

**PROTOCOLO DE 1978, RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA  
CONTAMINACION POR LOS BUQUES, Y ENMIENDAS DE 1987 AL ANEXO I. CONVENIO  
MARPOL**

***(Con el Protocolo de Londres del 17 de Febrero de 1978 y Enmiendas Posteriores)***  
***Aprobado el 17 de febrero de 1978, Londres***  
***Aprobado por el Perú mediante D.L. N° 22954 el 26 de marzo de 1980***  
***Adhesión por el Perú el 09 de abril de 1980***  
***Entrada en Vigencia el 02 de octubre de 1983***

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

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

HAN CONVENIDO lo siguiente:

**1. Obligaciones generales en virtud del Convenio**

1) Las Partes se comprometen a cumplir las disposiciones del presente Convenio y de aquellos Anexos por los que estén obligados, a fin de prevenir la

contaminación del medio marino provocada por la descarga de sustancias perjudiciales, o de efluentes que contengan tales sustancias, en trasgresión 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.

## **2. Definiciones**

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

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

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

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

b) El término "descarga" no incluye:

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

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

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

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

5) Por "Administración" se entiende el Gobierno del Estado bajo cuya autoridad esté operando el buque. Respecto a un buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, la Administración es el Gobierno de ese Estado. Respecto a las plataformas, fijas o flotantes, dedicadas a la exploración y 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 el mar de una sustancia perjudicial o de efluentes que contengan tal sustancia.

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

### **3. Ámbito de aplicación**

1) El presente Convenio se aplicará a:

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

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

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

3) El presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra ni a las unidades navales auxiliares, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, sólo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial.

No obstante, cada Parte se cuidará de adoptar las medidas oportunas para garantizar que dentro de lo razonable y practicable, tales buques de propiedad o servicio estatal actúen en consonancia con el propósito y la finalidad del presente Convenio, sin que ello perjudique las operaciones o la capacidad operativa de dichos buques.

#### **4. Transgresiones**

1) Toda transgresión de las disposiciones del presente Convenio, dondequiera que ocurra, está 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 está prohibida y será sancionada por la legislación de dicha Parte. Siempre que ocurra tal transgresión, esa Parte tomará una de las dos medidas siguientes:

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

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

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

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

## **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 estar 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.

## **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 asimismo proceder a la inspección de un buque al que sea de aplicación el presente Convenio cuando el buque entre en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción, si ha recibido de cualquier otra Parte una solicitud de investigación junto con pruebas suficientes de que ese buque ha efectuado en cualquier lugar una descarga de sustancias perjudiciales, o de efluentes que contengan tales sustancias.

El informe de la investigación será transmitido tanto a la Parte que la solicitó como a la Administración, a fin de que puedan tomarse las medidas oportunas con arreglo al presente Convenio

## **7. 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, tendrá derecho a ser indemnizado por todo daño o perjuicio que haya sufrido.

## **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 deber :

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, de índole detalles completos de tales providencias, para que las ponga en conocimiento de las demás Partes y Estados Miembros de la Organización.

3) Siempre que una Parte reciba un informe en virtud de lo dispuesto en el presente Artículo, lo retransmitir 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, transmitir un informe a la Organización y a toda otra Parte interesada.

## **9. Otros tratados y su interpretación**

1) A partir de su entrada en vigor el presente Convenio sustituir 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 prejuzgar 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 reivindicaciones y tesis jurídicas presentes o futuras de cualquier Estado en lo concerniente al derecho marítimo y a la naturaleza y amplitud de su jurisdicción sobre su zona costera o sobre buques de su pabellón.

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

## **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.

## **11. Comunicación de información**

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

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

b) una lista de los 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 notificar a la Organización cu les 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 (1).

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 notificar 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.

## **12. Siniestros sufridos por los buques**

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

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

## **13. Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión**

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

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

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

c) adhesión.

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

3) El Secretario General de la Organización informar 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.

#### **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 designar en adelante "Anexos facultativos") del presente Convenio.

A reserva de lo anterior las Partes en el convenio quedarán obligadas por cualquiera de los Anexos en su totalidad.

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

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

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

## **15. Entrada en vigor**

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

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

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

4) Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto al presente Convenio, o a cualquier Anexo facultativo, después de que se hubieren cumplido los requisitos

de entrada en vigor, pero con anterioridad a la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión empezará a regir al entrar en vigor el Convenio, o el Anexo facultativo, 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 adhesión que se deposite con posterioridad a la fecha en que se hayan cumplido todas las condiciones previstas 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.

## **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 esta párrafo será sometida por la Organización a un órgano competente para que éste la examine;

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

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

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

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

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

ii) una enmienda a un Anexo del Convenio se considerará aceptada, de conformidad con el procedimiento especificado en el inciso iii) de este párrafo salvo que el órgano competente, en el momento de su adopción, determine que la enmienda se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hubieren aceptado los dos tercios de las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial.

No obstante, en cualquier momento antes de la entrada en vigor de una enmienda a un Anexo del Convenio, una Parte podrá notificar al Secretario General de la Organización que para que la enmienda entre en vigor con respecto a dicha Parte ésta habrá de dar su aprobación expresa. El Secretario General pondrá dicha notificación y la fecha de su recepción en conocimiento de las Partes;

iii) una enmienda a un apéndice de un Anexo del Convenio se considerará aceptada al término de un plazo, no menor de diez meses, que determine el órgano competente en el momento de su adopción, salvo que, dentro de ese plazo, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, según cual de esas dos condiciones

se cumpla antes, notifiquen a la Organización que rechazan la enmienda. iv) toda enmienda al Protocolo I del Convenio quedar 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 quedar sujeta a los mismos procedimientos que se estipulan en el inciso i) del apartado f) de este párrafo para enmendar los Artículos del Convenio;

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

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

3) Enmienda mediante Conferencia:

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

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

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

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

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

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

6) Salvo indicación expresa en otro sentido, toda enmienda al presente Convenio, efectuada de conformidad con lo dispuesto en este Artículo, que se refiera a la estructura de un buque, se aplicará solamente a los buques cuyo contrato de construcción haya sido formalizado o, de no haber contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada en la fecha, o después de la fecha, de entrada en vigor de la enmienda.

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

8) El Secretario General de la Organización informará a todas 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.



## **17. Fomento de la cooperación técnica**

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

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

## **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 la recibió y de la fecha en que surta efecto tal denuncia.

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

## **19. Depósito y registro**

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

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

## **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 2 de Noviembre de 1973.

# **ANEXO I REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS CAPÍTULO I GENERALIDADES**

## **REGLA DEFINICIONES**

**1**

A los efectos del presente Anexo:

1) Por "hidrocarburos" se entiende el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fuel-oil, los 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 (\*) limite la generalidad de la enumeración precedente, las sustancias que figuran en la lista del Apéndice I de este Anexo.

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

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

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

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

6) Por "buque nuevo" se entiende:

a) un buque cuyo contrato de construcción se formaliza después del 31 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) a) Por "transformación importante" se entender toda transformación de un buque existente:  
i) que altere considerablemente las dimensiones o la capacidad de transporte del buque; o  
ii) que haga que cambie el tipo del buque; o  
iii) que se efectúe, en opinión de la Administración, con la intención de prolongar considerablemente la vida del buque; o  
iv) que de algún otro modo altere el buque hasta tal punto que si fuera un buque nuevo quedaría sujeto a las disposiciones pertinentes del presente Convenio que no le son aplicables como buque existente.

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

c) No obstante lo dispuesto en el apartado a) del presente párrafo, no se considerará que la transformación de un petrolero existente realizada para que cumpla con las prescripciones de las Reglas 13F ó 13G del presente anexo constituye una transformación importante a efectos de dicho anexo.

9) "Tierra más próxima". La expresión "de la tierra más próxima" significa desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial 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" significar ,

a lo largo de la costa nordeste de Australia, desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en latitud 11° Sur, longitud 142°08' Este, hasta un punto en latitud 10°35' Sur, longitud 141°55' Este; desde allí a un punto en latitud 10°00' Sur, longitud 142°00' Este; y luego sucesivamente, a latitud 9°10' Sur, longitud 143°52' Este latitud 9°00' Sur, longitud 144°30' Este latitud 13°00' Sur, longitud 144°00' Este latitud 15°00' Sur, longitud 146°00' Este latitud 18°00' Sur, longitud 147°00' Este latitud 21°00' Sur, longitud 153°00' Este y, finalmente, desde esta posición hasta un punto de la costa de Australia en latitud 24°42' Sur, longitud 153°15' Este.

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

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

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

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

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

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

16) Por "lastre limpio" se entiende el lastre llevado en un tanque que, desde que se transportaron hidrocarburos en él por última vez, ha sido limpiado de tal manera que todo efluente del mismo, si fuera descargado por un buque estacionario en aguas calmas y limpias en un día claro, no produciría rastros visibles de hidrocarburos en la superficie del agua ni a orillas de las costas próximas, ni ocasionarían 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 entender que el lastre estaba limpio, aun cuando pudieran observarse rastros visibles, si los datos obtenidos con el mencionado dispositivo muestran que el contenido de hidrocarburos en el efluente no excedía de 15 partes por millón.

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

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

19) "Perpendiculares de proa y de popa": se toman en los extremos de proa y de popa de la eslora (L). La perpendicular de proa pasa 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": 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 medir 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) 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.

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 "reas" del buque se calcularán en todos los casos tomando las líneas de trazado.

26) No obstante lo dispuesto en el párrafo 6) de la presente regla, a los efectos de las Reglas 13, 13B, 13E y 18 4) del presente Anexo, por "petrolero nuevo" se entenderá :

a) un petrolero respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción después del 1 de junio de 1979; o

b) en ausencia de un contrato de construcción, un petrolero cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halla en una fase equivalente después del 1 de enero de 1982; o

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

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

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

o

ii) respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 1 de enero de 1980; o  
iii) que quede terminada después del 1 de junio de 1982, si bien cuando se trate de petroleros de peso muerto igual o superior a 70.000 toneladas se aplicará la definición del párrafo 6) de la presente regla a los efectos de la regla 13 I) del presente Anexo.

27) No obstante lo dispuesto en el párrafo 7) de la presente Regla, a los efectos de las Reglas 13, 13A, 13B, 13C, 13D, 18 5) y 18 6) c) del presente Anexo, por "petrolero existente" se entender 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**

### **ÁMBITO DE APLICACIÓN**

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

2) En los buques que, sin ser petroleros, estén equipados con espacios de carga que hayan sido construidos y se utilicen para transportar hidrocarburos a granel y



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

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

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

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

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

### **REGLA 3 EQUIVALENTES**

1) La Administración puede autorizar a bordo de un buque instalaciones, materiales, equipo 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 permitir 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 la descarga de hidrocarburos.

2) La Administración que autorice instalaciones, materiales, equipos o aparatos en sustitución de los prescritos por el presente Anexo comunicar 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**

#### **RECONOCIMIENTOS E INSPECCIONES**

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

a) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que el certificado exigido en virtud de la Regla 5 del presente Anexo haya sido expedido por primera vez.

El reconocimiento comportar una inspección completa de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural y los materiales del buque, en la medida en que éste esté sujeto a lo dispuesto en el presente Anexo.

Este reconocimiento será tal que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural y los materiales cumplen con las prescripciones aplicables del presente Anexo;

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

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

c) un reconocimiento intermedio, como mínimo, durante el 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 estén en buen estado de funcionamiento.

Cuando se efectúe solamente un reconocimiento intermedio durante uno cualquiera de los períodos de validez del certificado, se efectuar no más de seis meses antes ni más de seis meses después de transcurrida la mitad del período de validez del certificado.

Esos reconocimientos intermedios se consignar n en el certificado que se haya expedido en virtud de la Regla 5 del presente Anexo.

2) Respecto a los buques que no estén sujetos a lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente Regla, la Administración dictar 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 tomar 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 facultar 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 notificar a la Organización cu les son las tributaciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad, para que, puesto esto en conocimiento de las Partes en el presente Protocolo, se informe a sus funcionarios.

d) Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado, o es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y a su debido tiempo notificarán esto a la Administración.

Si no se toman dichas medidas correctivas, será retirado el certificado y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en un puerto de otra Parte, también se dar 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 la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural o los materiales que fueron objeto de reconocimiento sin previa autorización de la Administración, excepto cuando se trate 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 informará 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 informará también inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán que se ha rendido ese informe.

## **REGLA 5 EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS**

1) A todo petrolero cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 150 toneladas y demás buques de arqueado igual o superior a 400 toneladas que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el convenio se les expedirá, una vez visitados de acuerdo con las disposiciones de la Regla 4 del presente Anexo, un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.

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 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 dar la misma fuerza e igual validez que al expedido de acuerdo con la Regla 5 del presente Anexo.

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

#### **REGLA 7**

#### **MODELO DEL CERTIFICADO**

El Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos se redactar 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 incluir una traducción en uno de estos dos idiomas.

#### **REGLA 8**

#### **DURACIÓN DEL CERTIFICADO**

1) El Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos se expedir para un período que especificar la Administración y que no exceder 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 la Regla 13 9) del presente Anexo, el período de validez del certificado no exceda de dicho período especificado.

2) Un certificado perder su validez si se han efectuado reformas importantes que afecten a la construcción, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición estructural o los materiales prescritos sin previa autorización de la Administración, excepto cuando se trate del recambio directo de tales equipos o accesorios, o

que no se hayan efectuado los reconocimientos intermedios especificados por la Administración en cumplimiento de la Regla 4 1) c) del presente Anexo.

3) El certificado expedido a un buque perder 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 transmitir 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.

#### **REGLA 8 A**

#### **SUPERVISIÓN DE LA PRESCRIPCIONES OPERACIONALES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

1) Un buque que esté en un puerto o terminal mar adentro de otra Parte está sujeto a inspección por funcionarios, debidamente autorizados por dicha Parte, en lo que concierne a las prescripciones operacionales, en virtud del presente anexo, cuando existan claros indicios para suponer que el capitán y la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo, relativos a la prevención de la contaminación por hidrocarburos.

2) Si se dan las circunstancias mencionadas en el párrafo 1) de la presente regla, la Parte tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe, hasta que se haya resuelto la situación, de conformidad con lo prescrito en el presente anexo.

3) Los procedimientos relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto, estipulados en el artículo 5 del presente Convenio, se aplicarán a la presente regla.



4) Ninguna disposición de la presente regla se interpretará de manera que se limiten los derechos y obligaciones de una Parte, que lleve a cabo la supervisión de las prescripciones operacionales a que se hace referencia, concretamente, en el presente Convenio.

## **CAPÍTULO II**

### **NORMAS PARA CONTROLAR LA CONTAMINACIÓN 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, estar 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 m s de 50 millas marinas de la tierra m s próxima;

iii) que el petrolero esté en ruta;

iv) que el régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos no exceda de 30 litros por milla 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, 1/20.000 del cargamento total de que formaban parte los residuos; y

vi) que el petrolero tenga en funcionamiento un sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos y disponga de un tanque de decantación como se prescribe en la Regla 15 del presente Anexo.

c) 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 m quinas, exceptuados los de la cámara de bombas de carga a menos que dichas aguas estén mezcladas con residuos de carga de

hidrocarburos:

- i) que el buque no se encuentre en una zona especial;
- ii) que el buque esté en ruta;
- iii) que el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón, y
- iv) que el buque tenga en funcionamiento el equipo que se prescribe en la Regla 16 del presente anexo.

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

3) Siempre que se observen rastros visibles de hidrocarburos sobre la superficie del agua o por debajo de ella en las proximidades de un buque o de su estela, los Gobiernos de las Partes en el Convenio investigarán inmediatamente en la medida en que puedan hacerlo razonablemente, los hechos que permitan aclarar si hubo o no transgresión de las disposiciones de esta Regla o de la Regla 10 de este Anexo.

En la investigación se comprobarán, en particular, las condiciones de viento y de mar, la deriva y velocidad del buque, otras posibles fuentes de los rastros visibles en esos parajes y todos los registros pertinentes de descarga de hidrocarburos.

4) Lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente Regla no se aplicará a las descargas de lastre limpio o separado ni a las mezclas oleosas no sometidas a tratamiento cuyo contenido de hidrocarburos, sin haber sido diluidos, no exceda de 15 partes por millón, si tales descargas no proceden de las sentinas de la cámara de bombas de carga ni están mezcladas con residuos de carga de hidrocarburos.

5) Las descargas no contendrán productos químicos de 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.

7) En el caso de los buques a que se refiere la Regla 16 6) del presente anexo que no lleven el equipo prescrito en las Reglas 16 1) ó 16 2), las disposiciones del párrafo 1 b) de la presente Regla no se aplicarán hasta el 16 de julio de 1998 o hasta la fecha en que se instale dicho equipo, si esta fecha es anterior.

Hasta entonces estar prohibida toda descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas en el mar desde tales buques procedentes de las sentinas de los espacios de máquinas, salvo cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que la mezcla oleosa no proceda de las sentinas de las cámaras de bombas de carga;

b) que la mezcla oleosa no esta mezclada con residuos de la carga de hidrocarburos;

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

d) que el buque se encuentre a m s de 12 millas marinas de la tierra m s próxima;

e) que el buque esté en ruta;

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

g) que el buque tenga en funcionamiento un equipo separador de agua e hidrocarburos cuyas características de proyecto hayan sido aprobadas por la

Administración teniendo en cuenta la especificación recomendada por la Organización (1).

## **REGLA 10**

### **MÉTODOS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS DESDE BUQUES QUE OPEREN EN ZONAS ESPECIALES**

1) A los efectos del presente anexo, las zonas especiales son el mar Mediterráneo, el mar Báltico, el mar Negro, el mar Rojo, «la zona de los Golfos», el golfo de Adén, la zona del Antártico y las aguas noroccidentales de Europa, 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 28,5'N, 43º 19,6'E) y Husn 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 Hadd (22º 30'N, 59º 48'E) y Ras al Fastch (25º 04'N, 61º 25'E).

f) Por zona del Golfo de Adén se entiende la parte del Golfo de Adén que se encuentra entre el mar Rojo y el mar de Arabia, limitada al oeste por la línea loxodrómica entre Ras si Ane (12º 28,5'N, 43º 19,6'E) y Husn Murad (12º 40,4'N,

43o 30,2'E), y al este por la línea loxodrómica entre Ras Asir (11o 50'N, 51o 16,9'E) y Ras Fartak (15o 35'N, 52o 13,8'E).

g) Por zona del Antártico se entiende la extensión de mar situada al sur de los 60o de latitud sur.

h) Las aguas noroccidentales de Europa incluyen el Mar del Norte y sus accesos, el mar de Irlanda y sus accesos, el mar Celta, el Canal de la Mancha y sus accesos y la parte del Atlántico nororiental que se encuentra inmediatamente al oeste de Irlanda.

La zona está limitada por las líneas que unen los siguientes puntos:

- i) 48° 27' N, en la costa francesa.
- ii) 48° 27' N; 6° 25' W.
- iii) 49° 52' N; 7° 44' W.
- iv) 50° 30' N; 12° W.
- v) 56° 30' N; 12° W.
- vi) 62° N; 3° W.
- vii) 62° N, en la costa noruega.
- viii) 57° 44,8' N, en las costas danesa y sueca.

2) A reserva de las disposiciones de la Regla 11 del presente anexo:

a) Estar prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas desde petroleros y desde buques no petroleros cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial. Con respecto a la zona del Antártico, estar prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas procedentes de cualquier buque.

b) Estar prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas desde buques no petroleros de arqueado bruto inferior a 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial, salvo cuando el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón.

3) a) Las disposiciones del párrafo 2) de la presente Regla no se aplicarán a las descargas de lastres limpios o separados.

b) Las disposiciones del párrafo 2) de la presente Regla no se aplicarán a las descargas de agua de sentina tratada, proveniente de los espacios de máquinas, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

i) que el agua de sentina no provenga de sentinas de cámara de bombas de carga;

ii) que el agua de sentina no esté mezclada con residuos de carga de hidrocarburos;

iii) que el buque esté en ruta;

iv) que el contenido de hidrocarburos del efluente, sin dilución, no exceda de 15 partes por un millón;

v) que el buque tenga en funcionamiento un equipo filtrador de hidrocarburos que cumpla con lo dispuesto en la Regla 16) 5) del presente Anexo; y

vi) que el sistema de filtración este equipado con un dispositivo de detención que garantice que la descarga se detenga automáticamente cuando el contenido de hidrocarburos del efluente exceda de 15 partes por millón.

4) a) Las descargas que se efectúen en el mar no contendrán productos químicos ni ninguna otra sustancia en cantidades o concentraciones que entrañen un peligro potencial para el medio marino, ni adición alguna de productos químicos u otras sustancias cuyo fin sea eludir el cumplimiento de las condiciones de descarga especificadas en la presente Regla.

b) Los residuos de hidrocarburos cuya descarga en el mar no pueda efectuarse de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 2) y 3) de la presente Regla serán retenidos a bordo o descargados en instalaciones de recepción.

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

6) Siempre que se observen rastros visibles de hidrocarburos sobre la superficie del agua o por debajo de ella en las proximidades de un buque o de su estela, los

Gobiernos de las Partes en el Convenio investigarán inmediatamente, en la medida en que puedan hacerlo razonablemente, los hechos que permitan aclarar si hubo o no transgresión de las disposiciones de esta Regla o de la Regla 9 de este Anexo.

En la investigación se comprobarán, en particular, las condiciones de viento y de mar, la derrota y velocidad del buque, otras posibles fuentes de los rastros visibles en esos parajes y todos los registros pertinentes de descarga de hidrocarburos.

7) Instalaciones de recepción en las zonas especiales:

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

b) Zona del Mar Rojo, zona de los Golfos, zona del golfo de Adén y aguas noroccidentales de Europa: i) Los Gobiernos de las Partes que sean ribereñas de zonas especiales se comprometen a garantizar que en todos los terminales de carga de hidrocarburos y puertos de reparaciones de esas zonas especiales se establecerán lo antes posible instalaciones y servicios adecuados para la recepción y tratamiento de todos los lastres contaminados y aguas de lavado de tanques de los petroleros.

Además, se dotarán a todos los puertos de la zona especial de instalaciones adecuadas de recepción de otros residuos y mezclas oleosas procedentes de todos los tanques.

Estas instalaciones tendrán capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.

ii) Los Gobiernos de las Partes cuya jurisdicción se extienda a embocaduras de canales marítimos de poca sonda que obliguen a los buques a reducir su calado deslastrando se comprometen a garantizar la instalación de los servicios



mencionados en el apartado b) i) de este párrafo, admitiéndose, no obstante, que los buques que hayan de descargar borras o lastres contaminados podrán sufrir alguna demora.

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

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

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

vii) Como mínimo habrán de montarse los servicios e instalaciones de recepción prescritos en la Regla 12 del presente Anexo para el 1.º 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.

8) No obstante lo dispuesto en el párrafo 7) de la presente Regla, en la zona del Antártico se aplicarán las siguientes normas:

a) Los gobiernos de las Partes en el Convenio cuyos puertos sean utilizados por los buques en viajes de ida o vuelta a la zona del Antártico, se comprometen a garantizar que, tan pronto como sea factible, se provean instalaciones adecuadas para la recepción de todos los fangos, lastres contaminados, aguas de lavado de tanques y otros residuos y mezclas oleosas procedentes de todos los

buques, sin causar demoras innecesarias, y de acuerdo con las necesidades de los buques que las utilicen.

b) Los gobiernos de las Partes en el Convenio comprobarán que todos los buques que tengan derechos a enarbolar su pabellón, antes de entrar en la zona del Antártico, están dotados de uno o varios tanques con capacidad suficiente para retener a bordo todos los fangos, lastres contaminados, aguas de lavado de tanques y otros residuos y mezclas oleosas mientras operen en la zona, y han concertado acuerdos para descargar dichos residuos oleosos en una instalación de recepción después de salir de la zona.

## **REGLA 11 EXCEPCIONES**

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

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

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

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

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

c) a la descarga en el mar de sustancias que contengan hidrocarburos, previamente aprobadas por la Administración, cuando sean empleadas para combatir casos concretos de contaminación a fin de reducir los daños resultantes de tal contaminación

Toda descarga de esta índole quedará sujeta a la aprobación de cualquier Gobierno con jurisdicción en la zona donde se tenga intención de efectuar la descarga.

## **REGLA 12**

### **INSTALACIONES Y SERVICIOS DE RECEPCIÓN**

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

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

a) Todos los puertos y terminales en los que se efectúe la carga de crudos de petróleo a bordo de los petroleros cuando estos últimos acaben de realizar, inmediatamente antes de rendir viaje, una travesía en lastre que no pase de 72 horas o de 1.200 millas marinas;

b) todos los puertos y terminales en los que se efectúe la carga de hidrocarburos distintos de los crudos de petróleo a granel en cantidades promedias superiores a 1.000 toneladas métricas diarias;

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

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

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

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

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

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

b) Los puertos de carga y terminales mencionados en el párrafo 2) b) de esta Regla tendrán instalaciones y servicios de recepción suficientes para recibir los hidrocarburos y mezclas oleosas que no puedan descargarse de conformidad con lo dispuesto en la Regla 9 1) 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 las instalaciones y servicios que se monten en puertos y terminales en virtud del párrafo 2) d) de esta Regla tendrán capacidad suficiente para recibir todos los residuos retenidos a bordo de conformidad con la Regla 17 del presente Anexo por los buques que razonablemente quepa esperar que hagan escala en tales puertos y terminales.

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

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

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

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

### **REGLA 13**

#### **TANQUES DE LASTRE SEPARADOS, TANQUES DEDICADOS A LASTRE LIMPIO Y LIMPIEZA CON CRUDOS**

A reserva de las disposiciones de las Reglas 13C y 13D del presente Anexo, todos los petroleros cumplirán con las prescripciones de la presente Regla. Petroleros nuevos de peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas

1) Todo petrolero nuevo para crudos, de peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas, y todo petrolero nuevo para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 30.000 toneladas, ir provisto de tanques de lastre separado y cumplir 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 lastrear con agua, salvo por lo que respecta a lo dispuesto en los párrafos 3) ó 4) de la presente Regla.

No obstante, la capacidad mínima de los tanques de lastre separado permitir en cualquier caso que, en todas las condiciones de lastre que puedan darse en cualquier parte del viaje, incluida la condición de buque vacío con lastre separado únicamente, puedan ser satisfechas cada una de las siguientes prescripciones relativas a los calados y asiento del buque:

a) el calado de trazado en el centro del buque (dm), expresado en metros (sin tener en cuenta deformaciones del buque), no será inferior a:  
 $dm = 2,0 + 0,02L$ ;

b) los calados en las perpendiculares de proa y popa corresponderán a los determinados por el calado en el centro del buque (dm), tal como se especifica en el apartado a) del presente párrafo, con un asiento apopante no superior a 0,015L; y

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

3) No se transportar nunca agua de lastre en los tanques de carga excepto:

a) en las infrecuentes travesías en que las condiciones meteorológicas sean tan duras que, en opinión del capitán, sea necesario cargar agua de lastre adicional en los tanques de carga para mantener la seguridad del buque;

b) en casos excepcionales en que el carácter particular del servicio prestado por un petrolero haga necesario llevar agua de lastre en cantidad superior a la prevista en el párrafo 2) de la presente Regla, a condición de que dicho servicio entre en la categoría de casos excepcionales, en la forma establecida por la Organización.

Este agua de lastre adicional será tratada y descargada de conformidad con la Regla 9 y del modo prescrito en la Regla 15 del presente Anexo, efectuándose el correspondiente asiento en el Libro registro de hidrocarburos a que se hace referencia en la Regla 20 del presente Anexo.

4) Cuando se trate de petroleros nuevos para crudos, el lastre adicional permitido en el párrafo

3) de la presente Regla se llevar 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, estar dotado de un sistema de lavado con crudos para los tanques de carga.

La Administración se obligar 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, ir provisto de tanques de lastre separado y cumplir con lo prescrito en los párrafos 2) y 3) de la presente Regla, a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo.

8) En vez de tener instalados tanques de lastre separado, los petroleros existentes para crudos a que se hace referencia en el párrafo 7) de la presente Regla podrán operar utilizando un procedimiento de lavado con crudos para los tanques de carga, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13B del presente Anexo, a menos que el petróleo de que se trate esté destinado al transporte de crudos que no sirvan para el lavado con crudos.

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

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

b) hasta cumplirse cuatro años, contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, en el caso de petroleros para crudos, de peso igual o superior a 40.000 toneladas, pero inferior a 70.000 toneladas. Petroleros existentes para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 40.000 toneladas

10) Desde la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, todo petrolero existente para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 40.000 toneladas, ir provisto de tanques de lastre separado y cumplir con lo prescrito en los párrafos 2) y 3) de la presente Regla o, en defecto de ello, operar 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) ó 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 los párrafos 9) ó 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 cumplir n 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 estar equipado con un hidrocarbúrometro aprobado por la Administración, basado en las especificaciones recomendadas por la Organización (1) para hacer posible la comprobación del contenido de hidrocarburos del agua de lastre que se esté descargando.

El hidrocarbúrometro se instalar a lo más tardar cuando, después de la entrada en vigor del presente Protocolo, se produzca la primera visita programada del petrolero a un astillero. Hasta que se haya instalado a bordo el hidrocarbúrometro, inmediatamente antes de deslastrar se verificar , 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 un Manual de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio, en el que se detallen el sistema y los procedimientos operacionales.

Este Manual, que necesitar será 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 al sistema de tanques dedicados a lastre limpio, el Manual será actualizado en consecuencia.

### **REGLA 13 B**

#### **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 deber cumplir con lo prescrito en la presente Regla.

2) La instalación de lavado con crudos, el equipo correspondiente y su disposición cumplir n 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, adoptados 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 efectuar la 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 II-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, y según pueda ser enmendado posteriormente.

4) Con respecto al lastrado de los buques de carga, antes de cada viaje en lastre se lavar n con crudos tanques de este tipo en número suficiente para que, teniendo en cuenta las rutas habituales del petrolero y las condiciones

meteorológicas previsible, 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 un Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado en el que se detallan 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.

### **REGLA 13 C**

#### **PETROLEROS EXISTENTES DESTINADOS A DETERMINADOS TRÁFICOS**

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

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

b) puertos o terminales de Estados Partes en el presente Protocolo, cuando:  
i) el viaje se realice enteramente dentro de una de las zonas especiales definidas en la Regla 10 1) del presente Anexo; o  
ii) el viaje se realice enteramente dentro de otros límites designados por la Organización.

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

a) que, a reserva de las excepciones previstas en la Regla 11 del presente Anexo, toda el agua del lastre, con inclusión del agua de lastre limpio, y de los residuos del lavado de los tanques, sean retenidos a bordo y trasvasados a las instalaciones de recepción y que las autoridades competentes del Estado rector del puerto consignen el hecho en el Libro registro de hidrocarburos a que se hace referencia en la Regla 20 del presente Anexo;

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

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

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

### **REGLA 13 D**

#### **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 transportar 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) c) de la presente Regla, comunicar a la Organización los pormenores correspondientes a fines de distribución entre las Partes en el presente Protocolo.

### **REGLA 13 E**

#### **EMPLAZAMIENTO PROTEGIDO DE LOS ESPACIOS DESTINADOS A LASTRE SEPARADO**

1) En todo petrolero nuevo para crudos, de peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas, y en todo petrolero nuevo para productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 30.000 toneladas, los tanques de lastre separado necesarios para poder disponer la capacidad que permita cumplir con lo prescrito en la Regla 13 del presente Anexo, que vayan emplazados en la sección de la eslora en que se hallen los tanques de carga, estarán dispuestos de conformidad con lo prescrito en los párrafos 2), 3) y 4) de la presente Regla, a fin de que haya alguna protección contra el derrame de hidrocarburos en caso de varada o abordaje.

2) Los tanques de lastre separado y los espacios que no sean tanques de hidrocarburos

emplazados en la sección de la eslora en que se hallen los tanques de carga (Lt) estarán dispuestos de forma que cumplan con la siguiente prescripción.

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:

Nota: La fórmula y las definiciones de sus componentes han sido omitidas.

4) En la determinación de los valores (r)PAC» y PAS» 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 metros.

Esta anchura se medirá desde el costado hacia el interior del buque perpendicularmente al eje longitudinal de éste. Cuando se les dé una anchura menor, el tanque o espacio laterales no serán tenidos en cuenta al calcular el rea de protección (r)PAC»; y

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

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

**REGLA 13 F**  
**PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS EN CASOS DE**  
**ABORDAJE O VARADA**

1) La presente Regla se aplicará a los petroleros de peso muerto igual o superior a 600 toneladas:

a) respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción el 6 de julio de 1993 o posteriormente, o

b) en ausencia de un contrato de construcción, cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 6 de enero de 1994 o posteriormente, o

c) cuya entrega se produzca el 6 de julio de 1996, o posteriormente, o

d) que hayan sido objeto de una transformación importante:

i) para la cual se adjudique el oportuno contrato después del 6 de julio de 1993, o

ii) respecto de la cual, en ausencia de un contrato, el trabajo de construcción se inicie después del 6 de enero de 1994, o

iii) que quede terminada después del 6 de julio de 1996.

2) Todo petrolero de peso muerto igual o superior a 5.000 toneladas:

a) cumplir con lo prescrito en el párrafo 3), en lugar de la Regla 13E, si procede, a menos que esté sujeto a lo dispuesto en los párrafos 4) y 5), y

b) cumplir , si procede, con lo prescrito en el párrafo 6).

3) Los tanques de carga estarán protegidos en toda su longitud por tanques de lastre o espacios que no sean tanques de carga o de fueloil como se indica a continuación:

a) Tanques o espacios laterales.-Los tanques o espacios laterales tendrán una profundidad igual a la altura total del costado del buque o se extenderán desde el techo del doble fondo hasta la cubierta más alta, ignorando el trancañil alomado en caso de haberlo.

Irán dispuestos de tal manera que los tanques de carga queden por dentro de la línea de trazado de las planchas del forro del costado, y en ningún caso a menos de la distancia "w" que indica la figura 1, medida en cualquier sección transversal perpendicularmente al forro del costado, tal como se indica a continuación.

b) Tanques o espacios del doble fondo. En cualquier sección transversal, la profundidad de cada tanque o espacio del doble fondo será tal que la distancia (r)h» que medie entre el fondo de los tanques de carga y la línea de trazado de las planchas del forro del fondo, medida perpendicularmente a dichas planchas como se indica en la figura 1, no sea inferior a la especificada a continuación:

$h = B/15$  (m), o bien  $h = 2,0$  m, si este valor es menor.

El valor mínimo de h será de 1,0 m.

c) Zona de la curva del pantoque o en lugares en que la curva del pantoque no esté claramente definida.-Cuando las distancias "h" y "w" sean distintas, la distancia "w" tendrá preferencia en los niveles que excedan de 1,5 h por encima de la línea de base, tal como se indica en la figura 1.

d) Capacidad total de los tanques de lastre.-En los petroleros para crudos de peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas y en los petroleros para productos de peso muerto igual o superior a 30.000 toneladas, la capacidad total de los tanques laterales, tanques del doble fondo y tanques de los piques de proa y popa no será inferior a la capacidad de los tanques de lastre separado necesaria para cumplir lo prescrito en la Regla 13.

Los tanques laterales o espacios y tanques del doble fondo dispuestos para cumplir lo prescrito en la Regla 13 irán emplazados de la manera más uniforme posible a lo largo de la zona de los tanques de carga. La capacidad adicional de lastre separado prevista para reducir los esfuerzos flectores longitudinales en la viga-casco, el asiento, etc., podrá distribuirse por cualquier lugar del buque.

e) Pozos de aspiración de los tanques de carga.-Los pozos de aspiración de los tanques de carga podrán penetrar en el doble fondo por debajo de la línea



límite que define la distancia (r)h», a condición de que tales pozos sean lo más pequeños posibles y que la distancia entre el fondo del pozo y las planchas del forro del fondo no sea inferior a 0,5 h.

f) Tuberías de lastre y de carga.-Las tuberías de lastre y otras tuberías como los tubos de sonda y de aireación de los tanques de lastre no atravessar n los tanques de carga. Las tuberías de carga y similares no atravessar n los tanques de lastre. Podrán exceptuarse de esta prescripción tuberías de escasa longitud, a condición de que estén totalmente soldadas o de que se aplique un medio equivalente al efecto.

4) a) Se podrá prescindir de los tanques o espacios del doble fondo prescritos en el párrafo 3) b), a condición de que el proyecto del petrolero sea tal que la presión estática de la carga ejercida en las planchas del forro que constituyen la única separación entre la carga y el mar no exceda de la presión hidrostática exterior del agua, determinada mediante la fórmula siguiente:

Nota: La fórmula y las definiciones de sus componentes han sido omitidas.

b) Toda división horizontal que sea necesaria para satisfacer las anteriores prescripciones estar situada a una altura sobre la línea de base no inferior a  $B/6$  ó 6 m, si este último valor es menor, pero que no exceda de  $0,6 D$ , siendo D el puntal de trazado en los medios.

c) El emplazamiento de los tanques o espacios laterales se ajustará a la definición del párrafo

3) a), con la salvedad de que por debajo de un nivel igual a  $1,5 h$  medido por encima de la línea de base, siendo "h" la altura que se define en el párrafo 3) b), la línea que define los límites del tanque de carga podrá ser vertical hasta las planchas del fondo, como se ilustra en la figura 2.

5) También podrán aceptarse otros métodos de proyecto y construcción de petroleros como alternativa de lo dispuesto en el párrafo 3), a condición de que estos otros métodos ofrezcan como mínimo el mismo grado de protección contra la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje o varada, y que sean aprobados en principio por el Comité de Protección del Medio Marino teniendo en cuenta directrices elaboradas al efecto por la Organización.

6) En el caso de petroleros de peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas, las hipótesis de avería que prescribe la regla 25.2) b) se complementarán con la siguiente hipótesis de avería con desgarradura en el fondo:

a) extensión longitudinal:  
i) buques de peso muerto igual o superior a 75.000 toneladas: 0,6 L, medida desde la perpendicular de proa.  
ii) buques de peso muerto inferior a 75.000 toneladas: 0,4 L, medida desde la perpendicular de proa.

b) extensión transversal: B/3 en cualquier lugar del fondo.

c) extensión vertical: perforación del forro exterior.

7) Los petroleros de peso muerto inferior a 5.000 toneladas:  
a) llevarán cuando menos tanques o espacios del doble fondo con una profundidad tal que la distancia "h" especificada en el párrafo 3)

b) cumpla con lo siguiente:

$h = B/15$  (m) con un valor mínimo de 0,76 m; en la zona de la curva del pantoque y en lugares donde dicha curva no esté claramente definida, la línea que define los límites del tanque de carga será paralela al fondo plano en los medios, como se ilustra en la figura 3, y b) irán provistos de tanques de carga dispuestos de modo que la capacidad de cada uno de ellos no exceda de 700 m<sup>3</sup>, a menos que se dispongan tanques o espacios laterales de conformidad con el párrafo 3) a), que

cumplan con lo siguiente.  
con un valor mínimo de  $w = 0,76$  m

8) No se transportarán hidrocarburos en ningún espacio que se extienda a proa del mamparo de colisión situado de conformidad con la Regla II-1/11 del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada.

Todo petrolero al que no se le exija llevar un mamparo de colisión de conformidad con dicha Regla, no transportar hidrocarburos en ningún espacio que se extienda a proa del plano transversal perpendicular al plano de crujía, trazado en el lugar en que hubiera estado situado el mamparo de colisión de conformidad con la mencionada regla. g)

Al aprobar el proyecto y la construcción de un petrolero que se vaya a construir conforme a lo dispuesto en la presente Regla, las Administraciones tendrán debidamente en cuenta los aspectos generales de la seguridad, incluida la necesidad de mantener e inspeccionar los tanques o espacios laterales y los del doble fondo.

### **REGLA 13 G**

#### **MEDIDA APPLICABLES A LOS PETROLEROS EXISTENTES**

1) La presente Regla:

a) se aplicará a los petroleros para crudos de peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas y a los petroleros para productos de peso muerto igual o superior a 30.000 toneladas, respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción cuya quilla sea colocada o cuya entrega se produzca antes de las fechas estipuladas en la Regla 13F 1) del presente anexo, y

b) no se aplicará a los petroleros que cumplan con lo prescrito en la Regla 13F del presente anexo, respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada o cuya entrega se produzca antes de las fechas estipuladas en la Regla 13F 1) del presente anexo, y

c) no se aplicará a los petroleros regidos por el subpárrafo a) anterior, que cumplan con lo prescrito en las Reglas 13F 3), a) y b) o 13F 4) o 13F 5) del presente anexo, excepto en lo que se refiere a las distancias mínimas prescritas entre los límites de los tanques de carga y el costado del buque y las planchas del fondo.

En tal caso, las distancias de protección en el costado no deben ser inferiores a las estipuladas en el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligro a granel para el emplazamiento de los tanques de carga en los buques de tipo 2, y la protección del fondo debe cumplir con lo dispuesto en la Regla 13E 4), b) del presente anexo.

2) Las prescripciones de la presente Regla empezarán a regir a partir del 6 de julio de 1995.

3) a) Todo petrolero al que sea aplicable la presente Regla será objeto de un programa mejorado de inspecciones, que tendrán lugar durante los reconocimientos periódicos, intermedios y anuales, cuyo alcance y frecuencia se ajustarán, cuando menos, a las directrices elaboradas por la organización.

b) Todo petrolero de edad superior a cinco años al que sea aplicable la presente Regla llevará a bordo, a disposición de la autoridad competente del Gobierno de un Estado Parte en el presente Convenio, un expediente completo de los informes sobre los reconocimientos realizados, incluidos los resultados de todas las mediciones de los escantillones necesarias así como una declaración sobre los trabajos estructurales que se hayan llevado a cabo.

c) El mencionado expediente irá acompañado de un informe sobre la evaluación de la condición, que contenga conclusiones sobre la condición estructural del buque y de sus escantillones residuales, refrendado para indicar que ha sido aceptado por la Administración de abanderamiento o en nombre de ésta.

Dicho expediente y el informe sobre la evaluación de la condición se ajustarán al modelo normalizado que contengan las directrices elaboradas por la Organización.

Todo petrolero que no cumpla con las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos que figuran en la Regla 1.26) del presente anexo deber satisfacer las prescripciones de la Regla 13F del presente anexo a más tardar veinticinco años después de su fecha de entrega, a menos que los tanques laterales o los espacios del doble fondo, no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que satisfagan las prescripciones relativas a anchura y altura establecidas en la Regla 13E

4), abarquen por lo menos el 30 por 100 de Lt y todo el puntal del buque en ambos costados, o por lo menos el 30 por 100 del rea proyectada del forro exterior del fondo SPAs dentro de los límites de Lt, donde Lt y el rea proyectada del forro exterior del fondo SPAs corresponden a las definiciones que figuran en la Regla 13E 2), en cuyo caso deberán cumplir con la Regla 13F a más tardar treinta años después de la fecha de entrega.

5) Todo petrolero que cumpla con las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos establecidas en la Regla 1.26) del presente anexo deber satisfacer las prescripciones de la Regla 13 F del presente anexo a más tardar treinta años después de la fecha de entrega.

6) Toda nueva condición de lastre y de carga, resultantes de la aplicación del párrafo 4) de esta Regla, estar sometida a la aprobación de la Administración, la cual tendrá especialmente en cuenta la resistencia longitudinal y local, la estabilidad sin avería y, si corresponde, la estabilidad con avería.

7) Podrán aceptarse otras medidas estructurales y operacionales, por ejemplo, la carga hidrostáticamente equilibrada, como variantes de las prescripciones que figuran en el párrafo 4), siempre que esas variantes garanticen, por lo menos, el mismo grado de protección contra la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje o varada, y que sean aprobadas por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

#### **REGLA 14**

### **SEPARACIÓN DE LOS HIDROCARBUROS Y DEL AGUA DEL LASTRE Y TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS EN LOS PIQUES DE PROA**

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

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

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

4) Ningún buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, cuyo contrato de construcción se adjudique después del 1 de enero de 1982 o, en ausencia de contrato de construcción, cuya quilla fuera colocada o cuya construcción se hallare en fase equivalente después del 1 de julio de 1982, transportar hidrocarburos en un pique de proa o en un tanque situado a proa del mamparo de colisión.

5) Todos los demás buques, aparte de los sujetos a lo prescrito en el párrafo 4) de la presente Regla, cumplirán con las disposiciones de dicho párrafo en la medida en que sea ello razonable y factible.

#### **REGLA 15**

### **RETENCIÓN DE LOS HIDROCARBUROS A BORDO**

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 llevar n dispositivos de conformidad con lo prescrito en los párrafos 2) y 3) de esta Regla, excepto que, en el caso de petroleros existentes, las prescripciones relativas a los dispositivos de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos y a los dispositivos de los tanques de decantación serán de aplicación tres años después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.

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

c) La disposición del tanque o de la combinación de tanques de decantación será tal que tengan capacidad suficiente para tener las lavazas generadas por el lavado de tanques, los residuos de hidrocarburos y los del lastre contaminado.

La capacidad total del tanque o de la combinación de tanques de decantación no será inferior al 3 por 100 de la capacidad de transporte de hidrocarburos del buque, si bien la Administración podrá aceptar:

- i) el 2 por 100 para los petroleros en que la disposición del lavado de tanques sea tal que, una vez que el tanque o los tanques de decantación hayan sido cargados con agua de lavado, ésta baste para el lavado de los tanques y, cuando sea ello aplicable, para proveer el fluido motriz destinado a los educutores sin introducir agua adicional en el sistema;
- ii) el 2 por 100 cuando existan tanques de lastre separado o tanques dedicados a lastre limpio de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13 del presente Anexo, o cuando se haya instalado un sistema de limpieza de los tanques de carga que

utilice lavado con crudos de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13B del presente Anexo.

Esa capacidad podrá reducirse al 1,5 por 100 para los petroleros en que la disposición del lavado de tanques sea tal que, una vez que el tanque o los tanques de decantación hayan sido cargados con agua de lavado, ésta baste para el lavado de los tanques y, cuando sea ello aplicable, para proveer el fluido destinado a los eductores, sin introducir agua adicional en el sistema; iii) el 1 por 100 para los buques de carga combinados cuando la carga de hidrocarburos únicamente se transporte en tanques de paredes lisas.

Esa capacidad podrá reducirse al 0,8 por 100 cuando la disposición del lavado de tanques sea tal que, una vez que el tanque o los tanques de decantación hayan sido cargados con agua de lavado, ésta baste para el lavado de los tanques y, cuando sea ello aplicable, para proveer el fluido motriz destinado a los eductores, sin introducir agua adicional en el sistema. Los petroleros nuevos de peso muerto igual o superior a 70.000 toneladas llevar n por lo menos dos tanques de decantación.

d) Los tanques de decantación, especialmente en lo que concierne a posición de aspiraciones, descargas, deflectores o filtros, cuando los haya, estar n 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) El sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos se proyectar e instalará de acuerdo con las Directrices y especificaciones relativas a los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros elaboradas por la Organización (1).

Las Administraciones podrán aceptar los sistemas particulares que se describen en dichas Directrices y especificaciones. El sistema llevar un contador que dé una 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 indicar la hora y fecha y se conservar 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 estar 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, además, un método manual utilizable en caso de producirse tal avería pero la instalación defectuosa habrá de repararse lo antes posible. La autoridad del Estado rector del puerto podrá permitir que el petrolero que tenga una instalación defectuosa inicie un viaje en lastre antes de dirigirse a un puerto de reparaciones.

Los petroleros existentes cumplirán con todas las disposiciones especificadas más arriba; no obstante, se permitirá en ellos que la descarga sea detenida mediante un procedimiento manual y que el régimen de descarga sea comprobado a base de las características de las bombas.

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

c) Las instrucciones relativas al funcionamiento del sistema habrán de conformarse con las especificadas en un manual de operaciones aprobado por la Administración. Se aplicarán tanto a las operaciones manuales como a las automáticas y tendrán por finalidad garantizar que no se efectúa en ningún momento descarga alguna de hidrocarburos, como no sea de acuerdo con las condiciones especificadas en la Regla 9 de este Anexo (2).

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) a) La Administración podrá dispensar del cumplimiento de lo prescrito en los párrafos 1), 2) y 3) de la presente Regla a todo petrolero que efectúe exclusivamente viajes de 72 horas o menos de duración, navegando dentro de las 50 millas marinas de la tierra más próxima, a reserva de que ese petrolero esté destinado únicamente a tráficos entre puertos o terminales dentro de un Estado Parte en el presente Convenio.

La dispensa quedará sujeta al cumplimiento de la prescripción de que el petrolero retenga a bordo todas las mezclas oleosas para descargar las posteriores en las instalaciones de recepción y a que la Administración se haya cerciorado de que existen instalaciones de recepción adecuadas para recibir tales mezclas oleosas.

b) La Administración puede dispensar del cumplimiento de lo prescrito en el párrafo 3) de la presente regla a todo petrolero, exceptuados los que se indican en el apartado a) del presente párrafo, en los siguientes casos:

- i) que el buque tanque sea un petrolero existente de peso muerto igual o superior a 40.000 toneladas, de los que se indican en la Regla 13C 1) del presente Anexo, destinado a determinados tráficos, y que se cumplan las condiciones especificadas en la Regla 13C 2); o
- ii) que el buque tanque esté destinado a efectuar exclusivamente viajes de una o varias de las siguientes categorías:
  - 1. viajes dentro de zonas especiales; o

2. viajes dentro de las 50 millas marinas de la tierra más próxima fuera de las zonas especiales, cuando el petrolero esté destinado a:

- a) tráficos entre puertos o terminales de un Estado Parte en el presente Convenio; o
- bb) viajes de carácter restringido definidos por la Administración, cuya duración sea de 72 horas o menos, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

3. que todas las mezclas oleosas se retengan a bordo para descargarlas posteriormente en instalaciones de recepción;

4. que para los viajes especificados en los apartados b) ii) 2) del presente párrafo, la Administración se haya cerciorado de que existen instalaciones de recepción adecuadas para recibir tales mezclas oleosas en los puertos o terminales petroleros de carga donde haga escala el petrolero;

5. que cuando sea necesario se confirme, mediante refrendo del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, que el buque efectúa exclusivamente los viajes especificados en los apartados b) ii) 1) y b) ii) 2) bb del presente párrafo; y

6. que se anoten en el Libro registro de hidrocarburos la cantidad, la hora y el puerto de la descarga.

6) Cuando, en opinión de la Organización, sea imposible obtener los equipos prescritos por la Regla 9 1) a) vi) de este Anexo y especificados en el párrafo 3) a) de esta Regla para la vigilancia y control de las descargas de productos refinados ligeros (hidrocarburos blancos), la Administración podrá dispensar del cumplimiento de tales prescripciones, a condición de que sólo se permita la descarga 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 reexaminar 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 la presente regla no se aplicarán a los petroleros que transporten asfalto u otros productos que estén sujetos a las

disposiciones del presente Anexo y que, por sus propiedades físicas, impidan la eficaz ejecución de la separación y la vigilancia y el control de la mezcla producto/agua.

Respecto de estos buques, el control de descargas en virtud de la Regla 9 del presente Anexo se efectuará por retención de los residuos a bordo y descarga de todas las aguas de lavado impurificadas en instalaciones de recepción.

## **REGLA 16**

### **SISTEMA DE VIGILANCIA Y CONTROL DE DESCARGAS DE HIDROCARBUROS, EQUIPO SEPARADOR DE AGUA E HIDROCARBUROS Y EQUIPO FILTRADOR DE HIDROCARBUROS**

1) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, pero inferior a 10.000 toneladas, llevar un equipo filtrador de hidrocarburos que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 4) de la presente Regla.

Si tal buque transporta grandes cantidades de combustible líquido tendrá que cumplir con lo dispuesto en el párrafo 2) de la presente Regla o en el párrafo 1) de la Regla 14.

2) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 10.000 toneladas ir provisto de equipo filtrador de hidrocarburos y de medios de alarma y detención automática de toda descarga de mezclas oleosas si el contenido de hidrocarburos en el efluente excede de 15 partes por millón.

3) a) La Administración podrá dispensar del cumplimiento de lo prescrito en los párrafos 1) y 2) de la presente Regla a todo buque destinado exclusivamente a efectuar viajes dentro de zonas especiales, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

- i) que el buque vaya equipado con un tanque de retención que a juicio de la Administración tenga un volumen suficiente para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina;
- ii) que todas las aguas oleosas de sentina se retengan a bordo para descargarlas posteriormente en instalaciones receptoras;

iii) que la Administración haya establecido que existen instalaciones receptoras adecuadas para recibir tales aguas oleosas de sentina en un número suficiente de los puertos o terminales en que haga escala el buque;  
iv) que cuando sea necesario, se confirme mediante el refrendo del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos que el buque está destinado exclusivamente a efectuar viajes dentro de zonas especiales, y  
v) que se anoten en el libro registro de hidrocarburos la cantidad, la hora y el puerto de descarga.

3) b) La Administración se asegurará de que los buques de arqueo bruto inferior a 400 toneladas están equipados, en la medida de lo posible, con instalaciones que permitan retener a bordo hidrocarburos o mezclas oleosas, o descargarlos de conformidad con lo dispuesto en la Regla 9 1) b) del presente anexo.

4) El equipo filtrador de hidrocarburos a que se hace referencia en el párrafo 1) de la presente regla se ajustará a características de proyecto aprobadas por la Administración y estará concebido de modo que el contenido de hidrocarburos de cualquier mezcla oleosa que se descargue en el mar después de pasar por el sistema no exceda de 15 partes por millón. Al estudiar el proyecto de tal equipo, la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización.

5) El equipo filtrador de hidrocarburos a que se hace referencia en el párrafo 2) de la presente Regla se ajustará a características de proyecto aprobadas por la Administración y estará concebido de modo que el contenido de cualquier mezcla oleosa que se descargue en el mar después de pasar por el sistema o los sistemas no exceda de 15 partes por millón.

Estar dotado de medios de alarma para indicar que tal proporción va a ser rebasada.

El sistema estará también provisto de medios adecuados para que toda descarga de mezclas oleosas se detenga automáticamente si el contenido de hidrocarburos del efluente excede de 15 partes por millón. Al estudiar el proyecto

de tales equipo y medios, la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización.

6) A los buques entregados antes del 6 de julio de 1993 se les aplicarán las prescripciones de la presente Regla a más tardar el 6 de julio de 1998 siempre que dichos buques puedan utilizar equipo separador de agua e hidrocarburos (equipo de 100 ppm)

### **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 con que esté equipado y la duración de sus viajes, para recibir los residuos (fangos) que no sea posible eliminar de otro modo cumpliendo las prescripciones del presente Anexo, tales como los resultantes de la purificación de los combustibles y aceites lubricantes y de las fugas de hidrocarburos que se producen en los espacios de máquinas.

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

3) Las tuberías que acaben y empiecen en tanques de fangos no tendrán conexión directa al mar salvo la conexión universal a tierra a que hace referencia la Regla 19.

### **REGLA 18**

#### **INSTALACIONES DE BOMBAS, TUBERÍAS Y DISPOSITIVOS DE DESCARGA A BORDO DE LOS PETROLEROS**

1) En todo petrolero habrá un colector de descarga que pueda conectarse a las instalaciones de recepción para la descarga de agua de lastre contaminada o

de agua impurificada por hidrocarburos, el cual estará situado en la cubierta expuesta con conductos que den a ambas bandas del buque.

2) En todo petrolero, los conductos para la descarga en el mar del agua de lastre o del agua impurificada por hidrocarburos procedentes de las zonas de tanques de carga que pueda estar permitida en virtud de la Regla 9 o de la Regla 10 del presente Anexo darán hacia la cubierta expuesta o hacia el costado del buque por encima de la flotación en las condiciones de máximo lastre. Puede aceptarse una disposición diferente de las tuberías para permitir su funcionamiento en las condiciones autorizadas en los apartados a) a c) del párrafo 6 de la presente Regla.

3) En los petroleros nuevos se dispondrán medios que permitan detener la descarga en el mar de agua de lastre o de agua impurificada por hidrocarburos procedente de las zonas de tanques de carga, que no sean las descargas que en virtud de lo dispuesto en el párrafo 6) de la presente regla quepa efectuar por debajo de la flotación desde una posición situada en la cubierta superior o por encima de ella de tal modo que pueda observarse visualmente el colector mencionado en el párrafo 1) de la presente Regla, cuando esté en servicio, y la descarga en el mar efectuada por los conductos mencionados en el párrafo 2) de la presente Regla.

No es necesario que haya medios que permitan detener la descarga desde el puesto de observación a condición de que exista un sistema eficaz y fiable de comunicaciones, tal como el teléfono o la radio, entre el puesto de observación y aquel donde se encuentre el mando de control de las descargas.

4) Todo petrolero nuevo que deba ir provisto de tanques de lastre separado o en el que deba instalarse un sistema de lavado con crudos cumplir con las prescripciones siguientes:

- a) estar 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) llevar 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 proveer un conducto especial de pequeño diámetro conectado en el lado de las válvulas distribuidoras que dé al costado del buque.

5) Todo petrolero para crudo existente que deba ir provisto de tanques de lastre separado o en el que debe instalarse un sistema de lavado con crudos, o que haya de operar con tanques dedicados a lastre limpio, cumplir con lo dispuesto en el párrafo 4) b) de la presente Regla.

6) En todo petrolero, las descargas de agua de lastre, o de agua impurificada por hidrocarburos procedente de las zonas de tanques de carga, se efectuarán por encima de la flotación, a reserva de las siguientes excepciones:

a) Las descargas de lastre limpio y de lastre separado podrán efectuarse por debajo de la flotación:

i) en los puertos o terminales mar adentro, o  
ii) en el mar, por gravedad, a condición de que la superficie del agua de lastre haya sido examinada inmediatamente antes de la descarga para garantizar que no ha sido impurificada por hidrocarburos.

b) Los petroleros existentes que, sin sufrir alguna modificación, no puedan descargar lastre separado por encima de la flotación podrán hacerlo por debajo de ésta hallándose el buque en la mar, a condición de que la superficie del agua de lastre haya sido examinada inmediatamente antes de la descarga para garantizar que no ha sido impurificada por hidrocarburos.

c) Los petroleros existentes que operen con tanques dedicados a lastre limpio y que, sin sufrir alguna modificación no puedan descargar el agua de lastre procedente de tanques dedicados a lastre limpio por encima de la flotación podrán descargar dicho lastre por debajo de ésta a condición de que esa



descarga de agua de lastre se efectúe de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13A 3) del presente Anexo.

d) Todo petrolero que se halle en la mar podrá descargar por gravedad, por debajo de la flotación, el agua de lastre contaminada o el agua impurificada por hidrocarburos procedente de tanques situados en la zona de carga que no sean tanques de decantación, a condición de que haya transcurrido el tiempo suficiente para que la separación de aguas e hidrocarburos haya tenido lugar y de que el agua de lastre haya sido examinada inmediatamente antes de la descarga, con ayuda de un detector de la interfaz hidrocarburos/agua a que se hace referencia en la Regla 15 3) b) del presente Anexo, para asegurarse de que la altura de la interfaz es tal que dicha descarga no acrecienta el riesgo de dañar el medio marino.

e) Los petroleros existentes que se hallen en la mar podrán descargar por debajo de la flotación agua de lastre contaminada y agua impurificada por hidrocarburos procedente de las zonas de tanques de carga, bien sea después de la descarga efectuada con arreglo al método mencionado en el apartado d) del presente párrafo, bien en lugar de ella, a condición de que:

- i) una parte de la corriente de dicha agua se lleve a través de las tuberías permanentes hasta un lugar fácilmente accesible, situado en la cubierta superior o por encima de ella, donde pueda ser observada visualmente durante la operación de descarga; y que
- ii) los medios para conseguir esa corriente parcial cumplan con las prescripciones establecidas por la Administración, las cuales incluirán por lo menos todas las disposiciones de las Especificaciones relativas al proyecto, la instalación y el funcionamiento de un sistema de corriente parcial para controlar las descargas en el mar, aprobadas por la Organización.

## **REGLA 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 estar n provistos de una conexión universal cuyas dimensiones se ajustarán a las indicadas en la siguiente tabla.

## **REGLA 20**

### **LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS**

1) Todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas y cualquier otro buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, que no sea un petrolero, llevar a bordo un Libro Registro de Hidrocarburos, parte I (Operaciones en los espacios de máquinas). Todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas llevar también un Libro Registro de Hidrocarburos, parte II (Operaciones de carga y lastrado).

El (los) Libro(s) Registro de Hidrocarburos, ya forme(n) parte o no del diario oficial de navegación, se ajustar (n) al (a los) modelo(s) que se especifica(n) en el apéndice III del presente Anexo.

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

a) respecto de las operaciones en los espacios de máquinas (todos los buques):

- i) lastrado o limpieza de los tanques de combustible líquido;
- ii) descarga de lastre contaminado o de aguas de limpieza de los tanques mencionados en el inciso i) del presente apartado;
- iii) eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos);
- iv) descarga en el mar u otro método de eliminación de aguas de sentina acumuladas en los espacios de máquinas.

b) respecto de las operaciones de carga y lastrado (petroleros):

- i) embarque de cargamento de hidrocarburos;
- ii) trasvase de cargamento de hidrocarburos a bordo durante la travesía;
- iii) desembarque de cargamento de hidrocarburos;
- iv) lastrado de los tanques de carga y de los tanques dedicados a lastre limpio;

v) limpieza de los tanques de carga incluido el lavado con crudos;  
vi) descarga de lastre, salvo el de los tanques de lastre separado;  
vii) descarga de agua de los tanques de decantación;  
viii) cierre, según proceda, de todas las válvulas u otros dispositivos análogos después de las operaciones de descarga de los tanques de decantación;  
ix) cierre de las válvulas necesarias para aislar los tanques dedicados a lastre limpio de las tuberías de carga y de agotamiento después de las operaciones de descarga de los tanques de decantación;  
x) eliminación de residuos.

3) En el caso de efectuarse alguna descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas según lo 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 anotar 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.

El asiento relativo a cada operación concluida será firmado por el oficial u oficiales encargados de las operaciones que correspondan y cada página rellena será firmada por el capitán del buque.

Los asientos del Libro Registro de Hidrocarburos se anotarán en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar y, en el caso de buques que lleven un Certificado Internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) en francés o en inglés.

En caso de controversia o de discrepancia hará fe el texto de los asientos redactados en un idioma nacional oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar.

5) El Libro Registro de Hidrocarburos se guardará en lugar adecuado para facilitar su inspección en cualquier momento razonable y, salvo en caso de buques sin tripulación que estén siendo remolcados, permanecer 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 solicitará del Capitán del buque que certifique que tal copia es reproducción fehaciente del asiento en cuestión.

Toda copia que haya sido certificada por el Capitán del buque como copia fiel de algún asiento efectuado en su Libro Registro de Hidrocarburos será admisible en 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.

7) Respecto de los petroleros de arqueo bruto inferior a 150 toneladas que operen de conformidad con lo dispuesto en la Regla 15 4) del presente Anexo, la Administración elaborará un Libro Registro de Hidrocarburos apropiado.

## **REGLA 21**

### **PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA PLATAFORMAS DE PERFORACIÓN Y OTRAS PLATAFORMAS**

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;

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

### **CAPÍTULO III**

#### **NORMAS PARA REDUCIR LA CONTAMINACIÓN 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.

Nota: las fórmulas para el cálculo de los daños en el costado y en el fondo han sido omitidas.

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

##### **REGLA 23 Derrame hipotético de hidrocarburos**

1) Para calcular el derrame hipotético de hidrocarburos en caso de daños en el costado (Oc) o en el fondo (Os) con relación a los compartimientos cuya avería

por desgarradura, en cualquier punto concebible de la eslora del buque, tenga la extensión definida en la Regla 22 de este Anexo, se aplicarán las fórmulas siguientes:

a) caso de daños en el costado caso de daños en el fondo.

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

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

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

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

Si la profundidad del pozo de aspiración es superior a la mitad de la altura del doble fondo, se tomará  $h_i$  igual a la altura del 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 si se produjera alguna avería en las tuberías. Estas tuberías se instalarán lo más apartadas posible del forro del fondo. Las mencionadas válvulas se mantendrán permanentemente cerradas, estando el buque en el mar, si el tanque lleva cargamento de hidrocarburos, con la excepción de que podrán abrirse exclusivamente cuando sea necesario trasvasar carga para restablecer el asiento del buque.

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

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

a) petroleros cuya entrega sea posterior al 1.º de enero de 1977; o

b) petroleros que reúnan las dos condiciones siguientes:

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

ii) que su contrato de construcción sea posterior al 1.º de enero de 1974 o, de no haberse formalizado tal contrato, cuya quilla haya sido colocada o que se encuentre en similar estado de construcción, después del 30 de junio de 1977.  
(sic).

2) La capacidad y disposición de los tanques de carga de los petroleros serán tales que el derrame hipotético  $O_c$  u  $O_s$ , calculado de acuerdo con la Regla 23 de este Anexo, en cualquier punto de la eslora del buque, no exceda de 30.000 metros cúbicos o  $400 \frac{3}{4} DW$ , 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 exceder del 75% del límite del derrame hipotético de hidrocarburos señalado en el párrafo 2) de esta Regla.

El volumen de cualquier tanque central de carga de hidrocarburos no exceder 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  $c$ , se podrá aumentar hasta el límite máximo de derrame hipotético de hidrocarburos, a condición de que la anchura del tanque lateral sea superior a  $t_c$ .

4) La longitud de cada tanque de carga no exceder de 10 m o de uno de los siguientes valores, si fuera mayor:



Nota: la tabla de valores ha sido omitida.

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

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

## **REGLA 25**

### **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 de buques (sic) pesos específicos de la carga. Se aplicará dicha avería en cualquier punto concebible de la eslora del buque, del modo siguiente:

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

b) en petroleros de eslora superior a 150 metros pero que no exceda de 225 metros, en cualquier punto de la eslora del buque excepto donde la avería

afectaría un mamparo popel o proel que limite el espacio de máquinas situado a popa.

El espacio de máquinas será tratado como si fuera un solo compartimiento inundable;

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

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

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

a) Avería en el costado Nota: las disposiciones a) y b) han sido omitidas.

c) Si una avería de dimensiones inferiores a las especificadas como máximas en los apartados a) y b) del presente párrafo originase una condición de mayor gravedad, habría que considerarla también.

d) Cuando se suponga una avería que afecte los mamparos transversales tal como se especifica en el párrafo 1 a) y b) de esta Regla, los mamparos transversales estancos están 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.

e) 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 m s 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.

f) 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 incluir n 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 maniobrables a distancia y los portillos laterales de cierre permanente.

b) En la etapa final de la inundación, el ángulo de escora producido por la inundación asimétrica no exceder de  $25^\circ$ ; pero dicho ángulo podrá aumentarse hasta  $30^\circ$  si no se produce inmersión del canto de la cubierta.

c) Se investigará la estabilidad en la fase final de inundación y podrá considerarla como suficiente si la curva de brazos adrizantes tiene un alcance mínimo de 20 grados más allá de la posición del equilibrio, con un brazo adrizante residual máximo de por lo menos 0,1 metros dentro de ese margen de 20 grados; el rea que quede bajo la curva dentro de tal margen no será inferior a 0,0175 metros-radianes.

Las aberturas no protegidas no deberán quedar sumergidas cuando se esté dentro de dicho margen, a menos que el espacio de que se trate se suponga inundado.

Dentro del citado margen podrá permitirse la inmersión de las aberturas enumeradas en el apartado a) del presente párrafo y de las demás aberturas que puedan cerrarse de manera estanca a la intemperie.

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

e) No se tomarán en consideración, dado que existan, las disposiciones de equilibrado que necesiten mecanismos auxiliares tales como válvulas o tuberías de adrizamiento transversal, para reducir el ángulo de escora o alcanzar el margen mínimo de estabilidad residual señalado en los apartados a), b) y c) del presente párrafo, y deberá mantenerse estabilidad residual suficiente en todas las fases del equilibrado cuando se esté tratando de conseguir éste. Cabrá considerar que los espacios unidos por conductos de gran rea de sección transversal son comunes.

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 líquidas de los líquidos. Los cálculos partirán de las siguientes bases:

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

b) Las permeabilidades supuestas respecto de los espacios inundados después de avería, serán las siguientes:

–	Espacios		Permeabilidad	
–	Asignados	a	pertrechos	0,60
–	Ocupados	como	alojamientos	0,95
–	Ocupados	por	maquinaria	0,85
–	Espacios		perdidos	0,95
–	Destinados	a	líquidos consumibles	0 a 0,95
*	Destinados	a	otros líquidos	0 a 0,95

\* \* La permeabilidad de los compartimientos parcialmente llenos guardar proporción con la cantidad de líquido transportada en ellos.

Cuando la avería suponga penetración en un tanque que contenga líquido se considerará que el contenido del mismo se ha perdido por completo y que ha sido reemplazado por agua salada hasta el nivel del plano final de equilibrio.

c) Se despreciar 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 calcular a un ángulo de escora de 5° para cada compartimiento por separado. La Administración puede exigir o permitir que se

calculen las correcciones por carena líquida a un ángulo de escora mayor de 5° para los tanques parcialmente llenos.

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

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

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

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

### **REGLA 25 A** **ESTABILIDAD SIN AVERÍA**

1) Esta regla será aplicable a los petroleros de peso muerto igual o superior a 5.000 toneladas:

a) cuyo contrato de construcción se haya adjudicado el 1 de febrero de 1999 o posteriormente, o

b) en ausencia de un contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, el 1 de agosto de 1999 o posteriormente, o

c) cuya entrega haya tenido lugar el 1 de febrero de 2002 o posteriormente, o

d) que haya sido objeto de una transformación importante:  
i) cuyo contrato se haya adjudicado después del 1 de febrero de 1999; o  
ii) en ausencia de un contrato, cuyas obras de construcción hayan empezado después del 1 de agosto de 1999; o  
iii) que haya terminado después del 1 de febrero de 2002.

2) Todo petrolero cumplirá los criterios de estabilidad sin avería especificados en los apartados a) y b) del presente párrafo, según proceda, para cualquier calado de servicio compatible con buenas prácticas maríneas, incluido las etapas intermedias de las operaciones de trasvase de líquidos.

Se supone que los tanques de lastre estarán siempre parcialmente llenos:

a) en puerto, la altura metacéntrica inicial  $G_{Mo}$ , corregida con respecto a la superficie libre medida con un ángulo de escora de  $0^\circ$ , no será inferior a 0,15 metros;

b) en el mar se aplicarán los siguientes criterios:  
i) el área situada bajo la curva de brazos adrizantes (curva GZ) no será inferior a 0,055 m.rad hasta un ángulo de escora  $\theta = 30^\circ$  ni inferior a 0,09 m.rad hasta un ángulo de escora  $\theta = 40^\circ$ , hasta otro ángulo de inundación  $\theta_f$  si éste es inferior a  $40^\circ$ . Además, el área situada bajo la curva de brazos adrizantes (curva GZ) entre los ángulos de escora de  $30^\circ$  y  $40^\circ$  o de  $30^\circ$  y  $\theta_f$ , si este ángulo es inferior a  $40^\circ$ , no será inferior a 0,03 m.rad;  
ii) el brazo adrizante GZ será como mínimo de 0,20 metros a un ángulo de escora igual o superior a  $30^\circ$ ;  
iii) el brazo adrizante máximo corresponderá a un ángulo de escora preferiblemente superior a  $30^\circ$  o pero no inferior a  $25^\circ$ ; y  
iv) la altura metacéntrica inicial  $G_{Mo}$ , corregida para una superficie libre medida a un ángulo de  $0^\circ$  de escora, no será inferior a 0,15 metros.

3) Las prescripciones del párrafo 2) se cumplirán mediante medidas de proyecto. En el caso de buques de carga combinada se podrán permitir procedimientos operacionales complementarios sencillos.

4) Los procedimientos operacionales complementarios sencillos mencionados en el párrafo 3) para las operaciones de trasvase de líquidos son instrucciones que se facilitarán por escrito al capitán y que:

a) estarán aprobadas por la Administración;

b) indicarán los tanques de carga y de lastre que pueden estar parcialmente llenos, en cualquier condición específica de trasvase de líquidos y para cualquier gama posible de densidades de la carga, y seguir satisfaciendo los criterios de estabilidad. Los tanques que estén parcialmente llenos podrán variar durante las operaciones de trasvase de líquidos y formar cualquier combinación, siempre que se satisfagan dichos criterios;

c) serán fácilmente comprensibles por el oficial encargado de las operaciones de trasvase de líquidos;

d) indicarán secuencias programadas de operaciones de trasvase de carga y de lastre;

e) permitirán comparar la estabilidad obtenida y la prescrita por medio de criterios de estabilidad presentados en forma gráfica o tabular;

f) no requerirán que el oficial encargado de las operaciones tenga que efectuar numerosos cálculos matemáticos;

g) incluirán las medidas correctivas que el oficial encargado de las operaciones debe adoptar en caso de que los valores obtenidos se aparten de los recomendados y en situaciones de emergencia; y

h) estarán expuestas de manera bien visible en el cuadernillo aprobado de asiento y estabilidad, en el puesto de control del trasvase de carga y lastre y en los programas informáticos con que se efectúan los cálculos de estabilidad.



**CAPÍTULO IV**  
**PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DERIVADA DE SUCESOS QUE ENTRAÑEN**  
**CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS**

**REGLA 26**

**PLAN DE EMERGENCIA A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR**  
**HIDROCARBUROS**

1) Todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas y todo buque no petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas llevar a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos aprobado por la Administración.

Cuando se trate de buques construidos antes del 4 de abril de 1993, la presente prescripción será aplicable veinticuatro meses después de esta fecha.

2) El plan se ajustará a las Directrices (1) elaboradas por la Organización y estará redactado en el idioma de trabajo del capitán y los oficiales. El plan incluirá, por lo menos:

a) el procedimiento que deben seguir el Capitán u otras personas al mando del buque para notificar un suceso de contaminación por hidrocarburos, de conformidad con lo prescrito en el artículo 8 y en el Protocolo I del presente Convenio, basado en las directrices elaboradas por la Organización (2)

b) la lista de las autoridades o las personas a quienes debe darse aviso en caso de suceso que entrañe contaminación por hidrocarburos;

c) una descripción detallada de las medidas que deben adoptar inmediatamente las personas a bordo para reducir o contener la descarga de hidrocarburos resultante del suceso, y

d) el procedimiento de coordinación con las autoridades nacionales y locales para luchar contra la contaminación.

**ANEXO II**  
**REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN 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 transporten un cargamento total o parcial de sustancias nocivas líquidas a granel.

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

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

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

5) "Sustancias líquidas" son aquellas cuya presión de vapor no excede de 2,8 kg/cm<sup>2</sup> a una temperatura de 37,8° C.

6) Por "sustancia nociva líquida" se entiende toda sustancia a que se hace referencia en el Apéndice II de este Anexo o clasificada provisionalmente, según lo dispuesto en la Regla 3.4, en las Categorías A, B, C o D.

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

a) la zona del Mar Báltico,

b) la zona del Mar Negro, y

c) la zona del Antártico.

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

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

9A) Por "zona del Antártico" se entiende la extensión de mar situada al sur de los 60º de latitud sur.

10) Por "Código Internacional de Químicos" se entiende el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, aprobado por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización mediante la resolución MEPC 19 (22), según pueda dicho Código quedar enmendado por la Organización, a condición de que las enmiendas de que se trate sean aprobadas y puestas en vigor de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del presente Convenio acerca de los procedimientos de enmienda aplicables a un apéndice de un Anexo.

11) Por "Código de Graneleros Químicos" se entiende el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, aprobado por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización mediante la resolución MEPC 20 (22), según pueda dicho código quedar enmendado por la Organización, a condición de que las enmiendas de que se trate sean aprobadas y puestas en vigor de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del presente Convenio acerca de los procedimientos de enmienda aplicables a un apéndice de un Anexo.

12) Por "Buque construido" se entiende todo buque cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente. Todo buque que sea transformado en buque tanque químico, independientemente de la fecha de construcción, será considerado buque tanque químico construido en la fecha en que comenzó dicha transformación.

Esta disposición relativa a transformación no será aplicable a la modificación de un buque que cumpla con todas las condiciones siguientes:

a) Que el buque se construya antes del 1 de julio de 1986; y

b) Que el buque tenga certificación dada con arreglo a lo dispuesto en el Código de Graneleros Químicos sólo para transportar los productos designados en dicho Código como sustancias con riesgos de contaminación solamente.

13) La expresión "cuya construcción se halle en una fase equivalente" indica la fase en que:

a) Comienza la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto; y

b) Ha comenzado, respecto del buque de que se trate, el montaje que suponga la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado de material estructural o un 1 por 100 de dicho total, si este segundo valor es menor.

## **REGLA 2**

### **ÁMBITO DE APLICACIÓN**

- 1) A menos que se prescriba expresamente otra cosa, las disposiciones del presente Anexo se aplicarán a todos los buques que transporten sustancias nocivas líquidas a granel.
  
- 2) Cuando en un espacio de carga de un buque-tanque químico se transporte un cargamento sujeto a las disposiciones del Anexo I del presente Convenio, se aplicarán también las prescripciones pertinentes de dicho Anexo I.
  
- 3) La Regla 13 del presente Anexo sólo se aplicará a los buques que transporten sustancias clasificadas, a efectos de descargas, en las Categorías A, B o C.
  
- 4) Respecto de los buques construidos antes del 1 de julio de 1986, las disposiciones de la Regla 5 del presente Anexo que prescriben que las descargas se efectúen por debajo de la línea de flotación y estipulan la máxima concentración de éstas en la porción de la estela del buque inmediata a su popa se aplicarán a partir del 1 de enero de 1988.
  
- 5) La Administración podrá permitir la instalación en un buque de cualquier accesorio, material, dispositivo o aparato en sustitución de los prescritos en el presente Anexo si dichos accesorio, material dispositivo o aparato resultan al menos tan eficaces como los prescritos en el presente Anexo. Esta facultad de la Administración no comprender la utilización de métodos de orden operacional para efectuar el control de la descarga de sustancias nocivas líquidas en sustitución de las características de proyecto y construcción prescritas en las reglas del presente Anexo, considerándolas equivalentes a dichas características.
  
- 6) La Administración que permita la utilización de un accesorio, material, dispositivo o aparato en sustitución de los prescritos en el presente Anexo comunicará los pormenores correspondientes a la Organización de modo que ésta pueda transmitirlos a las Partes en el Convenio, a fines de información y para la adopción de medidas adecuadas, si procede.

7) a) Cuando una enmienda al presente anexo, al Código Internacional de Químicos y al Código de Graneleros Químicos suponga cambios en la estructura o el equipo y en las instalaciones al hacer más rigurosas las prescripciones relativas al transporte de ciertas sustancias, la Administración podrá modificar o aplazar la aplicación de dicha enmienda durante un determinado período a los buques construidos con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la enmienda, si se considera imposible o poco razonable su aplicación inmediata. Esa atenuación deber decidirse para cada sustancia en particular, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

b) La Administración que, en virtud del presente párrafo, autorice una atenuación de la aplicación de una enmienda presentar un informe a la Organización sobre los pormenores del buque o los buques de que se trate, la carga transportada y el tráfico a que esté dedicado cada buque, indicando, asimismo, las razones de dicha atenuación, de modo que se pueda comunicar esa información a las Partes en el Convenio para que adopten las medidas oportunas.

### **REGLA 3**

#### **CLASIFICACIÓN EN CATEGORÍAS Y LISTA DE SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS**

1) A los efectos de las Reglas del presente Anexo, 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 en Categorías figuran en el Apéndice I del presente Anexo.

3) Las sustancias nocivas líquidas transportadas a granel actualmente clasificadas en las Categorías A, B, C o D y que estén sujetas a las disposiciones del presente Anexo son aquellas a las que se hace referencia en el apéndice II del 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 período de noventa días en el que cursar observaciones a la Organización a efectos de clasificación de la sustancia.

#### **REGLA 4**

#### **OTRAS SUSTANCIAS LÍQUIDAS**

1) Las sustancias a que se hace referencia en el apéndice III del presente Anexo han sido evaluadas y no corresponden a las Categorías A, B, C y D, tal como se definen en la regla 3.1 del presente Anexo, por estimarse actualmente que su descarga en el mar como resultado de las operaciones de limpieza o deslastro de buques no supone ningún perjuicio para la salud humana, los recursos marinos, los alicientes recreativos o los usos legítimos del mar.

2) La descarga de aguas de sentina o de lastre, o de otros residuos o mezclas que contengan únicamente sustancias a las que se hace referencia en el apéndice III del presente Anexo no estar sujeta a lo prescrito en este anexo.

3) La descarga en el mar de lastre limpio o separado no estar 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 categoría D en todas las zonas A reserva de lo dispuesto en el párrafo 14 de la presente Regla y en la Regla 6 del presente Anexo.

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

Si los tanques en que se transportan dichas sustancias han de ser lavados, los residuos resultantes de esta operación se descargarán en una instalación



receptora hasta que la concentración de la sustancia en el efluente recibido por la instalación sea igual o inferior al 0,1 por 100 en peso, y se haya vaciado el tanque, con la excepción del fósforo amarillo o blanco, en cuyo caso la concentración residual habrá de ser del 0,01 por 100 en peso.

Toda agua que ulteriormente se añada al tanque podrá descargarse en el mar cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

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

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

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

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

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

b) que los métodos y dispositivos de descarga estén aprobados por la Administración.

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

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

b) que los métodos y dispositivos de descarga estén aprobados por la Administración.

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

c) que la cantidad máxima de carga echada al mar desde cada tanque y desde sus correspondientes tuberías no excede de la cantidad máxima permitida de acuerdo con los métodos mencionados en el apartado d) de este párrafo, la cual no será en ningún caso mayor de 3 metros cúbicos o 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) Estar 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 se cumplan todas las condiciones siguientes:

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

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

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

5) Podrán utilizarse métodos de ventilación aprobados por la Administración para retirar residuos de carga de un tanque. Tales métodos se basarán en normas elaboradas por la Organización. Toda agua que ulteriormente se introduzca en el tanque será considerada como agua limpia y no estará sometida a lo dispuesto en los párrafos 1, 2, 3 y 4 de la presente Regla.

6) Estar 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 las Categorías A, B y C dentro de las zonas especiales. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 14 de la presente Regla y en la Regla 6 del presente Anexo,

7) Estar prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría A, tal como se definen en la Regla 3 1) a) de este Anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias.

Si los tanques en que se transportan dichas sustancias o mezclas han de ser lavados, los residuos resultantes de esta operación se descargarán en una de las instalaciones receptoras que habiliten los Estados ribereños de las zonas especiales de conformidad con la Regla 7 del presente Anexo, hasta que la concentración de la sustancia en el efluente recibido por la instalación sea igual o inferior al 0,05 por 100 en peso y se haya vaciado el tanque, con la excepción del fósforo amarillo o blanco, en cuyo caso la concentración residual habrá de ser del 0,005 por 100 en peso. Toda agua que ulteriormente se añada al tanque podrá descargarse en el mar cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

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

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

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

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

a) que el tanque haya sido sometido a prelavado de conformidad con el procedimiento aprobado por la Administración y basado en las normas elaboradas por la Organización y que las aguas resultantes del lavado de los tanques se hayan descargado en una instalación receptora;

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 y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

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

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

b) que los métodos y dispositivos de descarga estén aprobados por la Administración.

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

c) que la cantidad máxima de carga echada al mar desde cada tanque y desde sus correspondiente tuberías no excede de la cantidad máxima permitida de acuerdo con los métodos mencionados en el apartado b) de este párrafo, la cual no será en ningún caso mayor de 1 metro cúbico o 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.

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. Toda agua que ulteriormente se introduzca en el

tanque será considerada como agua limpia y no estará sometida a lo dispuesto en los párrafos 7, 8 y 9 de la presente Regla.

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

12) Las prescripciones de esta Regla en ningún caso entrañarán la prohibición de que un buque retenga a bordo los residuos de un cargamento de la Categoría B o C y que los descargue en el mar, fuera de una zona especial, de conformidad con lo prescrito en los párrafos 2) o 3), respectivamente, de esta Regla.

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

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

14) La descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas o mezclas que contengan dichas sustancias está prohibida en la zona del Antártico.

#### **REGLA 5 A**

##### **MEDIOS DE BOMBEO, MEDIO PARA EL TRASIEGO POR TUBERÍAS Y MEDIOS PARA DESEMBARCAR LA CARGA, INSTALADOS EN LOS BUQUES TANQUES QUIMICEROS**

1. Todo buque construido el 1 de julio de 1986 o posteriormente está provisto de medios de bombeo y para el trasiego por tuberías que garanticen, tras efectuar

pruebas en condiciones favorables de bombeo, que ningún tanque destinado al transporte de sustancias de la Categoría B retiene en sus correspondientes tuberías y en las inmediaciones de su punto de aspiración una cantidad de residuos que exceda de 0,1 metro cúbico.

2. a) A reserva de lo dispuesto en el subpárrafo b) del presente párrafo, todo buque construido antes del 1 de julio de 1986 estar provisto de medios de bombeo y para el trasiego por tuberías que garanticen, tras efectuar pruebas en condiciones favorables de bombeo, que ningún tanque designado para el transporte de una sustancia de la Categoría B retiene en sus correspondientes tuberías y en las inmediaciones de su punto de aspiración una cantidad de residuos que exceda de 0,3 metros cúbicos.

b) Hasta el 2 de octubre de 1994, los buques a que se hace referencia en el subpárrafo a) del presente párrafo, si no cumplen con lo prescrito en el subpárrafo a) del presente párrafo, estar n provistos, como mínimo, de medios de bombeo y para el trasiego por tuberías que garanticen, tras efectuar pruebas en condiciones favorables de bombeo y cuantificar los residuos adheridos a sus superficies, que ningún tanque designado para el transporte de una sustancia de la Categoría B retiene en sí mismo y en sus correspondientes tuberías una cantidad de residuos que exceda de 1 metro cúbico o de 1/3.000 de la capacidad del tanque en metros cúbicos, si este valor es mayor.

3. Todo buque construido el 1 de julio de 1986 o posteriormente estar provisto de medios de bombeo y para el trasiego por tuberías que garanticen, tras efectuar pruebas en condiciones favorables de bombeo, que ningún tanque designado para el transporte de una sustancia que la Categoría C retiene en sus correspondientes tuberías y en las inmediaciones de su punto de aspiración una cantidad de residuos que exceda de 0,3 metros cúbicos.

4. a) A reserva de lo dispuesto en el subpárrafo b) del presente párrafo, todo buque construido antes del 1 de julio de 1986 estar provisto de medios de bombeo y para el trasiego por tuberías que garanticen, tras efectuar pruebas en condiciones favorables de bombeo, que ningún tanque designado para el transporte de una sustancia de la Categoría C retiene en sus correspondientes



tuberías y en las inmediaciones de su punto de aspiración una cantidad de residuos que exceda de 0,9 metros cúbicos.

b) Hasta el 2 de octubre de 1994, los buques a que se hace referencia en el subpárrafo a) del presente párrafo, si no cumplen con lo prescrito en el subpárrafo a) del presente párrafo, estarán provistos, como mínimo, de medios de bombeo y para el trasiego por tuberías que garanticen, tras efectuar pruebas en condiciones favorables de bombeo y cuantificar los residuos adheridos a sus superficies, que ningún tanque designado para el transporte de una sustancia de la Categoría C retiene en sí mismo y en sus correspondientes tuberías una cantidad de residuos que exceda de 3 metros cúbicos o de 1/1.000 de la capacidad del tanque en metros cúbicos, si este valor es mayor.

5. Las condiciones de bombeo a que se hace referencia en los párrafos 1, 2, 3 y 4 de la presente Regla habrán de ser aprobadas por la Administración y se basarán en normas elaboradas por la Organización. Las pruebas de eficiencia de bombeo a que se hace referencia en los párrafos 1, 2, 3 y 4 de la presente Regla se efectuarán utilizando agua como medio, habrán de ser aprobadas por la Administración y se basarán en normas elaboradas por la Organización. Los residuos adheridos a las superficies de los tanques de carga, mencionados en los párrafos 2 b) y 4 b) de la presente Regla, se cuantificarán de acuerdo con las normas elaboradas por la Organización.

6. a) A reserva de lo dispuesto en el subpárrafo b) del presente párrafo, no será necesario que lo dispuesto en los párrafos 2) y 4) de la presente regla se aplique a los buques construidos antes del 1 de julio de 1986 que estén destinados a realizar viajes restringidos, según queden éstos determinados por la Administración, entre:

- i) Puertos o terminales situados dentro de un Estado Parte en el presente Convenio; o
- ii) Puertos o terminales de Estados Partes en el presente Convenio.

b) Lo dispuesto en el subpárrafo a) del presente párrafo se aplicará únicamente a los buques construidos antes del 1 de julio de 1986, a condición de que:

- i) Cada vez que haya de ser lavado o lastrado un tanque que contenga sustancias o mezclas de las Categorías B o C, lo sea de conformidad con un

procedimiento de prelavado aprobado por la Administración y basado en normas elaboradas por la Organización y las aguas de lavado del tanque se descarguen en una instalación receptora.

ii) Las aguas de lavados posteriores y las de lastres se descarguen en una instalación receptora o en el mar de conformidad con otras disposiciones del presente Anexo.

iii) Las instalaciones receptoras de los puertos y terminales a que antes se hace referencia, hayan sido aprobadas como idóneas, a los efectos del presente párrafo, por los Gobiernos de los Estados Partes en el presente Convenio en cuyos respectivos territorios estén situados dichos puertos o terminales.

iv) En el caso de buques dedicados a realizar viajes a puertos o terminales sujetos a la jurisdicción de otros Estados Partes en el presente Convenio, la Administración comunique a la Organización, para envío a las Partes del Convenio, los pormenores de la exención a fines de información y para que éstas tomen medidas, si procede; y

v) En el certificado prescrito en el presente Anexo se consigne que el buque está destinado exclusivamente a realizar tales viajes restringidos.

7. En el caso de un buque cuyas características de construcción y operaciones hagan que el lastrado de los tanques de carga sea innecesario y que el lavado de dichos tanques sea sólo necesario a fines de reparación o para entrada en dique seco, la Administración podrá conceder una exención respecto de lo dispuesto en los párrafos 1, 2, 3 y 4 de la presente Regla, siempre que, y éstas son condiciones que habrá que satisfacer:

a) El proyecto, la construcción y el equipo del buque hayan sido aprobados por la Administración, habida cuenta del servicio a que el buque esté destinado.

b) Todo efluente resultante de las operaciones de lavado de los tanques que se efectúen antes de que el buque sea sometido a reparaciones o de que entre en dique seco, se descargue en instalaciones receptoras cuya idoneidad determine la Administración; y

c) El certificado prescrito en virtud del presente anexo indique:

i) Que respecto de cada uno de los tanques de carga se ha extendido

certificación para el transporte de una sola sustancia nombrada; y  
ii) Los pormenores de la exención.

d) El buque lleve un manual de operaciones adecuado aprobado por la Administración; y

e) En el caso de buques dedicados a realizar viajes a puertos o terminales sujetos a la jurisdicción de otros Estados Partes en el presente Convenio, la Administración comunique a la Organización, para envío a las Partes en el Convenio, los pormenores de la exención a fines de información y para que éstas tomen medidas, si procede.

## **REGLA 6 EXCEPCIONES**

La Regla 5 del presente Anexo no se aplicara:

a) a la descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas, o de mezclas que contengan tales sustancias, cuando sea 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 causarla 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 quedar sujeta a la aprobación de cualquier Gobierno con jurisdicción en la zona donde se tenga intención de efectuar la descarga.

**REGLA 7**  
**INSTALACIONES RECEPTORAS Y MEDIOS DISPONIBLES EN LOS TERMINALES DE**  
**DESCARGA**

1) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que para atender a los buques que utilicen sus puertos, terminales o puertos de reparaciones se establezcan 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) El Gobierno de cada Parte en el Convenio se obligará a hacer que los terminales de descarga cuenten con medios que faciliten el agotamiento de los tanques de carga de los buques que descarguen sustancias nocivas líquidas en dichos terminales. Los conductos flexibles y los sistemas de tuberías del terminal que contengan sustancias nocivas líquidas recibidas de los buques que descarguen tales sustancias en el terminal no podrán drenarse con retorno hacia el buque.

4) Las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones prescritas en el párrafo

1 o los medios prescritos en el párrafo 3 de la presente Regla les parezcan inadecuados.

## **REGLA 8**

### **MEDIDAS DE SUPERVISIÓN**

1. a) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio designarán a sus propios Inspectores o delegarán en otra autoridad a fines de aplicación de la presente Regla. Los inspectores ejercerán la supervisión de conformidad con los procedimientos elaborados al efecto por la Organización.

b) El Capitán de un buque que transporte sustancias nocivas líquidas a granel hará que se dé cumplimiento a las disposiciones de la Regla 5 y de la presente Regla y que en el Libro Registro de carga se hagan todos los asientos pertinentes de conformidad con la Regla 9 del presente Anexo siempre que se efectúen las operaciones mencionadas en esa Regla.

c) Únicamente el Gobierno de la Parte receptora podrá conceder una de las exenciones a que se hace referencia en los párrafos 2 b), 5 b), 6 c) o 7 c) de la presente Regla a un buque que realice viajes a puertos o terminales petroleros bajo la jurisdicción de Estados que sean Partes en el presente Convenio.

Cuando se haya concedido tal exención, el asiento pertinente que se haga en el Libro Registro de carga será refrendado por el Inspector al que se refiere el apartado a) del presente párrafo. Sustancias de la Categoría A en todas las zonas

2. Respecto de las sustancias de la categoría A se aplicarán las siguientes disposiciones en todas las zonas:

a) A reserva de lo dispuesto en el subpárrafo b) del presente párrafo, todo tanque, una vez descargado, será lavado de conformidad con lo prescrito en los párrafos 3 ó 4 de la presente Regla antes de que el buque salga del puerto de descarga.

b) A petición del Capitán del buque, el Gobierno de la Parte receptora podrá eximir al buque de lo prescrito en el subpárrafo a) del presente párrafo cuando le conste:

- i) Que el tanque descargado será cargado nuevamente con la misma sustancia o con otra sustancia compatible con aquélla, y que el tanque no será lavado ni utilizado a fines de lastrado antes de cargarlo; o
- ii) Que el tanque descargado no será lavado ni lastrado en el mar y que se cumplirá en otro puerto con las disposiciones de los párrafos 3 ó 4 de la presente Regla, a condición de que se haya confirmado por escrito que en dicho puerto hay disponible una instalación receptora y que ésta es adecuada para tal fin; o
- iii) Que los residuos de la carga serán eliminados por un procedimiento de ventilación aprobado por la Administración y basado en las normas elaboradas por la Organización.

3. Cuando el tanque deba ser lavado de conformidad con el párrafo 2 a) de la presente Regla, el efluente resultante se descargará en una instalación receptora hasta que la concentración de la sustancia en las aguas de descarga, comprobada mediante análisis de las muestras del efluente tomadas por el inspector, se haya reducido de modo que la concentración sea la especificada en las Reglas 5.1 ó 5.7, según proceda, del presente Anexo.

Una vez conseguida la concentración residual prescrita, las aguas de lavado que queden en el tanque se seguirán descargando en la instalación receptora hasta que quede vacío el tanque. En el Libro Registro de la carga se harán los asientos correspondientes a estas operaciones, que el Inspector al que se refiere el párrafo 1 a) de la presente Regla refrendará .

4. Cuando el Gobierno de la Parte receptora se haya cerciorado de que es imposible medir la concentración que de la sustancia haya en el efluente sin ocasionar una demora innecesaria al buque, dicha Parte podrá aceptar otro método equivalente al del párrafo 3 a condición de que:

- a) El tanque sea prelavado de conformidad con un procedimiento aprobado por la Administración, basado en las normas elaboradas por la Organización; y

b) El Inspector al que se refiere el párrafo 1 a) certifique en el Libro Registro de carga:

- i) Que se han vaciado el tanque y sus sistemas de bombeo y de tuberías;
- ii) Que el prelavado se ha efectuado de conformidad con el procedimiento de prelavado aprobado por la Administración, aplicable al tanque y a la sustancia en cuestión; y
- iii) Que las aguas de lavado del tanque resultantes de dicho prelavado se han descargado en una instalación receptora y que el tanque está vacío.

Sustancias de las Categorías B y C fuera de las zonas especiales 5.

Respecto de las sustancias de las Categorías B y C se aplicarán las siguientes disposiciones fuera de las zonas especiales:

a) A reserva de lo dispuesto en el subpárrafo b) del presente párrafo, todo tanque, una vez descargado, será prelavado antes de que el buque salga del puerto de descarga, siempre que:

- i) La sustancia desembarcada sea identificada en las normas elaboradas por la Organización como originaria de una cantidad de residuos que excede de la cantidad máxima que de esa sustancia se permite descargar en el mar en virtud de los párrafos 2 ó 3 de la Regla 5 del presente Anexo por lo que respecta a sustancias de las Categorías B o C, respectivamente; o que
- ii) El desembarque no se efectúe de conformidad con las condiciones de bombeo aplicables al tanque aprobadas por la Administración y basadas en las normas elaboradas por la Organización a que se hace referencia en la Regla 5A del presente Anexo, a menos que se tomen otras medidas, que a juicio del Inspector al que se hace referencia en el párrafo 1 a) de la presente Regla sean satisfactorias, para extraer los residuos de la carga del buque de modo que las cantidades que queden no excedan de las especificadas en la Regla 5A del presente Anexo, según proceda.

En procedimiento de prelavado habrá de ser aprobado por la Administración y estar basado en las normas elaboradas por la Organización, y las aguas de lavado del tanque resultantes se descargarán en una instalación receptora del puerto de descarga.

b) A petición del Capitán del buque el Gobierno de la Parte receptora podrá eximir al buque de lo prescrito en el subpárrafo a) del presente párrafo cuando le conste:

- i) Que el tanque descargado será cargado nuevamente con la misma sustancia o con otra sustancia compatible con aquélla y que el tanque no será lavado ni utilizado a fines de lastrado antes de cargarlo; o
- ii) Que el tanque descargado no será lavado ni lastrado en el mar y que el tanque será prelavado de conformidad con un procedimiento aprobado por la Administración y basado en normas elaboradas por la Organización, y que las aguas de lavado del tanque resultantes se descargarán en una instalación receptora en otro puerto, a condición de que se haya confirmado por escrito que en dicho puerto hay disponible una instalación receptora y que ésta es adecuada para tal fin; o
- iii) Que los residuos de la carga serán eliminados por un procedimiento de ventilación aprobado por la Administración y basado en las normas elaboradas por la Organización. Sustancias de la Categoría B dentro de las zonas especiales

6. Respecto de las sustancias de la Categoría B se aplicarán las disposiciones siguientes dentro de las zonas especiales:

a) A reserva de lo dispuesto en los subpárrafos b) y c), todo tanque, una vez descargado, será prelavado antes de que el buque salga del puerto de descarga. El procedimiento de prelavado habrá de ser aprobado por la Administración y estar basado en las normas elaboradas por la Organización, y las aguas de lavado del tanque resultantes se descargarán en una instalación receptora del puerto de descarga.

b) No será de aplicación lo prescrito en el apartado a) del presente párrafo cuando se satisfagan las condiciones siguientes:

- i) Que la sustancia de la Categoría B desembarcada sea identificada en las normas elaboradas por la Organización como originaria de una cantidad de residuos que no excede de la cantidad máxima que de esa sustancia se permite descargar en el mar fuera de las zonas especiales en virtud de la Regla 5.2 del presente Anexo, y que los residuos se retienen a bordo para descargarlos



ulteriormente en el mar fuera de la zona especial de que se trate, en cumplimiento de la Regla 5.2 del presente Anexo; y

ii) Que el desembarque se efectúe de conformidad con las condiciones de bombeo aplicables al tanque aprobadas por la Administración y basadas en las normas elaboradas por la Organización a que se hace referencia en la Regla 5A 5 del presente Anexo, o, si no es posible satisfacer las condiciones de bombeo aprobadas, se tomen otras medidas, que a juicio del Inspector al que se hace referencia en el párrafo 1 a) de la presente Regla sean satisfactorias, para extraer los residuos de la carga del buque de modo que las cantidades que queden no excedan de las especificadas en la regla 5A del presente Anexo, según proceda.

c) A petición del Capitán del buque, el Gobierno de la Parte receptora podrá eximir al buque de lo prescrito en el apartado a) del presente párrafo cuando le conste:

i) Que el tanque descargado será cargado nuevamente con la misma sustancia o con otra sustancia compatible con aquélla, y que el tanque no será lavado ni utilizado a fines de lastrado antes de cargarlo; o

ii) Que el tanque descargado no será lavado ni lastrado en el mar y que el tanque será prelavado de conformidad con un procedimiento aprobado por la Administración y basado en normas elaboradas por la Organización, y que las aguas de lavado del tanque resultantes se descargarán en una instalación receptora en otro puerto, a condición de que se haya confirmado por escrito que en dicho puerto hay disponible una instalación receptora y que ésta es adecuada para tal fin; o

iii) Que los residuos de la carga serán eliminados por un procedimiento de ventilación aprobado por la Administración y basado en las normas elaboradas por la Organización.

Sustancias de la Categoría C dentro de las zonas específicas

7. Respecto de las sustancias de la Categoría C se aplicarán las siguientes disposiciones dentro de las zonas especiales:

a) A reserva de lo dispuesto en los subpárrafos b) y c) del presente párrafo, todo tanque, una vez descargado, será prelavado antes de que el buque salga del puerto de descarga siempre que:

i) La sustancia de la Categoría C desembarcada sea identificada en las normas elaboradas por la Organización como originaria de una cantidad de residuos que excede de la cantidad máxima que de esa sustancia se permite descargar en el mar en virtud de la regla 5.9 del presente Anexo; o

ii) Que el desembarque no se efectúe de conformidad con las condiciones de bombeo aplicables al tanque, aprobadas por la Administración y basadas en las normas elaboradas por la Organización a que se hace referencia en la Regla 5A 5 del presente Anexo, a menos que se tomen otras medidas, que a juicio del Inspector al que se hace referencia en el párrafo 1 a) de la presente Regla sean satisfactorias, para extraer los residuos de la carga del buque de modo que las cantidades que queden no excedan de las especificadas en la Regla 5A el presente Anexo, según proceda.

El procedimiento de prelavado habrá de ser aprobado por la Administración y estar basado en las normas elaboradas por la Organización, y las aguas de lavado del tanque resultantes se descargarán en una instalación receptora del puerto de descarga.

b) No será de aplicación lo prescrito en el subpárrafo a) del presente párrafo cuando se satisfagan las condiciones siguientes:

i) Que la sustancia de la Categoría C desembarcada sea identificada en las normas elaboradas por la Organización como originaria de una cantidad de residuos que no excede de la cantidad máxima que de esa sustancia se permite descargar en el mar fuera de las zonas especiales en virtud de la Regla 5.3 del presente Anexo, y que los residuos se retienen a bordo para descargarlos ulteriormente en el mar fuera de la zona especial de que se trate, en cumplimiento de la Regla 5.3 del presente Anexo; y

ii) Que el desembarque se efectúe de conformidad con las condiciones de bombeo aplicables al tanque, aprobadas por la Administración y basadas en las normas elaboradas por la Organización a que se hace referencia en la Regla 5A 5 del presente Anexo o, si no es posible satisfacer las condiciones de bombeo aprobadas, se tomen otras medidas, que a juicio del Inspector al que se hace referencia en el párrafo 1 a) de la presente Regla sean satisfactorias, para extraer los residuos de la carga del buque de modo que las cantidades que queden no excedan de las especificadas en la Regla 5A del presente Anexo, según proceda.

c) A petición el Capitán del buque, el Gobierno de la Parte receptora podrá eximir al buque de lo prescrito en el subpárrafo a) del presente párrafo cuando le conste:

i) Que el tanque descargado será cargado nuevamente con la misma sustancia o con otra sustancia compatible con aquélla, y que el tanque no será lavado ni utilizado a fines de lastrado antes de cargarlo; o

ii) Que el tanque descargado no será lavado ni lastrado en el mar y que el tanque será prelavado de conformidad con un procedimiento aprobado por la Administración y basado en normas elaboradas por la Organización, y que las aguas de lavado del tanque resultantes se descargarán en una instalación receptora en otro puerto, a condición de que se haya confirmado por escrito que en dicho puerto hay disponible una instalación receptora y que ésta es adecuada para tal fin; o

iii) Que los residuos de la carga serán eliminados por un procedimiento de ventilación aprobado por la Administración y basado en las normas elaboradas por la Organización. Sustancias de la Categoría D en todas las zonas

8. Respecto de las sustancias de la Categoría D, todo tanque, una vez descargado, será lavado y las aguas resultantes de ese lavado se descargarán en una instalación receptora, o bien los residuos que queden en el tanque se diluirán y descargarán en el mar de conformidad con la Regla 5.4 del presente Anexo.

Descargas procedentes de un tanque de lavazas

9. Los residuos retenidos a bordo en un tanque de lavazas, incluidos los residuos procedentes de la sentina de la cámara de bombas de carga, que contengan alguna sustancia de la Categoría A o, si el buque está en una zona especial, alguna sustancia de la Categoría A o de la Categoría B, se descargarán a una instalación receptora de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1, 7 u 8 de la Regla 7 del presente Anexo, según corresponda.

**REGLA 9**  
**LIBRO REGISTRO DE CARGA**

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

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

- i) Embarque de carga.
- ii) Trasvase interno de carga.
- iii) Desembarque de carga.
- iv) Limpieza de los tanques de carga.
- v) Lastrado de los tanques de carga.
- vi) Descarga de lastre de los tanques de carga.
- vii) Eliminación de residuos depositándolos en instalaciones receptoras.
- viii) Descarga de residuos en el mar o eliminación de los mismos mediante ventilación, de conformidad con la Regla 5 del presente Anexo.

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 8 del presente Convenio y en la Regla 6 de este Anexo, se anotar 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 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 caso de buques que lleven un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel o un certificado al que se hace referencia en la Regla 12A del presente Anexo, 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 tres 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 RECONOCIMIENTO**

1. Los buques que transporten sustancias nocivas líquidas a granel serán objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación:

a) Un reconocimiento inicial, antes de que el buque entre en servicio o de que expida por primera vez el certificado prescrito en la Regla 11 del presente Anexo, el cual comprender un reconocimiento completo de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición y los materiales del buque en la medida en que éste esté sujeto a lo dispuesto en el presente Anexo. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición y los materiales cumplen plenamente con las prescripciones pertinentes del presente Anexo.

b) Reconocimientos periódicos a intervalos especificados por la Administración, pero que no excederán de cinco años, los cuales se realizarán de modo que garanticen que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición y los materiales cumplen plenamente con las prescripciones del presente Anexo.

c) Un reconocimiento intermedio como mínimo, durante el período de validez del certificado, que se realizará de modo que garantice que el equipo y los sistemas de bombas y tuberías correspondientes cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente anexo y están en buen estado de funcionamiento. Cuando se efectúe solamente un reconocimiento intermedio durante uno cualquiera de los períodos de validez del certificado, se efectuará no más de seis meses antes ni más de seis meses después de transcurrida la mitad del período de validez del certificado. Estos reconocimientos intermedios se consignarán en el certificado expedido en virtud de la Regla 11 del presente Anexo.

d) Un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha de expedición del certificado, que comprenderá un examen general que garantice que la estructura, los accesorios, la disposición y los materiales continúan siendo satisfactorios en todos los aspectos para el servicio a que el buque está destinado. Estos reconocimientos anuales se consignarán en el certificado expedido en virtud de la Regla 11 del presente Anexo.

2. a) El reconocimiento de buques, por lo que respecta a la aplicación de lo prescrito en el presente Anexo, será realizado por funcionarios de la

Administración. No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos a Inspectores nombrados al efecto o a Organizaciones reconocidas por ella.

b) La Administración que nombre Inspectores o reconozca Organizaciones para realizar reconocimientos e inspecciones según lo estipulado en el subpárrafo a) del presente párrafo, facultar a todo Inspector nombrado u Organización reconocida para que, como mínimo, puedan:

- i) Exigir la realización de reparaciones en el buque; y
- ii) Realizar reconocimientos e inspecciones cuando lo soliciten las autoridades competentes de un Estado rector del puerto. La Administración notificar a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los Inspectores nombrados o a las Organizaciones reconocidas, y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad, para que las comunique a las Partes en el Convenio a fin de que sus funcionarios estén informados al respecto.

c) Cuando el Inspector nombrado o la Organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado, o que es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle, el Inspector o la Organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y, a su debido tiempo, notificarán esto a la Administración.

Si no se toman dichas medidas correctivas, se retirar el certificado y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en el puerto de otra Parte, también se dar notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

Cuando un funcionario de la Administración, un Inspector nombrado o una Organización reconocida hayan facilitado la oportuna notificación a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de este Estado prestar al funcionario, Inspector u Organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente Regla.

Cuando ello sea procedente, el Gobierno del Estado rector del puerto de que se trate tomar las medidas necesarias para garantizar que el buque no zarpa hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones más próximo que mejor convenga y que haya disponible sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle.

d) En todo caso la Administración garantizar plenamente la integridad y la eficacia del reconocimiento o de la inspección y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.

3. a) El estado del buque y de su equipo será mantenido de modo que se ajuste a lo dispuesto en el presente Convenio, a fin de garantizar que el buque seguirá estando, en todos los aspectos, en condiciones de hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle.

b) Realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente Regla, no se efectuar ningún cambio en la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición y los materiales que fueron objeto del reconocimiento, sin previa autorización de la Administración, salvo que se trate de la sustitución directa de tales equipo y accesorios.

c) Siempre que el buque sufra un accidente o que se le descubra algún defecto que afecte seriamente a la integridad del buque o a la eficacia o la integridad de su equipo comprendido en el presente Anexo, el Capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, a la Organización reconocida o al Inspector nombrado que esté encargado de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en el párrafo 1 de la presente Regla.

Cuando el buque se encuentre en un puerto perteneciente a otra Parte, el Capitán o el propietario informará también inmediatamente a las autoridades



competentes del Estado rector del puerto, y el Inspector nombrado o la Organización reconocida comprobar n si se ha rendido ese informe.

## **REGLA 11**

### **EXPEDICIÓN DEL CERTIFICADO**

1. A todo buque que transporte sustancias nocivas líquidas a granel y que realice viajes a puertos o a terminales sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio se le expedir , tras un reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la Regla 10 del presente Anexo, un certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.

2. El certificado será expedido por la Administración o por cualquier persona u Organización autorizadas por aquélla. En todos los casos la Administración será plenamente responsable del certificado.

3. a) El Gobierno de una Parte en el Convenio podrá hacer, a petición de la Administración, que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que cumple con lo dispuesto en el presente Anexo, expedir o autorizar a que se expida a ese buque un certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, de conformidad con el presente Anexo.

b) Se remitir lo antes posible a la Administración que lo solicite una copia del certificado y una copia del informe relativo al reconocimiento.

c) En el certificado así expedido se hará constar que fue expedido a petición de la Administración, y tal certificado tendrá la misma fuerza y gozar de la misma consideración que el expedido en virtud del párrafo 1 de la presente Regla.

d) No se expedir el certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel a ningún buque que tenga derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio.

4. El certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel se redactar en un idioma oficial del país que lo expida, ajustándolo en la forma al modelo que figura en el apéndice V del presente anexo. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto ir acompañado de una traducción a uno de estos idiomas.

## **REGLA 12**

### **DURACIÓN DEL CERTIFICADO**

1. El certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel se expedir para un período especificado por la Administración, que no exceder de cinco años, contados a partir de la fecha de expedición.

2. El certificado perder su validez si se efectúan alteraciones importantes en la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, la disposición o los materiales prescritos sin la aprobación de la Administración, salvo que se trate de la sustitución directa de tales equipo o accesorios, o si no se han efectuado los reconocimientos intermedios o anuales especificados por la Administración en cumplimiento de los párrafos 1 c) o 1 d) de la Regla 10 del presente Anexo.

3. Todo certificado expedido a un buque perder asimismo su validez cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Gobierno. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple con lo prescrito en los subpárrafos a) y b) del párrafo 3 de la Regla 10 del presente Anexo.

En el caso de un cambio entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón tenía antes el buque derecho a enarbolar transmitir lo antes posible a la Administración, previa petición de ésta cursada dentro de un plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copia del certificado que llevaba el buque antes del cambio, y si está disponible, una copia del informe del reconocimiento pertinente.

## **REGLA 12 A**

### **RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN DE LOS BUQUES TANQUE QUIMIQUEROS**

No obstante lo dispuesto en las Reglas 10, 11 y 12 del presente Anexo, se entenderá que los buques tanque quimiqueros que hayan sido objeto de reconocimiento y certificación, efectuados por Estados Partes en el presente Convenio, de conformidad con lo dispuesto en el Código Internacional de Quimiqueros o el Código de Graneleros Químicos, según procedan, han cumplido con lo dispuesto en dichas Reglas, y el certificado que se expida en virtud del Código de que se trate tendrá la misma fuerza y gozar de la misma consideración que el expedido en virtud de la Regla 11 del presente Anexo.

## **REGLA 13**

### **PRESCRIPCIONES PARA REDUCIR AL MÍNIMO LA CONTAMINACIÓN ACCIDENTAL**

1. El proyecto, la construcción, el equipo y la utilización de buques que transporten sustancias nocivas líquidas de las Categorías A, B o C a granel serán tales que reduzcan al mínimo las descargas fortuitas de tales sustancias en el mar.
2. Los buques tanque quimiqueros construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente cumplirán con lo prescrito en el Código Internacional de Quimiqueros.
3. Los buques tanque quimiqueros construidos antes del 1 de julio de 1986 cumplirán con las siguientes prescripciones:
  - a) Los buques tanque quimiqueros indicados a continuación cumplirán con las prescripciones del Código de Graneleros Químicos que sean aplicables a los buques a que se hace referencia en 1.7.2 de dicho Código:
    - i) Buques respecto de los cuales se haya adjudicado el oportuno contrato de construcción el 2 de noviembre de 1973 o posteriormente y que estén dedicados a efectuar viajes a puertos o a terminales sujetos a la jurisdicción de otros Estados Partes en el Convenio, y
    - ii) Buques construidos el 1 de julio de 1983 o posteriormente, que estén dedicados

exclusivamente a efectuar viajes entre puertos o terminales en aguas del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.

b) Los buques tanque quimiqueros indicados a continuación cumplirán con las prescripciones del Código de Graneleros Químicos que sean aplicables a los buques a que se hace referencia en 1.7.3 de dicho Código:

i) Buques respecto de los cuales se haya adjudicado el oportuno contrato de construcción antes del 2 de noviembre de 1973 y que estén dedicados a efectuar viajes a puertos o a terminales sujetos a la jurisdicción de otros Estados Partes en el Convenio, y

ii) Buques construidos antes del 1 de julio de 1983 que estén dedicados a efectuar viajes entre puertos o terminales en aguas del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque, si bien en el caso de buques de arqueo bruto inferior a 1.600 toneladas el cumplimiento del Código en cuanto a la construcción y el equipo comenzará el 1 de julio de 1994 a más tardar.

4. Respecto de los buques que no sean buques tanque quimiqueros que transporten sustancias nocivas líquidas de las Categorías A, B o C a granel, la Administración dictará medidas basadas en las normas elaboradas por la Organización que sean apropiadas para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla.

#### **REGLA 14**

#### **TRANSPORTE Y DESCARGA DE SUSTANCIAS PARAOLEOSAS**

No obstante lo dispuesto en las demás reglas del presente Anexo, las sustancias nocivas líquidas a las que se hace referencia en el apéndice II del presente Anexo como pertenecientes a la Categoría C y que sean consideradas por la Organización como sustancias paraoleosas en virtud de los criterios por ella elaborados, podrán transportarse en un petrolero, tal como éste queda definido en el Anexo I del presente Convenio, y descargarse de conformidad con lo dispuesto en el Anexo I del presente Convenio, a condición de que se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) Que el buque cumpla con las disposiciones del Anexo I del presente Convenio aplicables a los petroleros para productos del petróleo tal como dichos petroleros quedan definidos en dicho Anexo.

b) Que el buque lleve un certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos válido y su correspondiente suplemento B y en el certificado se haya anotado que el buque está autorizado para transportar sustancias paraoleosas de conformidad con la presente Regla y la autorización incluya una lista de las sustancias paraoleosas que el buque esté autorizado a transportar.

c) Que el buque, por lo que respecta a sustancias de la Categoría C, cumpla con las prescripciones relativas a la estabilidad después de avería de los buques de tipo 3 de:

i) El Código Internacional de Quimiqueros, en el caso de los buques construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente, o

ii) El Código de Graneleros Químicos, según sea aplicable en virtud de la Regla 13 del presente Anexo, en el caso de los buques construidos antes del 1 de julio de 1986.

d) Que el hidrocarburo metro instalado en el sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos del buque sea aprobado por la Administración para ser utilizado a fines de monitorización de las sustancias paraoleosas que se vayan a transportar.

## **REGLA 15**

### **SUPERVISIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES OPERACIONALES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

1) Un buque que esté en un puerto de otra Parte está sujeto a inspección por funcionarios, debidamente autorizados por dicha Parte, en lo que concierne las prescripciones operacionales, en virtud del presente anexo, cuando existan claros indicios para suponer que el capitán y la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo, relativos a la prevención de la contaminación por sustancias nocivas líquidas.

2) Si se dan las circunstancias mencionadas en el párrafo 1) de la presente regla, la Parte tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe hasta que se haya resuelto la situación de conformidad con lo prescrito en el presente anexo.

3) Los procedimientos, relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto, estipulados en el artículo 5 del presente Convenio, se aplicarán a la presente regla.

4) Ninguna disposición de la presente regla se interpretará de manera que se limiten los derechos y obligaciones de una Parte, que lleve a cabo la supervisión de las prescripciones operacionales, a que se hace referencia, concretamente, en el presente Convenio.

**ANEXO III**  
**REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS**  
**PERJUDICIALES TRANSPORTADAS POR MAR EN BULTOS**  
**REGLA 1**  
**ÁMBITO DE APLICACIÓN**

1. Salvo disposición expresa en otro sentido, las reglas del presente anexo son de aplicación a todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en bultos.

1.1. A los efectos del presente Anexo, "sustancias perjudiciales" son las consideradas como contaminantes del mar en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) (1).

1.2. En el apéndice del presente Anexo figuran directrices para determinar si las sustancias que se transporten en bultos son perjudiciales.

1.3. A los efectos del presente Anexo, la expresión "en bultos" remite a las formas de contención especificadas en el Código IMDG para las sustancias perjudiciales.

2. El transporte de sustancias perjudiciales está prohibido a menos que se realice de conformidad con las disposiciones del presente anexo.

3. Como complemento de las disposiciones del presente Anexo, el Gobierno de cada Parte en el Convenio publicará o hará publicar prescripciones detalladas relativas al embalaje/envase, marcado, etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas y excepciones con objeto de prevenir o reducir al mínimo la contaminación del medio marino ocasionada por las sustancias perjudiciales (2).

4. A los efectos del presente Anexo, los embalajes/envases vacíos que hayan sido previamente utilizados para transportar sustancias perjudiciales serán considerados a su vez como sustancias perjudiciales a menos que se hayan tomado precauciones adecuadas para garantizar que no contienen ningún residuo perjudicial para el medio marino.

5. Las prescripciones del presente Anexo no se aplicarán a los pertrechos ni al equipo de a bordo.

## **REGLA 2 EMBALAJE**

Los bultos serán de tipo idóneo para que, habida cuenta de su contenido específico, sea mínimo el riesgo de dañar el medio marino.

## **REGLA 3 MARCADO Y ETIQUETADO**

1. Los bultos que contengan alguna sustancia perjudicial irán marcados de forma duradera con el nombre técnico correcto de dicha sustancia (no se admitirán sólo nombres comerciales) y además irán marcados o etiquetados de forma duradera para indicar que la sustancia es un contaminante del mar.

Cuando sea posible se complementará esa identificación utilizando otros medios; por ejemplo, el número correspondiente de las Naciones Unidas.

2. El método de marcar el nombre técnico correcto y de fijar etiquetas en los bultos que contengan alguna sustancia perjudicial será tal que los datos en ellos consignados sigan siendo identificables tras un período de tres meses por lo menos de inmersión en el mar.

Al estudiar qué métodos de marcado y etiquetado conviene adoptar, se tendrán en cuenta la durabilidad de los materiales utilizados y la naturaleza de la superficie del bulto.

3. Los bultos que contengan cantidades pequeñas de sustancias perjudiciales podrán quedar exentos de las prescripciones sobre marcado (2).

#### **REGLA 4 DOCUMENTACIÓN (3)**

1. En todos los documentos relativos al transporte de sustancias perjudiciales por mar en los que haya que nombrar tales sustancias, éstas serán designadas por su nombre técnico correcto (no se admitirán sólo los nombres comerciales), consignándose además, a efectos de identificación, las palabras "Contaminante del mar".

2. Los documentos de expedición presentados por el expedidor incluirán o irán acompañados de una certificación o declaración firmada que haga constar que la carga que se presenta para el transporte ha sido adecuadamente embalada/envasada, lleva una marca, etiqueta o rótulo, según proceda, y se halla en condiciones de ser transportada de modo que sea mínimo el riesgo de dañar el medio marino.

3. Todo buque que transporte sustancias perjudiciales llevará una lista o manifiesto especial que indique las sustancias perjudiciales embarcadas y el emplazamiento de éstas a bordo.

En lugar de tal lista o manifiesto cabrá utilizar un plano detallado de estiba que muestre el emplazamiento a bordo de todas las sustancias perjudiciales.



De tales documentos retendrán también copias en tierra el propietario del buque o su agente hasta que las sustancias perjudiciales hayan sido desembarcadas. Antes de la salida se pondrá a disposición de la persona u organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto una copia de alguno de dichos documentos.

4. En caso de que el buque lleve una lista o un manifiesto especial o un plano detallado de estiba, de acuerdo con lo prescrito para el transporte de mercancías peligrosas en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada, los documentos prescritos en la presente regla podrán combinarse con los correspondientes a las mercancías peligrosas. Cuando se combinen dichos documentos se establecer en ellos una clara distinción entre las mercancías peligrosas y las sustancias perjudiciales comprendidas en el presente Anexo.

#### **REGLA 5**

##### **ESTIBA**

Las sustancias perjudiciales irán adecuadamente estibadas y sujetas, para que sea mínimo el riesgo de dañar el medio marino sin menoscabar por ello la seguridad del buque y de las personas que pueda haber a bordo.

#### **REGLA 6**

##### **LIMITACIONES CUANTITATIVAS**

Por fundadas razones científicas y técnicas podrá ser necesario prohibir el transporte de ciertas sustancias perjudiciales o limitar la cantidad que de ellas se permitan transportar en un solo buque. Al establecer esa limitación cuantitativa se tendrá en cuenta las dimensiones, la construcción y el equipo del buque, así como el embalaje/envase y la naturaleza de la sustancia de que se trate.

#### **REGLA 7**

##### **EXCEPCIONES**

1. La echazón de las sustancias perjudiciales transportadas en bultos estar prohibida a menos que sea necesaria para salvaguardar la seguridad del buque o la vida humana en el mar.

2. A reserva de lo dispuesto en el presente Convenio se tomarán medidas basadas en las propiedades físicas, químicas y biológicas de las sustancias perjudiciales, para reglamentar el lanzamiento al mar, mediante baldeo, de los derrames, condición de que la aplicación de tales medidas no menoscaben la seguridad del buque y de las personas a bordo.

### **REGLA 8**

#### **SUPERVISIÓN DE LA PRESCRIPCIONES OPERACIONALES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

1) Un buque que esté en un puerto de otra Parte está sujeto a inspección por funcionarios, debidamente autorizados por dicha Parte, en lo que concierne a las prescripciones operacionales, en virtud del presente anexo, cuando existan claros indicios para suponer que el capitán y la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo, relativos a la prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales.

2) Si se dan las circunstancias mencionadas en el párrafo 1) de la presente regla, la Parte tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe, hasta que se haya resuelto la situación, de conformidad con lo prescrito en el presente anexo.

3) Los procedimientos relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto, estipulados en el artículo 5 del presente Convenio, se aplicarán a la presente regla.

4) Ninguna disposición de la presente regla se interpretará de manera que se limiten los derechos y obligaciones de una Parte, que lleve a cabo la supervisión de las prescripciones operacionales a que se hace referencia, concretamente, en el presente Convenio.

**ANEXO IV**  
**REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LAS AGUAS SUCIAS DE LOS**  
**BUQUES**  
**REGLA 1**  
**DEFINICIONES**

A los efectos de este Anexo:

1. Por "buque nuevo" se entiende:

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 cámara 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 desagüe 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" significar , a lo largo de la costa nordeste de Australia, desde una línea trazada a partir de un punto de las costas australianas 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 de latitud 10o 00' Sur, longitud 142o 00' Este, y luego sucesivamente a: Latitud 9o 10' Sur, longitud 143o 52' Este. Latitud 9o 00' Sur, longitud 144o 30' Este. Latitud 13o 00' Sur, longitud 144o 00' Este. Latitud 15o 00' Sur, longitud 146o 00' Este. Latitud 18o 00' Sur, longitud 147o 00' Este. Latitud 21o 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.

## **REGLA 2**

### **ÁMBITO 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 buques 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 buques existentes cuyo arqueo bruto sea superior a 200 toneladas, diez 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, diez años después de la fecha de entrada en vigor del presente Anexo.
  - iii) Los buques existentes que, sin tener arqueo bruto medido, estén autorizados para transportar más de 10 personas, diez años después de la fecha de entrada en vigor del presente Anexo.

### **REGLA 3**

#### **VISITAS**

1. Todo buque que esté sujeto a las disposiciones del presente Anexo, y que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, 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 4 del presente Anexo, la cual incluir 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 tipo homologado por la Administración.

iii) Si el buque está equiparado 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 estar 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 previsto en la Regla 11 del presente Anexo.

Esta visita permitir 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) o 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 dictar 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. En cualquier caso, la Administración interesada garantiza plenamente la escrupulosidad y eficacia 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 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 la disposición 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 u 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 a 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 remitir n, 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 dar la misma fuerza e igual validez que el expediente de acuerdo con la Regla 4 del presente Anexo.
4. No se expedir 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 redactar en un idioma oficial del país que lo expida conforme al modelo que figura en el apéndice del presente Anexo. Si el idioma utilizado no es el francés o el inglés, el texto incluir 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 expedir para un período de validez estipulado por la Administración; este período no exceder de cinco años desde la fecha de expedición, salvo en los casos previstos en los párrafos 2, 3 y 4 de esta Regla.

2. Si un buque, en la fecha de expiración de su Certificado, no se encuentra en un puerto o terminal mar adentro sometidos a la jurisdicción de la Parte en el Convenio cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar, la Administración podrá prorrogar la validez del Certificado.

Esta prórroga sólo se conceder 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 aun así sólo en caso de que 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 estar 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 dejar 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 perder su validez desde el momento en que 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 remitir 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 superior a 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 si no 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 decoloración, 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 aplicarán las prescripciones de descarga más rigurosas.

### **REGLA 9 EXCEPCIONES**

La Regla 9 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, 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 establezcan instalaciones de recepción de aguas sucias 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 establecidas en cumplimiento de esta Regla les parezcan inadecuadas.

## **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, ambas 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

Nota: Cuadro suprimido

La brida estará proyectada para acoplar conductos de un diámetro interior máximo de 10 milímetros 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/cm<sup>2</sup>.

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 389 milímetros.

## **ANEXO V**

### **REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR 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 faunas 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 en 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" significar , 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 de latitud 10o 00' Sur, longitud 142o 00' Este; y luego sucesivamente, a: Latitud 9o 10' Sur, longitud 143o 52' Este. Latitud 9o 00' Sur, longitud 144o 30' Este. Latitud 13o 00' Sur, longitud 144o 00' Este. Latitud 15o 00' Sur, longitud 146o 00' Este. Latitud 18o 00' Sur, longitud 147o 00' Este. Latitud 21o 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.

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

## **REGLA 2**

### **ÁMBITO DE APLICACIÓN**

A menos que se prescriba expresamente otra cosa, las disposiciones del presente 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 caballería y redes de pesca de fibras sintéticas y las bolsas de plástico para la basura.

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

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

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

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

2. Cuando las basuras estén mezcladas por 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 este a menos de 500 metros de distancia de las mismas.

2. Los restos de comida previamente pasados por un desmenuzador o triturador podrán echarse al mar desde tales plataformas, fijas o flotantes, cuando estén situadas a más de 12 millas de tierra y desde todo buque que se encuentre atracado a dichas plataformas o estén a menos de 500 metros de las mismas.

Dichos restos de comida estarán lo bastante desmenuzados o triturados como para pasar por cribas con mallas no mayores de 25 milímetros.

## **REGLA 5**

### **ELIMINACIÓN DE BASURAS EN LAS ZONAS ESPECIALES**

1. A los efectos del presente Anexo las zonas especiales son la zona del Mar Mediterráneo, la zona del Mar Báltico, la zona del Mar Negro, la zona del Mar Rojo, la "zona de los Golfos", la zona del Mar del Norte, la zona del Antártico y la región del Gran Caribe, incluidos el Golfo de México y el Mar Caribe, según se definen a continuación:

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' 5 N, 43º 19' 6 E) y Husn 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 Hadd (22o 30' N, 59o 48' E) y Ras al Fasteh (25o 4' N, 61o 25' E).

f) ... g) Por zona del Antártico se entiende la extensión de mar situada al sur de los 60o de latitud sur.

h) Por región del Gran Caribe, según se define en el párrafo 1 del artículo 2 del Convenio para la protección y mejora del medio marino de la región del Gran Caribe (Cartagena de Indias, 1983), se entiende el Golfo de México y el Mar Caribe propiamente dichos, con sus bahías y mares interiores y la parte del océano Atlántico limitada por el paralelo 30o N, desde la Florida hacia el este hasta el meridiano 77o 30' W; de ahí, una línea loxodrómica hasta la intersección del paralelo 20o N con el meridiano 59o W; de ahí, una línea loxodrómica hasta la intersección del paralelo 7o 20' N, con el meridiano 50o W, y de ahí una línea loxodrómica trazada hacia el sudoeste hasta el límite oriental de la Guyana Francesa.

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) A excepción de lo dispuesto en el apartado c) del presente párrafo, la evacuación en el mar de restos de comida se efectuar 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.

c) La evacuación en la zona del Gran Caribe de restos de comida que hayan pasado previamente por un desmenuzador o triturador se efectuar tan lejos como

sea posible de la tierra más próxima, pero en ningún caso, a reserva de lo dispuesto en la Regla 4, a distancia menor de 3 millas marinas de la tierra más próxima. Dichos restos de comida estarán lo bastante desmenuzados o triturados como para pasar por cribas con mallas no mayores de 25 milímetros.

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

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

a) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio que sean ribereñas de una zona especial se comprometen a garantizar que en todos los puertos de la zona especial se establecerán lo antes posible instalaciones y servicios adecuados de recepción, de conformidad con la Regla 7 del presente Anexo, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los buques que operen en esas zonas.

b) Los Gobiernos de las Partes interesadas notificarán a la Organización las medidas que adopten en cumplimiento del apartado a) de esta Regla.

Una vez recibidas suficientes notificaciones, la Organización fijará la fecha en que empezarán a regir las prescripciones de esta Regla para la zona en cuestión. La Organización notificará a todas las Partes la fecha fijada con no menos de doce meses de antelación.

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

5. No obstante lo dispuesto en el párrafo 4) de la presente Regla, en la zona del Antártico se aplicarán las siguientes normas:

a) Los gobiernos de las Partes en el Convenio cuyos puertos sean utilizados por buques en viajes de ida y vuelta a la zona del Antártico se comprometen a garantizar que, tan pronto como sea factible, se provean instalaciones



adecuadas para la recepción de todas las basuras procedentes de todos los buques, sin causar demoras innecesarias, y de acuerdo con las necesidades de los buques que las utilicen.

b) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio comprobarán que todos los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón, antes de entrar en la zona del Antártico, tienen capacidad suficiente para retener a bordo todas las basuras mientras operen en la zona, y han concertado acuerdos para descargar dichas basuras en una instalación de recepción después de salir de la zona.

## **REGLA 6 EXCEPCIONES**

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

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

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

c) A la pérdida accidental de redes de pesca de fibras sintéticas o de materiales sintéticos utilizados para reparar dichas redes, siempre que se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para impedir tal pérdida.

## **REGLA 7 INSTALACIONES Y SERVICIOS DE RECEPCIÓN**

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

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

### **REGLA 8**

#### **SUPERVISIÓN DE LA PRESCRIPCIONES OPERACIONALES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

1) Un buque que esté en un puerto de otra Parte está sujeto a inspección por funcionarios, debidamente autorizados por dicha Parte, en lo que concierne a las prescripciones operacionales, en virtud del presente anexo, cuando existan claros indicios para suponer que el capitán y la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo, relativos a la prevención de la contaminación por basuras.

2) Si se dan las circunstancias mencionadas en el párrafo 1) de la presente regla, la Parte tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe, hasta que se haya resuelto la situación, de conformidad con lo prescrito en el presente anexo.

3) Los procedimientos relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto, estipulados en el artículo 5 del presente Convenio, se aplicarán a la presente regla.

4) Ninguna disposición de la presente regla se interpretará de manera que se limiten los derechos y obligaciones de una Parte, que lleve a cabo la supervisión de las prescripciones operacionales a que se hace referencia, concretamente, en el presente Convenio.

### **REGLA 9**

#### **RÓTULOS, PLANES DE GESTIÓN DE BASURAS Y MANTENIMIENTO DE REGISTROS DE BASURAS.**

1) a) En todo buque de eslora igual o superior a 12 metros, se colocarán rótulos en los que se notifiquen a la tripulación y a los pasajeros las prescripciones sobre

eliminación de basuras que figuran en las reglas 3 y 5 del presente anexo, según proceda;

b) los rótulos estarán redactados en el idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar, y, en el caso de que los buques que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro que estén bajo la jurisdicción de otras partes en el Convenio, en francés o inglés.

2) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más tendrá un plan de gestión de basuras que la tripulación deberá cumplir.

Dicho plan incluirá procedimientos escritos para la recogida, almacenamiento, el tratamiento y la evacuación de basuras, incluida la manera de utilizar el equipo de a bordo. También se designará en él a la persona encargada de su cumplimiento.

Dicho plan se ajustará a las directrices que elabore la organización y estará escrito en el idioma de trabajo de la tripulación.

3) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más, que realice viajes a puertos o terminales mar adentro que estén bajo la jurisdicción de otras partes en el Convenio, y toda plataforma fija o flotante empleada en la exploración y explotación del fondo marino llevará un libro registro de basuras. Este libro, sea o no sea parte del diario oficial de navegación, se ajustará al modelo especificado en el apéndice del presente anexo;

a) todas las operaciones de descarga o incineración que se hayan llevado a término se anotarán en el libro registro de basuras y llevarán la firma de un oficial del buque en la fecha en que se realizó la incineración o descarga.

Cuando se complete una página del libro registro de basuras, el capitán del buque la firmará. Las anotaciones en el libro registro de basuras se harán en un

idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar, y en inglés o francés.

Las anotaciones en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar prevalecerán en caso de controversia o discrepancia;

b) cada anotación de incineración o descarga incluirá la fecha, la hora, la situación del buque, la descripción de las basuras y la cantidad estimada de basuras incineradas o descargas;

c) el libro registro de basuras se conservará a bordo del buque en un lugar que permita su inspección en un tiempo razonable. Dicho documento se conservará durante un período de dos años después de que se haya hecho la última anotación en el registro;

d) en los casos de eliminación, derrame o pérdida accidental a los que se hace referencia en la regla 6 de este anexo, se anotarán en el libro registro de basuras las circunstancias y motivos de la descarga.

4) La Administración podrá eximir de las prescripciones relativas al libro registro de basuras:

i) a los buques que realicen viajes de una hora como máximo y que estén autorizados a transportar 15 personas o más, o

ii) las plataformas fijas o flotantes que estén dedicadas a la exploración y explotación del fondo marino.

5) La autoridad competente del Gobierno de una Parte en el Convenio podrá inspeccionar el libro registro de basuras a bordo de cualquier buque al que se aplique el presente anexo mientras el buque esté en uno de sus puertos o terminales mar adentro y podrá sacar copia de cualquier anotación que figure en dicho libro y exigir al capitán del buque que certifique que es una copia auténtica.

Toda copia que haya sido certificada por el capitán del buque como copia auténtica de una anotación del libro registro de basuras será admisible en

cualquier procedimiento judicial como prueba de los hechos consignados en la misma. La inspección del libro registro de basuras y la extracción de copias certificadas por la autoridad competente con arreglo a lo dispuesto en este párrafo se harán con toda la diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.

6) En el caso de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997, esta regla se aplicará a partir del de julio de 1998.