros para crudos que operen con un procedimiento de lavado de tanques de carga con crudos*

Nombre del buque .....

Número o letras distintivos .....

Capacidad total de carga .....

Viaje de ..... a .....

(Puerto (s)) (fecha) (Puerto (s) (Fecha)

NOTAS: Los períodos que figuren en el Suplemento deberán ser compatibles con los que figuren en el Libro Registro de Hidrocarburos.

Los tanques de carga lavados con crudos serán los indicados en el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, estipulado en la Regla 13B 5) a) del Protocolo.

Se utilizará una columna distinta para cada tanque así lavado o bien enjuagado con agua.

* El presente Suplemento se unirá al Libro Registro de Hidrocarburos destinado a los petroleros para crudos que operen con un procedimiento de lavado de tanques con crudos, de conformidad con la Regla 13B del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, y está destinado a sustituir la sección e) del Libro Registro de Hidrocarburos. Los pormenores relativos al lastrado y al deslastrado, así como el resto de la información exigida se consignarán en el Libro Registro de Hidrocarburos

201. Fecha y puerto en que se efectuó el lavado con crudos, o situación del buque. si se efectuó entre dos puertos de descarga

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

lavado (5) (véase Nota 1)

203. Número de máquinas utilizadas

204. Comienzo del lavado

a) fecha y hora

b) espacio vacío en el tanque

205. Método de lavado empleado (véase Nota 2)

206. Presión de las tuberías de lavado

207. Terminación e interrupción del lavado

a) fecha y hora

b) espacio vacío en el tanque 208. Observaciones

Los tanques se lavaron de acuerdo con los programas indicados en el Manual sobre e] equipo y las operaciones de lavado (véase Nota 3), y al concluir la operación se comprobó que estaban secos.

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

..... El capitán .....

NOTA 1. Cuando un tanque determinado tenga más máquinas que las que puedan utilizarse simultáneamente. tal como se indica en el manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, se identificará la sección que se esté lavando con crudos; por ejemplo, número 2, centro, sección proel.

NOTA 2. De conformidad con el manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, anótese sise emplea un método de lavado de una o varias fases. Si el utilizado es del segundo tipo, indíquese el arco vertical recorrido por las máquinas y el número de veces que se recorre ese arco en la fase de que se trate del programa.

NOTA 3. Si no se siguen los programas indicados en el manual sobre el equipo y las operaciones de lavado, en el espacio destinado a “observaciones” se consignarán los oportunos pormenores

B) Enjuague con agua o limpieza por descarga de agua de los fondos de los tanques

209. Fecha y situación del buque al efectuarse el enjuague o la limpieza por descarga de agua

210. Identidad del (de los) tanque (s) y fecha

211. Volumen de agua utilizada

212. Trasvase efectuado a:

a) Instalaciones de recepción

b) tanque (s) de decantación (identifique (n) se el (los) tanque (s) de decantación

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

..... El capitán .....

Suplemento 3

Modelo de Suplemento de Libro Registro de Hidrocarburos para petroleros destinados a determinados tráficos*

Número o letras distintos .....

Capacidad total de la carga .....

Capacidad total para agua de lastre, exigida en cumplimiento de los párrafos 2 y 3 de la Regla 13 del Anexo I del Protocolo m3

Viajes de ..... a .....

(puerto (5)) (puerto (s))

NOTA: Los períodos que figuren en el Suplemento deberán ser compatibles con los que figuren en el Libro Registro de Hidrocarburos.

El presente suplemento se unirá sí libro Registro de Hidrocarburos para petroleros destinados a determinados tráficos, de conformidad con la Regla 13C del Anexo I del Protocolo de 1978 relativo al Consejo Internacional para prevenir la Contaminación por los buques, 1973, y está destinado a sustituirlas secciones d), f), g) e i) del Libro Registro de Hidrocarburos. El resto de la información exigida se consignará en el Libro Registro de Hidrocarburos.

A) Toma de agua de lastre

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

302. Fecha y situación del buque al ser lastrado.

303. Cantidad total de lastre tomado (metros cúbicos)

304. Método para calcular la cantidad de lastre

305. Observaciones

306. Fecha y firma del oficial a cargo de la operación

307. Fecha y firma del capitán

B) Redistribución del agua de lastre a bordo del buque

308. Razones para la redistribución

309. Fecha y firma del oficial a cargo de la operación

310. Fecha y firma del capitán

C) Descarga del agua de lastre en instalaciones de recepción

311. Fecha y puerto (s) en que se descargó el agua de lastre

312. Nombre o designación de la instalación de recepción

313. Cantidad total de agua de lastre descargada (metros cúbicos)

314. Método para calcular la cantidad de lastre

315. Fecha y firma del oficial a cargo de la operación

316. Fecha y firma del capitán

317. Fecha y firma y estampilla del funcionario de la autoridad rectora del puerto.

Anexo II. Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas liquidas transportadas a granel.

Sin modificaciones.

Sin modificaciones.

Anexo IV. Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques.

Sin modificaciones.

Anexo V. Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques.

Sin modificaciones.

Rama Ejecutiva del Poder Público-Presidencia de la República

Bogotá D. E., septiembre 1978.

Aprobado. Sométase a la consideración del honorable Congreso Nacional para los efectos constitucionales.

JULIO CESAR TURBAY AYALA

El Ministro de Relaciones Exteriores, Diego Uribe Vargas

Es el texto certificado del “Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, 1973”, firmado en Londres el 17 de febrero de 1978, del cual reposa copia en los archivos de la División de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores.

El Jefe de la División de Asuntos Jurídicos, Humberto Ruiz Varela.

Bogotá. D. E.

ARTICULO 3º.-Esta Ley entrará en vigencia una vez cumplidos los requisitos establecidos

en la Ley 7 del 30 de noviembre de 1944 en relación con el Convenio y el Protocolo que por esta misma Ley se aprueban.

El Presidente del honorable Senado, JOSE IGNACIO DIAZ GRANADOS ALZAMORA, el Presidente de la honorable Cámara de Representantes. HERNANDO TURBAY TURBAY, el Secretario General del honorable Senado. Amaury Guerrero, el Secretario General de la honorable Cámara de Representante. Jairo Morera Lizcano.

República de Colombia-Gobierno Nacional

Bogotá. D. E., 19 de enero de 1981

Publíquese y ejecútese.

JULIO CESAR TURBAY AYALA

El Ministro de Relaciones Exteriores,

Diego Uribe Vargas,

el Ministro de Defensa Nacional General,

Luis Carlos Camacho Leyva.