

CONVENIO INTERNACIONAL PARA

PREVENIR LA CONTAMINACION

POR LOS BUQUES, 1973

*Y SUS PROTOCOLOS I y II*

## ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE CONTAMINACION DEL MAR, 1973

1. Por su Resolución A.176(VI), de 21 de octubre de 1969, la Asamblea de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental decidió convocar en 1973 una Conferencia internacional sobre contaminación del mar. La Conferencia se celebró en Londres del 8 de octubre al 2 de noviembre de 1973.

2. Los siguientes Estados estuvieron representados en la Conferencia por delegaciones:

Alemania, República Federal de	Madagascar
Arabia Saudita	Marruecos
Argentina	México
Australia	Mónaco
Bahrein	Nigeria
Bélgica	Noruega
Brasil	Nueva Zelandia
Bulgaria	Países Bajos
Canadá	Panamá
Costa de Marfil	Perú
Cuba	Polonia
Chile	Portugal
Chipre	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Dinamarca	República Arabe Libia
Ecuador	República de Corea
Egipto	República Democrática Alemana
Emiratos Arabes Unidos	República Dominicana
España	República Khmer
Estados Unidos de América	República Socialista Soviética de Bielorrusia
Filipinas	República Socialista Soviética de Ucrania
Finlandia	República Unida de Tanzania
Francia	Rumania
Ghana	Singapur
Grecia	Sri Lanka
Haití	Sudáfrica
Hungría	Suecia
India	Suiza
Indonesia	Tailandia
Irak	Trinidad y Tabago
Irán	Túnez
Irlanda	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
Islandia	Uruguay
Italia	Venezuela
Japón	
Jordania	
Kenia	
Kuwait	
Liberia	

3. Los siguientes Estados estuvieron representados en la Conferencia por observadores:

Colombia  
Jamaica  
Malawi  
Omán

República de Viet - Nam  
Turquía  
Yugoslavia

El Gobierno de Hong Kong también estuvo representado por un observador.

4. Por invitación de la Asamblea las siguientes Organizaciones del sistema de las Naciones Unidas enviaron representantes a la Conferencia:

Naciones Unidas  
Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente  
Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación  
Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura  
Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento  
Organismo Internacional de Energía Atómica

5. Los siguientes organismos intergubernamentales enviaron observadores a la Conferencia:

Comunidad Económica Europea  
Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado

6. También enviaron observadores a la Conferencia las siguientes Organizaciones no gubernamentales:

Cámara Naviera Internacional  
Organización Internacional de Normalización  
Comisión Electrotécnica Internacional  
Unión Internacional de Seguros Marítimos  
Asociación Internacional de Puertos  
Confederación Marítima Internacional y Báltica  
Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación  
Asociación de Derecho Internacional  
Consejo Europeo de Federaciones de la Industria Química  
Foro Marítimo Internacional de las Compañías Petroleras  
Asociación Internacional de Armadores  
Internacional de Amigos de la Tierra

7. En el acto inaugural de la Conferencia el Honorable Sr. Michael Heseltine, Ministro de Navegación y Asuntos Aeroespaciales del Reino Unido y el Sr. Maurice Strong, Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente hablaron en apoyo de los objetivos de la Conferencia.

8. La Conferencia eligió al Sr. S.V. Bhave, Jefe de la delegación de la India, como Presidente de la Conferencia.

9. Como Vicepresidentes de la Conferencia fueron elegidos los veinticuatro representantes siguientes:

Primer Vicepresidente: Sr. G. Lindencrona (Suecia)

Dr. G. Breuer (Alemania, República Federal de)  
 Sr. R.M. Gowland (Argentina)  
 Excmo. Sr. M. Raffaelli (Brasil)  
 Honorable Sr. Jack Davis (Canadá)  
 Sr. K.G. Loukou (Costa de Marfil)  
 Dr. M. Oporto (Cuba)  
 Sr. M.A. El-Sammak (Egipto)  
 Sr. J.P. Cabouat (Francia)  
 Excmo. Sr. H.V.H. Sekyi (Ghana)  
 Sr. M. Sjadzali (Indonesia)  
 Sr. H. Afshar (Irán)  
 Excmo. Sr. S. Sugihara (Japón)  
 Sr. A.G. Toukan (Jordania)  
 Sr. E. Dinga (Kenia)  
 Sr. N.A. Al-Nakib (Kuwait)  
 Sr. M. Ramarozaka (Madagascar)  
 Dr. F. Vizcaíno Murray (México)  
 Capitán D.W. Boyes (Nueva Zelandia)  
 Sr. S. Perkowicz (Polonia)  
 Sr. J.N. Archer (Reino Unido)  
 Dr. H. Rentner (República Democrática Alemana)  
 Excmo. Sr. G. Nhigula (República Unida de Tanzania)  
 Sr. V. Tikhonov (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas)

10. El Sr. Colin Goad, Secretario de la Organización, actuó como Secretario General de la Conferencia y el Sr. J. Quéguiner, Secretario General Adjunto de la Organización, como Secretario General Adjunto de la Conferencia. El Capitán A. Saveliev, Secretario del Comité de Seguridad Marítima de la Organización, fue nombrado Secretario Ejecutivo de la Conferencia. El Sr. Y. Sasamura, Jefe de la División de Ciencias y Tecnología Marítimas de la Organización, y el Sr. T. Mensah, Jefe de la División Jurídica de la Organización, fueron nombrados Secretarios Ejecutivos Adjuntos de la Conferencia.

11. La Conferencia constituyó las siguientes Comisiones y una Comisión Rectora integrada por miembros de la Mesa de la Conferencia:

*Comisión I:*

Presidente: Excmo. Sr. Dr. P.V.J. Solomon (Trinidad y Tabago)  
 Vicepresidente: Sr. G. Lindencrona (Suecia)

*Comisión II:*

Presidente: Dr. L. Spinelli (Italia)  
 Vicepresidente: Dr. W. Al-Nimr (Bahrein)

*Comisión III:*

Presidente: Sr. R.J. Lakey (Estados Unidos de América)  
 Vicepresidente: Sr. Koh Eng Tian (Singapur)

*Comisión IV:*

Presidente: Excmo. Sr. Prof. A. Yankov (Bulgaria)  
 Vicepresidente: Honorable Sr. G.F.B. Cooper (Liberia)

*Comisión de Verificación de Poderes:*

Presidente: Sr. P.A. Araque (Filipinas)

*Comisión de Redacción:*

Presidente: Sr. G.A.E. Longe (Nigeria)

Vicepresidente: Excmo. Sr. J.D. del Campo (Uruguay)

12. La Conferencia utilizó como base de sus deliberaciones la siguiente documentación:

- Proyecto de Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973
- Proyecto de Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que entrañen contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos
- Proyectos de Resolución relativos a la prevención y control de la contaminación del mar
- Propuestas y comentarios, incluidas modificaciones a los proyectos mencionados, presentados a la Conferencia por Gobiernos y Organizaciones interesados.

13. Como resultado de sus deliberaciones, que constan en las actas resumidas e informes de la Conferencia, fueron adoptados por la Conferencia los siguientes instrumentos:

**CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973**

con sus Protocolos, Anexos y Apéndices; y

**PROTOCOLO RELATIVO A LA INTERVENCION EN ALTA MAR EN CASOS DE CONTAMINACION DEL MAR POR SUSTANCIAS DISTINTAS DE LOS HIDROCARBUROS**

El Convenio y el Protocolo constituyen respectivamente los Documentos 1 y 2 de la presente Acta final.

14. La Conferencia adoptó también Resoluciones cuyos textos constituyen el Documento 3 de la presente Acta final.

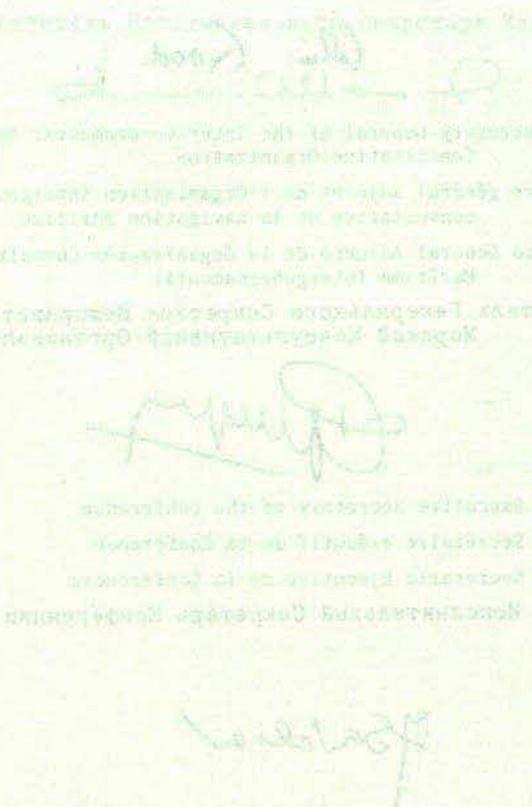
15. El texto de la presente Acta final, incluidos sus Documentos, queda depositado en poder del Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI). Está redactado en un ejemplar original único en los idiomas español, francés, inglés y ruso, y va acompañado de los textos del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, con sus Protocolos, Anexos y Apéndices, del Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos y de las Resoluciones de la Conferencia. Los textos del Convenio, con sus Protocolos, Anexos y Apéndices, y del Protocolo están redactados en sus idiomas

auténticos, español, francés, inglés y ruso. Los textos de las Resoluciones de la Conferencia están redactados en español, francés, inglés y ruso. Se harán traducciones oficiales del Convenio, con sus Protocolos, Anexos y Apéndices, y del Protocolo en los idiomas alemán, árabe, italiano y japonés. Los originales de esas traducciones oficiales se depositarán junto con la presente Acta final.

16. El Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental enviará copia certificada de la presente Acta final y, cuando hayan sido redactadas, copias certificadas de las traducciones oficiales del Convenio con sus Protocolos, Anexos y Apéndices, del Protocolo y de las Resoluciones de la Conferencia a los Gobiernos invitados a enviar representantes a la Conferencia en conformidad con los deseos de esos Gobiernos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los infrascritos han firmado la presente Acta final.

HECHO en Londres el día dos de noviembre de mil novecientos setenta y tres.



President

Président

Presidente

Председатель

S.V. Thunn

Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime  
Consultative Organization

Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale  
consultative de la navigation maritime

Secretario General de la Organización Consultiva  
Marítima Intergubernamental

Генеральный Секретарь Межправительственной Морской  
Консультативной Организации

Blair Good

Deputy Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime  
Consultative Organization

Secrétaire général adjoint de l'Organisation intergouvernementale  
consultative de la navigation maritime

Secretario General Adjunto de la Organización Consultiva  
Marítima Intergubernamental

Заместитель Генерального Секретаря Межправительственной  
Морской Консультативной Организации

Priddy

Executive Secretary of the Conference

Secrétaire exécutif de la Conférence

Secretario Ejecutivo de la Conferencia

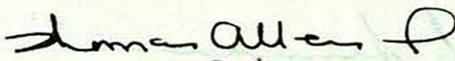
Исполнительный Секретарь Конференции

F. Garcia

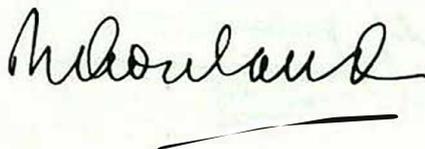
Deputy Executive Secretary of the Conference  
Secrétaire exécutif adjoint de la Conférence  
Secretario Ejecutivo Adjunto de la Conferencia  
Заместитель Исполнительного Секретаря Конференции



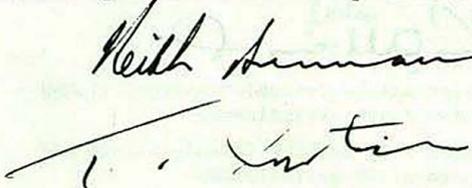
Deputy Executive Secretary of the Conference  
Secrétaire exécutif adjoint de la Conférence  
Secretario Ejecutivo Adjunto de la Conferencia  
Заместитель Исполнительного Секретаря Конференции



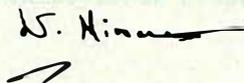
For the Government of the Argentine Republic  
Pour le Gouvernement de la République Argentine  
Por el Gobierno de la República Argentina  
От имени Правительства Аргентинской Республики



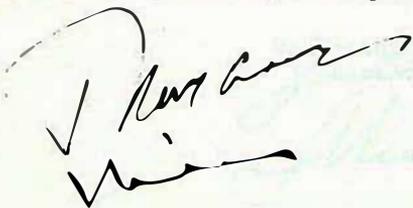
For the Government of the Commonwealth of Australia  
Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie  
Por el Gobierno del Commonwealth de Australia  
От имени Правительства Австралийского Союза



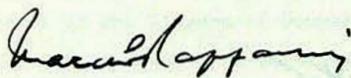
For the Government of the State of Bahrain  
Pour le Gouvernement de l'Etat de Bahreïn  
Por el Gobierno del Estado de Bahrein  
От имени Правительства Государства Бахрейн



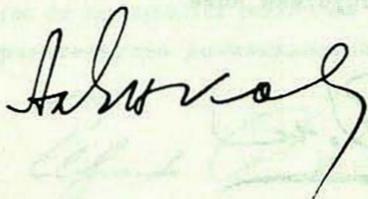
For the Government of the Kingdom of Belgium  
Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique  
Por el Gobierno del Reino de Bélgica  
От имени Правительства Королевства Бельгии



For the Government of the Federative Republic of Brazil  
Pour le Gouvernement de la République fédérative du Brésil  
Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil  
От имени Правительства Федеративной Республики Бразилии



For the Government of the People's Republic of Bulgaria  
Pour le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie  
Por el Gobierno de la República Popular de Bulgaria  
От имени Правительства Народной Республики Болгарии



For the Government of the Byelorussian Soviet Socialist  
Republic

Pour le Gouvernement de la République socialiste  
soviétique de Biélorussie

Por el Gobierno de la República Socialista  
Soviética de Bielorrusia

От имени Правительства Белорусской Советской  
Социалистической Республики

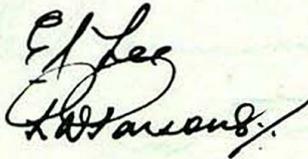


For the Government of Canada

Pour le Gouvernement du Canada

Por el Gobierno del Canadá

От имени Правительства Канады

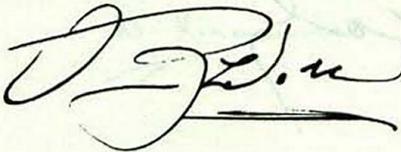


For the Government of the Republic of Chile

Pour le Gouvernement de la République du Chili

Por el Gobierno de la República de Chile

От имени Правительства Республики Чили



For the Government of the Republic of Cuba

Pour le Gouvernement de la République de Cuba

Por el Gobierno de la República de Cuba

От имени Правительства Республики Кубы

*Juan G. López Guain*  
*Manuel Aberto Sánchez*

For the Government of the Republic of Cyprus

Pour le Gouvernement de la République de Chypre

Por el Gobierno de la República de Chipre

От имени Правительства Республики Кипр

*Michael V. Vassiliades*

For the Government of the Kingdom of Denmark

Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark

Por el Gobierno del Reino de Dinamarca

От имени Правительства Королевства Дании

*Julius Seidenfaden*

For the Government of the Dominican Republic

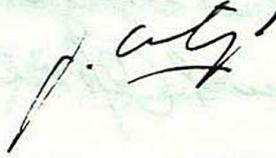
Pour le Gouvernement de la République Dominicaine

Por el Gobierno de la República Dominicana

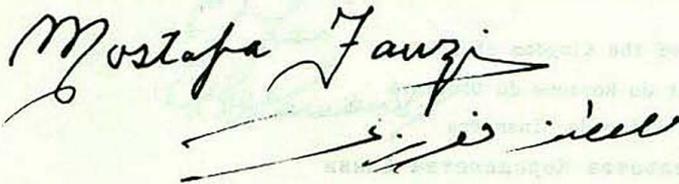
От имени Правительства Доминиканской Республики

*Agustín R. Rodríguez*

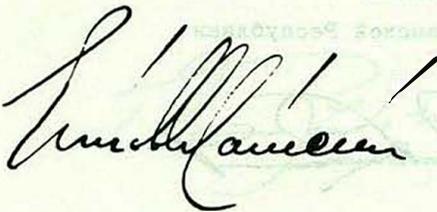
For the Government of the Republic of Ecuador  
Pour le Gouvernement de la République de l'Equateur  
Por el Gobierno de la República del Ecuador  
От имени Правительства Республики Эквадор



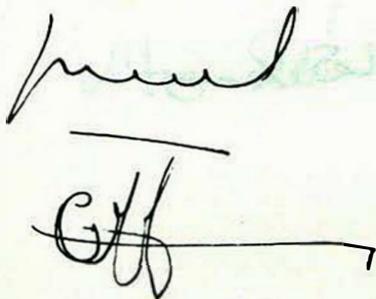
For the Government of the Arab Republic of Egypt  
Pour le Gouvernement de la République arabe d'Egypte  
Por el Gobierno de la República Arabe de Egipto  
От имени Правительства Арабской Республики Египет



For the Government of the Republic of Finland  
Pour le Gouvernement de la République de Finlande  
Por el Gobierno de la República de Finlandia  
От имени Правительства Республики Финляндии



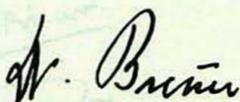
For the Government of the French Republic  
Pour le Gouvernement de la République française  
Por el Gobierno de la República Francesa  
От имени Правительства Французской Республики



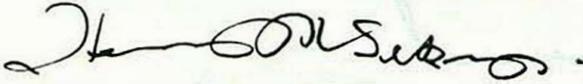
For the Government of the German Democratic Republic  
Pour le Gouvernement de la République démocratique allemande  
Por el Gobierno de la República Democrática Alemana  
От имени Правительства Германской Демократической Республики



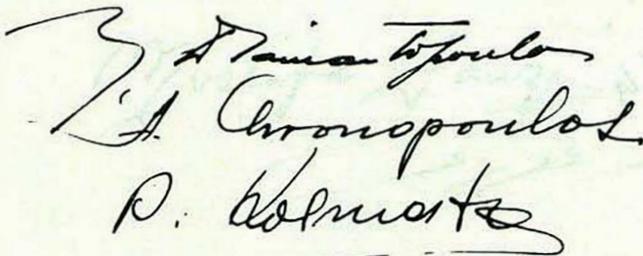
For the Government of the Federal Republic of Germany  
Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne  
Por el Gobierno de la República Federal de Alemania  
От имени Правительства Федеративной Республики Германии



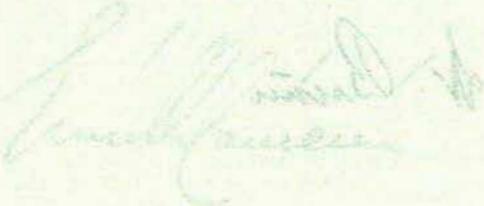
For the Government of the Republic of Ghana  
Pour le Gouvernement de la République du Ghana  
Por el Gobierno de la República de Ghana  
От имени Правительства Республики Ганы



For the Government of the Republic of Greece  
Pour le Gouvernement de la République de Grèce  
Por el Gobierno de la República de Grecia  
От имени Правительства Республики Греции



For the Government of the Republic of Haiti  
Pour le Gouvernement de la République d'Haïti  
Por el Gobierno de la República de Haití  
От имени Правительства Республики Гаити



For the Government of the Hungarian People's Republic  
Pour le Gouvernement de la République populaire hongroise  
Por el Gobierno de la República Popular Húngara  
От имени Правительства Венгерской Народной Республики

*Ulri Gue*

For the Government of the Republic of Iceland  
Pour le Gouvernement de la République d'Islande  
Por el Gobierno de la República de Islandia  
От имени Правительства Республики Исландии

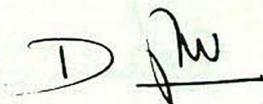
*Stjalmur R. Þórtarsson.*  
*Helgi Agústsson.*

For the Government of the Republic of India  
Pour le Gouvernement de la République de l'Inde  
Por el Gobierno de la República de la India  
От имени Правительства Республики Индии

S. V. Khan

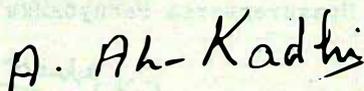
*M. P. ...*

For the Government of the Republic of Indonesia  
Pour le Gouvernement de la République d'Indonésie  
Por el Gobierno de la República de Indonesia  
От имени Правительства Республики Индонезии

Handwritten signature and initials, possibly 'D' and 'JW', with a horizontal line underneath.

For the Government of the Empire of Iran  
Pour le Gouvernement de l'Empire d'Iran  
Por el Gobierno del Imperio del Irán  
От имени Правительства Иранской Империи

For the Government of the Republic of Iraq  
Pour le Gouvernement de la République d'Irak  
Por el Gobierno de la República del Irak  
От имени Правительства Республики Ирак

Handwritten signature 'A. Ak-Kadh' with a horizontal line underneath.

For the Government of Ireland  
Pour le Gouvernement de l'Irlande  
Por el Gobierno de Irlanda  
От имени Правительства Ирландии

*T. Gorman*

For the Government of the Italian Republic  
Pour le Gouvernement de la République italienne  
Por el Gobierno de la República Italiana  
От имени Правительства Итальянской Республики

*C. L. L. L.*

For the Government of the Republic of the Ivory Coast  
Pour le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire  
Por el Gobierno de la República de la Costa de Marfil  
От имени Правительства Республики Берега Слоновой Кости

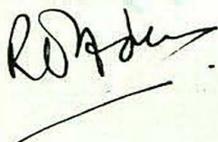
For the Government of Japan  
Pour le Gouvernement du Japon  
Por el Gobierno del Japón  
От имени Правительства Японии

杉原真一

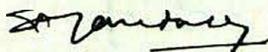
For the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan  
Pour le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie  
Por el Gobierno del Reino Hachemita de Jordania  
От имени Правительства Хашемитского Королевства Иордании

А. А. Калита

For the Government of the Republic of Kenya  
Pour le Gouvernement de la République du Kenya  
Por el Gobierno de la República de Kenia  
От имени Правительства Республики Кении



For the Government of the Khmer Republic  
Pour le Gouvernement de la République khmère  
Por el Gobierno de la República Khmer  
От имени Правительства Кхмерской Республики



For the Government of the State of Kuwait  
Pour le Gouvernement de l'Etat du Koweït  
Por el Gobierno del Estado de Kuwait  
От имени Правительства Государства Кувейт



For the Government of the Republic of Liberia  
Pour le Gouvernement de la République du Libéria  
Por el Gobierno de la República de Liberia  
От имени Правительства Республики Либерии

*[Signature]*

Henry D. Conroy

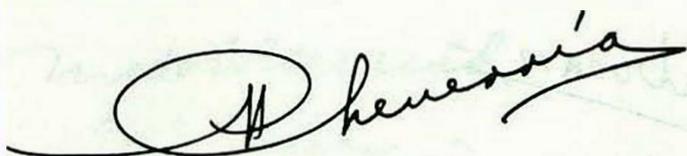
S. L. Wisniewski, Jr.

For the Government of the Libyan Arab Republic  
Pour le Gouvernement de la République arabe libyenne  
Por el Gobierno de la República Árabe Libia  
От имени Правительства Ливийской Арабской Республики

For the Government of the Malagasy Republic  
Pour le Gouvernement de la République malgache  
Por el Gobierno de la República Malgache  
От имени Правительства Малагасийской Республики

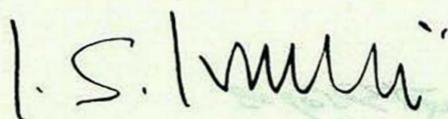
Samir RABARODRA

For the Government of the United Mexican States  
Pour le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique  
Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos  
От имени Правительства Соединенных Штатов Мексики



Phelencia

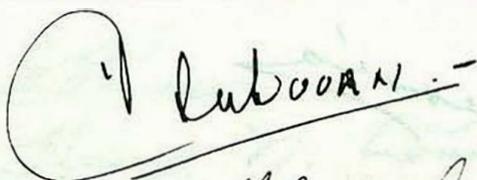
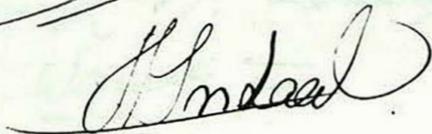
For the Government of the Principality of Monaco  
Pour le Gouvernement de la Principauté de Monaco  
Por el Gobierno del Principado de Монако  
От имени Правительства Княжества Монако



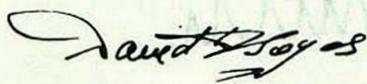
J.S. Immi

For the Government of the Kingdom of Morocco  
Pour le Gouvernement du Royaume du Maroc  
Por el Gobierno del Reino de Marruecos  
От имени Правительства Королевства Марокко

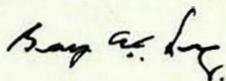
For the Government of the Kingdom of the Netherlands  
Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas  
Por el Gobierno del Reino de los Países Bajos  
От имени Правительства Нидерландского Королевства

For the Government of New Zealand  
Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande  
Por el Gobierno de Nueva Zelandia  
От имени Правительства Новой Зеландии



For the Government of the Federal Republic of Nigeria  
Pour le Gouvernement de la République fédérale du Nigéria  
Por el Gobierno de la República Federal de Nigeria  
От имени Правительства Федеративной Республики Нигерии

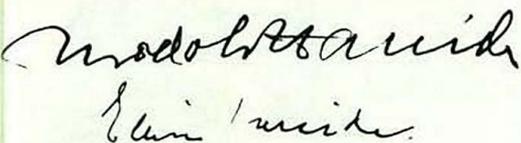


For the Government of the Kingdom of Norway

Pour le Gouvernement du Royaume de Norvège

Por el Gobierno del Reino de Noruega

От имени Правительства Королевства Норвегии



Madobstaad  
Einar Madobstaad

For the Government of the Republic of Panama

Pour le Gouvernement de la République du Panama

Por el Gobierno de la República de Panamá

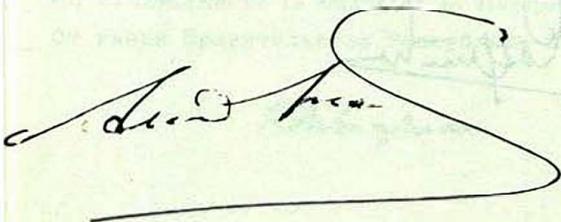
От имени Правительства Республики Панама

For the Government of the Republic of Peru

Pour le Gouvernement de la République du Pérou

Por el Gobierno de la República del Perú

От имени Правительства Республики Перу



Handwritten signature

For the Government of the Republic of the Philippines  
Pour le Gouvernement de la République des Philippines  
Por el Gobierno de la República de Filipinas  
От имени Правительства Филиппинской Республики

*Mano Kruger*  
*Ernesto R. Gleser*  
*Agustino M. Laca*  
*Sonia Zaidetitchard*

For the Government of the Polish People's Republic  
Pour le Gouvernement de la République populaire de Pologne  
Por el Gobierno de la República Popular Polaca  
От имени Правительства Польской Народной Республики

*— Jankovic*

For the Government of the Portuguese Republic  
Pour le Gouvernement de la République portugaise  
Por el Gobierno de la República Portuguesa  
От имени Правительства Португальской Республики

*Januel António Caspinto*

For the Government of the Republic of Korea  
Pour le Gouvernement de la République de Corée  
Por el Gobierno de la República de Corea  
От имени Правительства Республики Кореи

胡 正  
二 二九 二

For the Government of the Socialist Republic of Romania  
Pour le Gouvernement de la République socialiste de Roumanie  
Por el Gobierno de la República Socialista de Rumania  
От имени Правительства Румынской Социалистической Республики

Ген. Стин

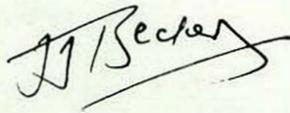
For the Government of the Kingdom of Saudi Arabia  
Pour le Gouvernement du Royaume de l'Arabie Saoudite  
Por el Gobierno del Reino de Arabia Saudita  
От имени Правительства Королевства Саудовской Аравии

Faisal A. Bazem

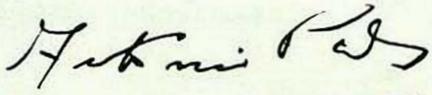
For the Government of the Republic of Singapore  
Pour le Gouvernement de la République de Singapour  
Por el Gobierno de la República de Singapur  
От имени Правительства Республики Сингапур

Kohnguan

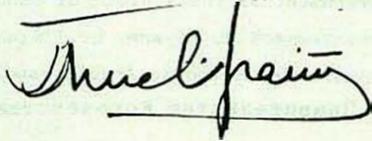
For the Government of the Republic of South Africa  
Pour le Gouvernement de la République sud-africaine  
Por el Gobierno de la República de Sudáfrica  
От имени Правительства Южно-Африканской Республики



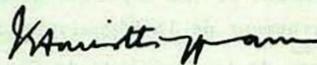
For the Government of the Spanish State  
Pour le Gouvernement de l'Etat espagnol  
Por el Gobierno del Estado Español  
От имени Правительства Испанского Государства



---



For the Government of the Republic of Sri Lanka  
Pour le Gouvernement de la République de Sri Lanka  
Por el Gobierno de la República de Sri Lanka  
От имени Правительства Республики Шри Ланка



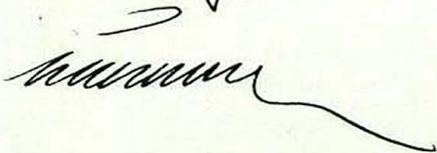
For the Government of the Kingdom of Sweden

Pour le Gouvernement du Royaume de Suède

Por el Gobierno del Reino de Suecia

От имени Правительства Королевства Швеции

*Göran Persson*



For the Government of the Swiss Confederation

Pour le Gouvernement de la Confédération suisse

Por el Gobierno de la Confederación Suiza

От имени Правительства Швейцарской Конфедерации

*K. H. K.*

For the Government of the Kingdom of Thailand

Pour le Gouvernement du Royaume de Thaïlande

Por el Gobierno del Reino de Tailandia

От имени Правительства Королевства Таиланд

*Vithai Sukun*

*S. Baramath*

*Praphan Chancharad*

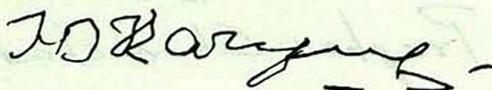
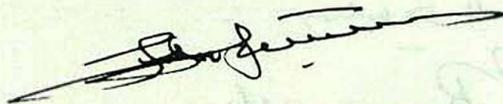
For the Government of Trinidad and Tobago  
Pour le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago  
Por el Gobierno de Trinidad y Tabago  
От имени Правительства Тринидада и Тобаго



For the Government of the Republic of Tunisia  
Pour le Gouvernement de la République tunisienne  
Por el Gobierno de la República de Túnez  
От имени Правительства Республики Тунис



For the Government of the Ukrainian Soviet Socialist Republic  
Pour le Gouvernement de la République socialiste soviétique  
d'Ukraine  
Por el Gobierno de la República Socialista Soviética de Ucrania  
От имени Правительства Украинской Советской Социалистической  
Республики

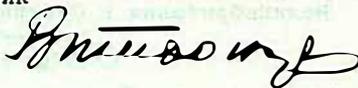


For the Government of the Union of Soviet Socialist Republics

Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes  
soviétiques

Por el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas  
Soviéticas

От имени Правительства Союза Советских Социалистических  
Республик



For the Government of the United Arab Emirates

Pour le Gouvernement des Emirats arabes unis

Por el Gobierno de los Emiratos Arabes Unidos

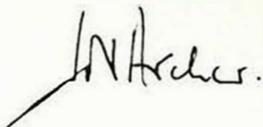
От имени Правительства Объединенных Арабских Эмиратов

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and  
Northern Ireland

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et  
d'Irlande du Nord

Por el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e  
Irlanda del Norte

От имени Правительства Соединенного Королевства  
Великобритании и Северной Ирландии

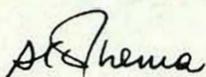


For the Government of the United Republic of Tanzania

Pour le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie

Por el Gobierno de la República Unida de Tanzania

От имени Правительства Объединенной Республики Танзании



For the Government of the United States of America

Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique

Por el Gobierno de los Estados Unidos de América

От имени Правительства Соединенных Штатов Америки

*Rumen E. Train*  
*Chester R. Benders*  
*W. D. Beckett*  
*Benjamin H. Gann*

For the Government of the Eastern Republic of Uruguay

Pour le Gouvernement de la République orientale de l'Uruguay

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay

От имени Правительства Восточной Республики Уругвай

*Juan María del Campo*

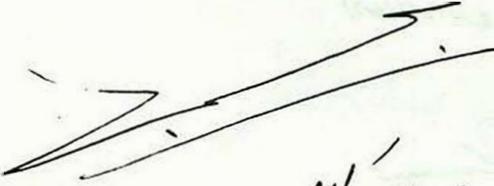
---

For the Government of the Republic of Venezuela

Pour le Gouvernement de la République du Venezuela

Por el Gobierno de la República de Venezuela

От имени Правительства Республики Венесуэлы



*José María*

*Rafael*

CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR  
LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

LAS PARTES EN EL CONVENIO,

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

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

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

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

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

HAN CONVENIDO lo siguiente:

ARTICULO 1

*Obligaciones generales en virtud del Convenio*

- 1) Las Partes se comprometen a cumplir las disposiciones del presente Convenio y de aquellos Anexos por los que estén obligados, a fin de prevenir la contaminación del medio marino provocada por la descarga de sustancias perjudiciales, o de efluentes que contengan tales sustancias, en transgresión del Convenio.
- 2) Salvo indicación expresa en otro sentido, toda referencia al presente Convenio constituye al mismo tiempo referencia a los Protocolos y a los Anexos.

ARTICULO 2

*Definiciones*

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

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

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

3) a) Por “descarga”, en relación con las sustancias perjudiciales o con efluentes que contengan tales sustancias, se entiende cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa y comprendé 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.

### ARTICULO 3

#### *Ambito de aplicación*

1) El presente Convenio se aplicará a:

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

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

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

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

## ARTICULO 4

### *Transgresiones*

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

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

- a) hacer que, de conformidad con su legislación, se incoe procedimiento, o
- b) facilitar a la Administración del buque toda información y pruebas que lleguen a su poder de que se ha producido una transgresión.

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

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

## ARTICULO 5

### *Certificados y Reglas especiales sobre inspección de los buques*

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

2) Todo buque obligado a poseer un certificado de conformidad con lo dispuesto en las Reglas estará sujeto, mientras se halle en puertos o terminales mar adentro bajo jurisdicción de una Parte, a la inspección de funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte. Tal inspección se limitará a comprobar que hay a bordo un certificado válido, a no ser que existan motivos claros para pensar que la condición del buque o de sus equipos no corresponde sustancialmente a los pormenores del certificado. En tal caso, o si resulta que el buque no lleva certificado válido, la Parte que efectúe la inspección tomará las medidas necesarias para que el buque no se haga a la mar hasta que pueda hacerlo sin amenaza irrazonable de dañar el medio marino. No obstante, dicha Parte podrá dar permiso al buque para que salga del puerto o de la terminal mar adentro con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones adecuado que se halle más próximo.

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

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

## ARTICULO 6

### *Detección de transgresiones del Convenio y cumplimiento del mismo*

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

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

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

4) Al recibir las pruebas a que se refiere este Artículo, la Administración investigará el asunto y podrá solicitar de la otra Parte que le facilite más o mejores

pruebas de la presunta transgresión. Si la Administración estima que hay pruebas suficientes como para incoar un procedimiento respecto a la presunta transgresión, hará que se inicie tal procedimiento lo antes posible de conformidad con su legislación. Esa Administración transmitirá inmediatamente a la Parte que haya informado de la presunta transgresión, y a la Organización, noticia de la actuación emprendida.

5) Toda Parte podrá asimismo proceder a la inspección de un buque al que sea de aplicación el presente Convenio cuando el buque entre en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción, si ha recibido de cualquier otra Parte una solicitud de investigación junto con pruebas suficientes de que ese buque ha efectuado en cualquier lugar una descarga de sustancias perjudiciales, o de efluentes que contengan tales sustancias. El informe de la investigación será transmitido tanto a la Parte que la solicitó como a la Administración, a fin de que puedan tomarse las medidas oportunas con arreglo al presente Convenio.

## ARTICULO 7

### *Demoras innecesarias a los buques*

1) Se hará todo lo posible para evitar que el buque sufra una inmovilización o demora 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.

## ARTICULO 8

### *Informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales*

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

2) Toda Parte en el Convenio deberá:

- a) tomar las providencias necesarias para que un funcionario u órgano competente reciba y tramite todos los informes relativos a los sucesos;
- b) notificar a la Organización, dándole detalles completos de tales providencias, para que las ponga en conocimiento de las demás Partes y Estados Miembros de la Organización.

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

- a) la Administración del buque interesado;
- b) todo otro Estado que pueda resultar afectado.

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

## ARTICULO 9

### *Otros tratados y su interpretación*

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

2) Nada de lo dispuesto en el presente Convenio prejuzgará la codificación y el desarrollo del derecho marítimo en la Conferencia de 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.

## ARTICULO 10

### *Solución de controversias*

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

## ARTICULO 11

### *Comunicación de información*

- 1) Las Partes en el Convenio se comprometen a comunicar a la Organización:
  - a) el texto de las leyes, ordenanzas, decretos, reglamentos y otros instrumentos que se promulguen acerca de las diversas materias incluidas en el ámbito de aplicación del presente Convenio;
  - b) una lista de los órganos no gubernamentales que estén autorizados a actuar en su nombre en lo relativo a proyecto, construcción y equipo de buques destinados a transportar sustancias perjudiciales, de conformidad con lo dispuesto en las Reglas;
  - c) muestras, en número suficiente, de los certificados expedidos en virtud de lo dispuesto en las Reglas;

- d) una lista de las instalaciones de recepción puntualizando su emplazamiento, capacidad, equipo disponible y demás características;
  - e) informes oficiales o resúmenes de informes oficiales en cuanto revelen los resultados de la aplicación del presente Convenio; y
  - f) un informe estadístico anual, en la forma normalizada por la Organización, acerca de las sanciones que hayan sido impuestas por transgresiones del presente Convenio.
- 2) La Organización notificará a las Partes toda comunicación que reciba en virtud del presente Artículo y hará circular entre las Partes toda información que le sea comunicada de conformidad con los apartados b) a f) del párrafo 1) del presente Artículo.

## ARTICULO 12

### *Siniestros sufridos por los buques*

- 1) Las Administraciones se comprometen a investigar todo siniestro sobrevenido a cualquiera de sus buques que esté sujeto a lo dispuesto en las Reglas si tal siniestro ha causado efectos deletéreos importantes en el medio marino.
- 2) Las Partes en el Convenio se comprometen a informar a la Organización acerca de los resultados de tales investigaciones siempre que consideren que con esta información contribuirán a determinar qué modificaciones convendría realizar en el presente Convenio.

## ARTICULO 13

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

- 1) El presente Convenio quedará abierto a la firma en la Sede de la Organización desde el 15 de enero de 1974 hasta el 31 de diciembre de 1974 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. Los Estados podrán hacerse partícipes del presente Convenio mediante:
- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
  - b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
  - c) adhesión.
- 2) La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará mediante depósito de un instrumento a tal efecto en poder del Secretario General de la Organización.
- 3) El Secretario General de la Organización informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o que se hayan adherido al mismo, de toda firma o del depósito de todo nuevo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y de la fecha de tal depósito.

## ARTICULO 14

### *Anexos facultativos*

- 1) Todo Estado, al tiempo de firmar, ratificar, aceptar, aprobar el presente Convenio o adherirse al mismo, podrá declarar que no acepta alguno o ninguno de los Anexos III, IV y V (a los que se designará en adelante "Anexos facultativos") del presente Convenio. A reserva de lo anterior las Partes en el Convenio quedarán obligadas por cualquiera de los Anexos en su totalidad.
- 2) Todo Estado que haya declarado no considerarse obligado por algún Anexo facultativo podrá aceptar en cualquier momento dicho Anexo mediante depósito en poder de la Organización de un instrumento del tipo prescrito en el párrafo 2) del Artículo 13.
- 3) El Estado que formule una declaración con arreglo a lo previsto en el párrafo 1) del presente Artículo en relación con algún Anexo facultativo y que no haya aceptado posteriormente dicho Anexo de conformidad con el párrafo 2) del presente Artículo no asumirá ninguna obligación, ni tendrá derecho a reclamar ningún privilegio en virtud del presente Convenio, en lo referente a asuntos relacionados con el Anexo en cuestión, y las referencias a las Partes en el presente Convenio no incluirán a dicho Estado en lo concerniente a los asuntos relacionados con el citado Anexo.
- 4) La Organización informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o se hayan adherido al mismo de toda declaración formulada en virtud del presente Artículo, así como de todo instrumento recibido y depositado de conformidad con el párrafo 2) del presente Artículo.

## ARTICULO 15

### *Entrada en vigor*

- 1) El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas constituyan no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial se hayan hecho Partes del mismo conforme a lo prescrito en el Artículo 13.
- 2) Todo Anexo facultativo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan cumplido las condiciones estipuladas en el párrafo 1) del presente Artículo en relación con dicho Anexo.
- 3) La Organización informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio, o se hayan adherido al mismo, de la fecha en que entre en vigor y también de la fecha en que adquiera vigencia cualquier Anexo facultativo de conformidad con el párrafo 2) del presente Artículo.
- 4) Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto al presente Convenio, o a cualquier Anexo facultativo, después de que se hubieren cumplido los requisitos de entrada en vigor, pero con anterioridad a la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión empezarán a regir al entrar en vigor el Convenio, o el Anexo facultativo, o a los tres meses de haberse depositado el instrumento correspondiente, si este plazo vence posteriormente.

5) Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión con posterioridad a la fecha de entrada en vigor 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 prescritas por el Artículo 16 para poner en vigor cualquier enmienda del presente Convenio, o Anexo facultativo, se considerará referido al Convenio o Anexo en su forma enmendada.

## ARTICULO 16

### *Enmiendas*

1) El presente Convenio podrá ser enmendado por cualquiera de los procedimientos especificados a continuación:

2) Enmienda previo examen por la Organización:

- a) toda enmienda propuesta por una Parte en el Convenio será sometida a la Organización y distribuida por el Secretario General de la misma a todos los Miembros de la Organización y a todas las Partes por lo menos seis meses antes de su examen;
- b) toda enmienda propuesta y distribuida con arreglo a lo dispuesto en el apartado a) de este párrafo será sometida por la Organización a un órgano competente para que éste la examine;
- c) las Partes en el Convenio, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del órgano competente;
- d) las enmiendas serán adoptadas por una mayoría de dos tercios de los presentes y votantes interviniendo solamente en la votación las Partes en el Convenio;
- e) si fuere adoptada de conformidad con el apartado d) de este párrafo, la enmienda será comunicada por el Secretario General de la Organización a todas las Partes en el Convenio para su aceptación;
- f) se considerará aceptada una enmienda en las circunstancias siguientes:
  - i) una enmienda a un Artículo del Convenio se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hubieren aceptado los dos tercios de las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial;
  - ii) una enmienda a un Anexo del Convenio se considerará aceptada, de conformidad con el procedimiento especificado en el inciso iii) de este párrafo salvo que el órgano competente, en el momento de su adopción, determine que la enmienda se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hubieren aceptado los dos tercios de las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial. No obstante, en cualquier momento antes

de la entrada en vigor de una enmienda a un Anexo del Convenio, una Parte podrá notificar al Secretario General de la Organización que para que la enmienda entre en vigor con respecto a dicha Parte ésta habrá de dar su aprobación expresa. El Secretario General pondrá dicha notificación y la fecha de su recepción en conocimiento de las Partes;

- iii) una enmienda a un Apéndice de un Anexo del Convenio se considerará aceptada al término de un plazo, no menor de diez meses, que determinará el órgano competente en el momento de su adopción, salvo que, dentro de ese plazo, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el cincuenta por ciento del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, según cual de esas dos condiciones se cumpla antes, notifiquen a la Organización que rechazan la enmienda;
  - iv) toda enmienda al Protocolo I del Convenio quedará sujeta a los mismos procedimientos que se estipulan en los incisos ii) o iii) del apartado f) de este párrafo para enmendar los Anexos del Convenio;
  - v) toda enmienda al Protocolo II del Convenio quedará sujeta a los mismos procedimientos que se estipulan en el inciso i) del apartado f) de este párrafo para enmendar los Artículos del Convenio;
- g) la enmienda entrará en vigor en las siguientes condiciones:
- i) en el caso de una enmienda a un Artículo o al Protocolo II del Convenio, o al Protocolo I o 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 precedentes entrará en vigor seis meses después de la fecha de su aceptación con respecto a las Partes que hayan declarado que la aceptan;
  - ii) en el caso de una enmienda al Protocolo I, a un Apéndice de un Anexo o a un Anexo del Convenio 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 aquéllas que, antes de esa fecha, hayan declarado que no la aceptan o notificado, en virtud del inciso ii) del apartado f) de este párrafo, que su aprobación expresa es necesaria.

### 3) Enmienda mediante Conferencia:

- a) a solicitud de cualquier Parte, siempre que concuerden en ello un tercio cuando menos de las Partes, la Organización convocará una conferencia de Partes en el Convenio para estudiar enmiendas al presente Convenio;
- b) toda enmienda adoptada en tal conferencia por una mayoría de los dos tercios de las Partes presentes y votantes será comunicada por el Secretario General de la Organización a todas las Partes para su aceptación;

- c) salvo que la Conferencia decida otra cosa, se considerará que la enmienda ha sido aceptada y ha entrado en vigor de conformidad con los procedimientos especificados al efecto en los apartados f) y g) del párrafo 2).
- 4) a) En el caso de una enmienda a un Anexo facultativo se entenderá que toda referencia hecha en el presente Artículo a una "Parte en el Convenio" constituye también referencia a una Parte obligada por ese Anexo;
- b) toda Parte que haya rehusado aceptar una enmienda a un Anexo será considerada como no Parte por lo que se refiere exclusivamente a la aplicación de esa enmienda.
- 5) La adopción y la entrada en vigor de un nuevo Anexo quedarán sujetas a los mismos procedimientos que la adopción y la entrada en vigor de una enmienda a un Artículo del Convenio.
- 6) Salvo indicación expresa en otro sentido, toda enmienda al presente Convenio, efectuada de conformidad con lo dispuesto en este Artículo, que se refiera a la estructura de un 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.

## ARTICULO 17

### *Fomento de la cooperación técnica*

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

- a) formar personal científico y técnico;
- b) suministrar el equipo e instalaciones de recepción y de vigilancia y control que se necesiten;
- c) facilitar la adopción de otras medidas y disposiciones encaminadas a prevenir o mitigar la contaminación del medio marino por los buques; y

d) fomentar la investigación, preferiblemente en los países interesados, promoviendo así el logro de los fines y propósitos del presente Convenio.

## ARTICULO 18

### *Denuncia*

- 1) El presente Convenio, o cualquiera de sus Anexos facultativos, podrá ser denunciado por una Parte en el Convenio en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a partir de la fecha en que el Convenio o el Anexo haya entrado en vigor para dicha Parte.
- 2) La denuncia se efectuará mediante notificación por escrito al Secretario General de la Organización, el cual informará a las demás Partes de haber recibido tal notificación, de la fecha en que la recibió y de la fecha en que surta efecto tal denuncia.
- 3) La denuncia surtirá efecto doce meses después de haber sido recibida por el Secretario General de la Organización la notificación de denuncia o al expirar cualquier otro plazo más largo que pueda estipularse en dicha notificación.

## ARTICULO 19

### *Depósito y registro*

- 1) El presente Convenio será depositado en poder del Secretario General de la Organización, el cual transmitirá copias auténticas del mismo, debidamente certificadas, a todos los Estados que firmen el presente Convenio o se adhieran al mismo.
- 2) Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, el Secretario General de la Organización remitirá su texto al Secretario General de las Naciones Unidas para que sea registrado y publicado de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

## ARTICULO 20

### *Idiomas*

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

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

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

## PROTOCOLO I

### DISPOSICIONES PARA FORMULAR LOS INFORMES SOBRE SUCESOS RELACIONADOS CON SUSTANCIAS PERJUDICIALES (de conformidad con el Artículo 8 del Convenio)

#### ARTICULO I

##### *Obligación de informar*

- 1) El Capitán de un buque que se encuentre en uno de los casos previstos en el Artículo III de este Protocolo, o toda persona que esté a cargo del buque, comunicará los pormenores del suceso sin demora y, en todo lo posible, con arreglo a las disposiciones de este Protocolo.
- 2) Si el buque mencionado en el párrafo 1) de este Artículo fuera abandonado, o si el informe procedente de tal buque fuera incompleto o no se hubiera podido recibir, el propietario, fletador, naviero o armador de tal buque, o sus agentes, asumirán, en todo lo posible, las obligaciones que imponen al Capitán las disposiciones de este Protocolo.

#### ARTICULO II

##### *Método para informar*

- 1) El informe se transmitirá por radio siempre que sea posible, pero desde luego por la vía más rápida disponible al tiempo de informar. Tendrán la máxima prioridad posible los informes transmitidos por radio.
- 2) Los informes irán dirigidos al funcionario u órgano competente que se especifica en el párrafo 2) a) del Artículo 8 del Convenio.

#### ARTICULO III

##### *Casos en que se informará*

Se hará informe cada vez que un suceso entrañe:

- a) una descarga distinta de las permitidas por el presente Convenio; o
- b) una descarga permitida por el presente Convenio en virtud de que:
  - i) se realiza para proteger la seguridad de un buque o salvar vidas en el mar, o
  - ii) es resultado de averías sufridas por el buque o por sus equipos; o
- c) una descarga de una sustancia perjudicial con objeto de combatir un accidente concreto de contaminación o de efectuar trabajos lícitos de investigación científica acerca de la reducción o control de la contaminación;
- d) la probabilidad de una cualquiera de las descargas mencionadas en los apartados a), b) o c) de este Artículo.

## ARTICULO IV

### *Contenido del informe*

- 1) El informe contendrá, en términos generales:
  - a) la identificación del buque;
  - b) la hora y fecha del suceso;
  - c) la situación del buque cuando ocurrió el suceso;
  - d) las condiciones de mar y viento reinantes a la hora del suceso; y
  - e) todo detalle pertinente sobre la condición del buque.
- 2) El informe contendrá, en particular:
  - a) una clara indicación o descripción de las sustancias perjudiciales de que se trate, incluidos, a ser posible, los nombres técnicos correctos de tales sustancias (no deben utilizarse las denominaciones comerciales en lugar de los nombres técnicos correctos);
  - b) la indicación precisa o estimada de las cantidades, concentraciones y estado probable de las sustancias perjudiciales que se hayan descargado o que posiblemente vayan a descargarse en el mar y, cuando sea pertinente,
  - c) una descripción de los embalajes y marcas de identificación; y a ser posible,
  - d) el nombre del consignador, consignatario o fabricante.
- 3) En el informe se indicará con claridad si la sustancia perjudicial que se haya descargado o que posiblemente vaya a descargarse es un hidrocarburo, una sustancia nociva líquida, una sustancia nociva sólida o una sustancia nociva gaseosa y si tal sustancia era o es transportada a granel o en paquetes, contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna o vagones-tanque.
- 4) El informe se complementará, cuando sea oportuno, con cualesquiera otros datos pertinentes que solicite el destinatario o que estime apropiados la persona a que lo transmita.

## ARTICULO V

### *Informe suplementario*

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

- a) suplementar el primer informe, cuando sea oportuno, con datos relativos a la evolución de la situación; y
- b) satisfacer, en todo lo posible, las solicitudes de información adicional que hagan los Estados afectados acerca del suceso.

## PROTOCOLO II

### ARBITRAJE

(de conformidad con el Artículo 10 del Convenio)

#### ARTICULO I

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

#### ARTICULO II

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

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

#### ARTICULO III

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

#### ARTICULO IV

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

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

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

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

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

#### ARTICULO V

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

#### ARTICULO VI

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

#### ARTICULO VII

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

#### ARTICULO VIII

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

## ARTICULO IX

- 1) Las decisiones del Tribunal, tanto en materia de procedimiento y de ubicación de las sesiones como respecto a cualquier asunto que le sea sometido, se tomarán por voto mayoritario de sus miembros; la ausencia o abstención de uno de los miembros del Tribunal cuyo nombramiento incumbió a las Partes no constituirá impedimento para que el Tribunal dictamine. En caso de empate, el Presidente tendrá voto de calidad.
- 2) Las Partes facilitarán las tareas del Tribunal. En particular, de conformidad con su legislación y usando todos los medios de que dispongan, las Partes deberán:
  - a) proporcionar al Tribunal los documentos e información necesarios;
  - b) dar al Tribunal entrada en su territorio para oír a testigos o expertos y para visitar los lugares de que se trate.
- 3) La ausencia o no comparecencia de una Parte no constituirá impedimento para que se siga el procedimiento.

## ARTICULO X

- 1) El Tribunal dictará su laudo dentro de un plazo de cinco meses contados a partir de la fecha de su constitución a menos que, en caso de necesidad, decida ampliar ese plazo. La ampliación no excederá de tres meses. El laudo del Tribunal, que irá acompañado de una exposición de motivos, será definitivo e inapelable y se comunicará al Secretario General de la Organización. Las Partes cumplirán inmediatamente lo dispuesto en el laudo.
- 2) Toda controversia que se suscitase entre las Partes en cuanto a la interpretación o ejecución del laudo podrá ser sometida por una de las Partes al Tribunal que lo dictó para que decida y, de haberse dispersado éste, a otro Tribunal constituido a dicho efecto del mismo modo que el primero.

## ANEXO I

### REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS

#### CAPITULO I – GENERALIDADES

##### Regla 1

##### *Definiciones*

A los efectos del presente Anexo:

- 1) Por “hidrocarburos” se entiende el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fuel-oil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación (distintos de los de tipo petroquímico que están sujetos a las disposiciones del Anexo II del presente Convenio) y, sin que ello limite la generalidad de la enumeración precedente, las sustancias que figuran en la lista del Apéndice I de este Anexo.
- 2) Por “mezcla oleosa” se entiende cualquier mezcla que contenga hidrocarburos.
- 3) Por “combustible líquido” se entiende todo hidrocarburo utilizado como combustible para la maquinaria propulsora y auxiliar del buque en que se transporta dicho combustible.
- 4) Por “petrolero” se entiende todo buque construido o adaptado para transportar principalmente hidrocarburos a granel en sus espacios de carga; este término comprende los buques de carga combinados y “buques-tanque químicos” tal como se definen estos últimos en el Anexo II del presente Convenio, cuando estén transportando cargamento total o parcial de hidrocarburos a granel.
- 5) Por “buque de carga combinado” se entiende todo petrolero proyectado para transportar indistintamente hidrocarburos o cargamentos sólidos a granel.
- 6) Por “buque nuevo” se entiende:
  - a) un buque 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) Por “reforma importante” se entiende toda reforma de un buque existente:
- a) que altere considerablemente las dimensiones o la capacidad de transporte del buque; o
  - b) que altere el tipo del buque; o
  - c) que se efectúe, en opinión de la Administración, con la intención de prolongar considerablemente su vida; o
  - d) que de algún otro modo modifique el buque hasta tal punto que si fuera un buque nuevo quedaría sujeto a las disposiciones pertinentes del presente Convenio que no le son aplicables como buque existente.
- 9) “Tierra más próxima”. La expresión “de la tierra más próxima” significa desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate, de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente Convenio, “de la tierra más próxima” significará, a lo largo de la costa nordeste de Australia, desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en latitud 11° Sur, longitud 142°08' Este, hasta un punto de latitud 10°35' Sur, longitud 141°55' Este; desde allí a un punto en latitud 10°00' Sur, longitud 142°00' Este; y luego sucesivamente, a

latitud 9°10' Sur,	longitud 143°52' Este
latitud 9°00' Sur,	longitud 144°30' Este
latitud 13°00' Sur,	longitud 144°00' Este
latitud 15°00' Sur,	longitud 146°00' Este
latitud 18°00' Sur,	longitud 147°00' Este
latitud 21°00' Sur,	longitud 153°00' Este

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

- 10) Por “zona especial” se entiende cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por hidrocarburos. Zonas especiales son las enumeradas en la Regla 10 del presente Anexo.
- 11) “Régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos” es el resultante de dividir el caudal de descarga de hidrocarburos en litros por hora, en cualquier instante, por la velocidad del buque en nudos y en el mismo instante.
- 12) Por “tanque” se entiende todo espacio cerrado que esté formado por la estructura permanente de un buque y esté proyectado para el transporte de líquidos a granel.

- 13) Por “tanque lateral” se entiende cualquier tanque adyacente al forro exterior en los costados del buque.
- 14) Por “tanque central” se entiende cualquier tanque situado del lado interior de un mamparo longitudinal.
- 15) Por “tanque de decantación” se entiende todo tanque que esté específicamente destinado a recoger residuos y aguas de lavado de tanques, y otras mezclas oleosas.
- 16) Por “lastre limpio” se entiende el lastre llevado en un tanque que, desde que se transportaron hidrocarburos en él por última vez, ha sido limpiado de tal manera que todo efluente del mismo, si fuera descargado por un buque estacionario en aguas calmas y limpias en un día claro, no produciría rastros visibles de hidrocarburos en la superficie del agua ni a orillas de las costas próximas, ni ocasionaría depósitos de fangos o emulsiones bajo la superficie del agua o sobre dichas orillas. Cuando el lastre sea descargado a través de un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos aprobado por la Administración, se entenderá que el lastre estaba limpio, aun cuando pudieran observarse rastros visibles, si los datos obtenidos con el mencionado dispositivo muestran que el contenido de hidrocarburos en el efluente no excedía de 15 partes por millón.
- 17) Por “lastre separado” se entiende el agua de lastre que se introduce en un tanque que está completamente separado de los servicios de carga de hidrocarburos y de combustible líquido para consumo y que está permanentemente destinado al transporte de lastre o al transporte de lastre o cargamentos que no sean ni hidrocarburos ni sustancias nocivas tal como se definen éstas en los diversos Anexos del presente Convenio.
- 18) “Eslora” (L): se toma como eslora el 96% de la eslora total en una flotación situada al 85% del puntal mínimo de trazado medido desde el canto exterior de la roda hasta el eje de la mecha del timón en dicha flotación si ésta fuera mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se medirá la eslora será paralela a la flotación de proyecto. La eslora (L) se medirá en metros.
- 19) “Perpendiculares de proa y de popa”: se tomarán en los extremos de proa y de popa de la eslora (L). La perpendicular de proa pasará por la intersección del canto exterior de la roda con la flotación en que se mide la eslora.
- 20) “Centro del buque”: se sitúa en el punto medio de la eslora (L).
- 21) “Manga” (B) es la anchura máxima del buque medida en el centro del mismo hasta la línea de trazado de la cuaderna en los buques con forro metálico, o hasta la superficie exterior del casco, en los buques con forro de otros materiales. La manga (B) se medirá en metros.
- 22) “Peso muerto” (DW) es la diferencia, expresada en toneladas métricas, entre el desplazamiento de un buque en agua de densidad igual a 1,025, según la flotación en carga correspondiente al franco bordo asignado de verano, y el peso del buque vacío.

- 23) “Peso del buque vacío” es el desplazamiento de un buque (en toneladas métricas) sin carga, combustible, aceite lubricante, agua de lastre, agua dulce y agua de alimentación de calderas en los tanques, y sin consumos, pasajeros y sus efectos.
- 24) “Permeabilidad” de un espacio es la relación entre el volumen de ese espacio que se supone ocupado por agua y su volumen total.
- 25) Los “volúmenes” y “áreas” del buque se calcularán en todos los casos tomando las líneas de trazado.

## Regla 2

### *Ambito de aplicación*

- 1) A menos que se prescriba expresamente otra cosa, las disposiciones del presente Anexo se aplicarán a todos los buques.
- 2) En los buques que, sin ser petroleros, estén equipados con espacios de carga que hayan sido construidos y se utilicen para transportar hidrocarburos a granel y que tengan una capacidad total igual o superior a 200 metros cúbicos, se aplicarán también a la construcción y utilización de tales espacios las prescripciones de las Reglas 9, 10, 14, 15 1), 2) y 3), 18, 20 y 24 4) estipuladas en este Anexo para los petroleros, salvo cuando dicha capacidad total sea inferior a 1.000 metros cúbicos, en cuyo caso las prescripciones de la Regla 15 4) de este Anexo podrán aplicarse en lugar de lo previsto en la Regla 15 1), 2) y 3).
- 3) Cuando en un espacio de carga de un petrolero se transporte un cargamento que esté sujeto a lo dispuesto en el Anexo II del presente Convenio se aplicarán también las prescripciones pertinentes de dicho Anexo II.
- 4)
  - a) Los aliscafos, aerodeslizadores y demás embarcaciones de tipo nuevo (naves de semisuperficie, naves sumergibles, etc.) cuyas características de construcción no permitan aplicar, por irrazonable o impracticable, alguna cualquiera de las normas de construcción y equipo previstas en los Capítulos II y III de este Anexo, podrán ser eximidos por la Administración de cumplir tales normas siempre que la construcción y el equipo del buque ofrezca protección equivalente contra la contaminación por hidrocarburos, habida cuenta del servicio a que esté destinado el buque.
  - b) Los pormenores referentes a toda exención de esta índole que pueda conceder la Administración constarán en el Certificado prescrito por la Regla 5 del presente Anexo.
  - c) La Administración que autorice tal exención comunicará a la Organización, lo antes posible, pero desde luego dentro de un plazo que no pase de noventa días, los pormenores y razones de esa exención y la Organización los transmitirá a las Partes en el Convenio para información y para que se tomen las medidas que puedan resultar oportunas.

### Regla 3

#### *Equivalentes*

- 1) La Administración puede autorizar a bordo de un buque instalaciones, materiales, equipos o aparatos en sustitución de los prescritos por el presente Anexo, si tales instalaciones, materiales, equipos o aparatos son por lo menos tan eficaces como los prescritos por el presente Anexo. Esta facultad de la Administración no le permitirá autorizar que se sustituyan, como equivalentes, las normas de proyecto y construcción prescritas en las Reglas de este Anexo por métodos operativos cuyo fin sea controlar las descargas de hidrocarburos.
- 2) La Administración que autorice instalaciones, materiales, equipos o aparatos en sustitución de los prescritos por el presente Anexo comunicará a la Organización los pormenores de tal sustitución a fin de que sean transmitidos a las Partes en el Convenio para información y para que se tomen las medidas que puedan resultar oportunas.

### Regla 4

#### *Visitas*

- 1) Todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas y todo otro buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas será objeto de las visitas que se especifican a continuación:
- Una visita inicial, antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el Certificado prescrito en la Regla 5 del presente Anexo, la cual incluirá una inspección de su estructura, equipos, instalaciones y su distribución, así como de los materiales del buque en cuanto hayan de cumplir con este Anexo. Esta visita permitirá asegurarse de que la estructura, equipos, instalaciones y su disposición así como los materiales empleados cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo.
  - Visitas periódicas, a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, encaminadas a garantizar que la estructura, equipos, instalaciones y su distribución así como los materiales empleados cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo. Sin embargo, en caso de que se prorrogue la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) de conformidad con lo preceptuado por la Regla 8 3) ó 4) de este Anexo, el intervalo de las visitas periódicas podrá ser ampliado en consecuencia.
  - Visitas intermedias a intervalos especificados por la Administración pero que no excedan de treinta meses, encaminadas a garantizar que los equipos y las bombas y tuberías correspondientes, incluidos los dispositivos de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, los separadores de agua e hidrocarburos y los sistemas de filtración de hidrocarburos, cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo y están en buenas condiciones de funcionamiento. Estas visitas intermedias serán anotadas en el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) expedido en virtud de la Regla 5 de este Anexo.

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

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

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

## **Regla 5**

### *Expedición de Certificados*

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

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

## **Regla 6**

### *Expedición del Certificado por otro Gobierno*

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

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

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

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

### **Regla 7**

#### *Modelo del Certificado*

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

### **Regla 8**

#### *Validez del Certificado*

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

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

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

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

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

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

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

## CAPITULO II – NORMAS PARA CONTROLAR LA CONTAMINACION EN CONDICIONES DE SERVICIO

### Regla 9

#### *Control de las descargas de hidrocarburos*

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

- a) tratándose de petroleros, excepto en los casos previstos en el apartado b) de este párrafo:
  - i) que el petrolero no se encuentre dentro de una zona especial;
  - ii) que el petrolero se encuentre a más de 50 millas marinas de la tierra más próxima;
  - iii) que el petrolero esté en ruta;
  - iv) que el régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos no exceda de 60 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, 1/30.000 del cargamento total de que formaban parte los residuos; y
  - vi) que el petrolero tenga en funcionamiento, a reserva de lo dispuesto en la Regla 15 3) de este Anexo, un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos y disponga de un tanque de decantación tal como se prescribe en la Regla 15 de este Anexo;
- b) tratándose de buques no petroleros cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas y de buques petroleros por lo que se refiere a las aguas de las sentinas de los espacios de máquinas, exceptuados los de la cámara de bombas de carga a menos que dichas aguas estén mezcladas con residuos de carga de hidrocarburos:
  - i) que el buque no se encuentre en una zona especial;

- ii) que el buque se encuentre a más de 12 millas marinas de la tierra más próxima;
- iii) que el buque esté en ruta;
- iv) que el contenido de hidrocarburos del efluente sea inferior a 100 partes por millón; y
- v) que el buque tenga en funcionamiento un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, equipos de separación de agua e hidrocarburos, un sistema de filtración de hidrocarburos o alguna otra instalación tal como se prescribe en la Regla 16 de este Anexo.

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

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

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

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

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

## Regla 10

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

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

- a) Por zona del Mar Mediterráneo se entiende este mar propiamente dicho, con sus golfos y mares interiores, situándose la divisoria con el Mar Negro en el paralelo  $41^{\circ}$  N y el límite occidental en el meridiano  $5^{\circ} 36' W$  que pasa por el Estrecho de Gibraltar.
  - b) Por zona del Mar Báltico se entiende este mar propiamente dicho, con los Golfos de Botnia y de Finlandia y la entrada al Báltico hasta el paralelo que pasa por Skagen, en el Skagerrak, a  $57^{\circ} 44' 8N$ .
  - c) Por zona del Mar Negro se entiende este mar propiamente dicho, separado del Mediterráneo por la divisoria establecida en el paralelo  $41^{\circ}$  N.
  - d) Por zona del Mar Rojo se entiende este mar propiamente dicho, con los Golfos de Suez y Aqaba, limitado al Sur por la línea loxodrómica entre Ras si Ane ( $12^{\circ} 8' 5N$ ,  $43^{\circ} 19' 6E$ ) y Husn Murad ( $12^{\circ} 40' 4N$ ,  $43^{\circ} 30' 2E$ ).
  - e) Por "zona de los Golfos" se entiende la extensión de mar situada al noroeste de la línea loxodrómica entre Ras al Hadd ( $22^{\circ} 30' N$ ,  $59^{\circ} 48' E$ ) y Ras al Fasteh ( $25^{\circ} 04' N$ ,  $61^{\circ} 25' E$ ).
- 2) a) A reserva de las disposiciones de la Regla 11 del presente Anexo estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde petroleros y desde buques no petroleros cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial.
  - b) Mientras se encuentren en una zona especial los mencionados buques retendrán a bordo todos los residuos y fangos de hidrocarburos, lastres contaminados y aguas de lavado de tanques para descargarlos únicamente en instalaciones de recepción.
- 3) a) A reserva de las disposiciones de la Regla 11 del presente Anexo estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde petroleros y desde buques no petroleros de arqueo bruto menor de 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial, salvo cuando el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón o, de otro modo, cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:
    - i) que el buque esté en ruta;
    - ii) que el contenido de hidrocarburos del efluente sea inferior a 100 partes por millón; y
    - iii) que la descarga se efectúe lo más lejos posible de tierra, y en ningún caso a menos de 12 millas marinas de la tierra más próxima.
  - b) Las descargas no contendrán productos químicos ni ninguna otra sustancia en cantidades o concentraciones susceptibles de crear peligros para el medio marino, ni adición alguna de productos químicos u otras sustancias cuyo fin sea eludir el cumplimiento de las condiciones de descarga especificadas en esta Regla.

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

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

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° de enero de 1977 a más tardar todos los terminales de carga de hidrocarburos y puertos de reparación de la zona especial cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la recepción y tratamiento de todos los lastres contaminados y aguas de lavado de tanques de los petroleros. Además, se dotarán a todos los puertos de la zona especial de instalaciones y servicios adecuados de recepción de otros residuos y mezclas oleosas procedentes de todos los buques. Estas instalaciones tendrán capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.

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

iii) Durante el periodo que transcurra entre la entrada en vigor del presente Convenio (si fuera antes del 1° de enero de 1977) y el 1° 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° 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° de enero de 1977, o de la fecha fijada de conformidad con el apartado a) iii) del presente párrafo si fuera anterior, las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones y servicios parezcan inadecuados.
- b) Zona del Mar Rojo y "Zona de los Golfos":
- i) Los Gobiernos de las Partes que sean ribereñas de zonas especiales se comprometen a garantizar que en todos los terminales de carga de hidrocarburos y puertos de reparaciones de esas zonas especiales se establecerán lo antes posible instalaciones y servicios adecuados para la recepción y tratamiento de todos los lastres contaminados y aguas de lavado de tanques de los petroleros. Además, se dotarán a todos los puertos de la zona especial de instalaciones adecuadas de recepción de otros residuos y mezclas oleosas procedentes de todos los tanques. Estas instalaciones tendrán capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.
  - ii) Los Gobiernos de las Partes cuya jurisdicción se extienda a embocaduras de canales marítimos de poca sonda que obliguen a los buques a reducir su calado deslastrando se comprometen a garantizar la instalación de los servicios mencionados en el apartado b) i) de este párrafo, admitiéndose, no obstante, que los buques que hayan de descargar borras o lastres contaminados podrán sufrir alguna demora.
  - iii) Las Partes interesadas notificarán a la Organización las medidas que adopten en cumplimiento de lo dispuesto en el apartado b) i) y ii) de este párrafo. Una vez recibidas suficientes notificaciones, la Organización fijará la fecha en que empezarán a regir las prescripciones de esta Regla para la zona en cuestión. La Organización notificará a todas las Partes la fecha fijada con no menos de doce meses de antelación.
  - iv) Durante el periodo que transcurra entre la entrada en vigor del presente Convenio y la fecha que se establezca de este modo, los buques que naveguen por la zona especial cumplirán con las prescripciones de la Regla 9 de este Anexo.
  - v) A partir de esa fecha, los petroleros que tomen carga en los puertos de las referidas zonas especiales en los cuales no se disponga todavía de las citadas instalaciones cumplirán también

plenamente con las prescripciones de esta Regla. No obstante, los petroleros que entren en tales zonas especiales para tomar carga harán todo lo posible para llevar únicamente lastre limpio.

- vi) Después de la fecha de entrada en vigor de las prescripciones relativas a la zona especial afectada, las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones y servicios les parezcan inadecuados.
- vii) Como mínimo habrán de montarse los servicios e instalaciones de recepción prescritos en la Regla 12 del presente Anexo para el 1° de enero de 1977 o dentro del plazo de un año desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, si esta fecha es posterior.

### **Regla 11**

#### *Excepciones*

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

- a) a la descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas cuando sea necesaria para proteger la seguridad del buque o para salvar vidas en el mar;
- b) a la descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas resultante de averías sufridas por un buque o por sus equipos:
  - i) siempre que después de producirse la avería o de descubrirse la descarga se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo tal descarga; y
  - ii) salvo que el propietario o el Capitán hayan actuado ya sea con la intención de causar la avería, o con imprudencia temeraria y a sabiendas de que con toda probabilidad iba a producirse una avería; o
- c) a la descarga en el mar de sustancias que contengan hidrocarburos, previamente aprobadas por la Administración, cuando sean empleadas para combatir casos concretos de contaminación a fin de reducir los daños resultantes de tal contaminación. Toda descarga de esta índole quedará sujeta a la aprobación de cualquier Gobierno con jurisdicción en la zona donde se tenga intención de efectuar la descarga.

### **Regla 12**

#### *Instalaciones y servicios de recepción*

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

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

- a) todos los puertos y terminales en los que se efectúe la carga de crudos de petróleo a bordo de los petroleros cuando estos últimos acaben de realizar, inmediatamente antes de rendir viaje, una travesía en lastre que no pase de 72 horas o de 1.200 millas marinas;
- b) todos los puertos y terminales en los que se efectúe la carga de hidrocarburos distintos de los crudos de petróleo a granel en cantidades promedias superiores a 1.000 toneladas métricas diarias;
- c) todos los puertos que tengan astilleros de reparación o servicios de limpieza de tanques;
- d) todos los puertos y terminales que den abrigo a buques dotados de tanque(s) de residuos tal como se prescribe en la Regla 17 de este Anexo;
- e) todos los puertos en lo que concierne a las aguas de sentina contaminadas y otros residuos que no sea posible descargar de conformidad con la Regla 9 de este Anexo; y
- f) todos los puertos utilizados para tomar cargamentos a granel en lo que concierne a aquellos residuos de hidrocarburos de los buques de carga combinados que no sea posible descargar de conformidad con la Regla 9 de este Anexo.

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

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

#### *Petroleros provistos de tanques de lastre separado*

- 1) Todo petrolero nuevo cuyo peso muerto sea igual o superior a 70.000 toneladas llevará tanques de lastre separado y cumplirá con las prescripciones de esta Regla.
- 2) La capacidad de los tanques de lastre separado se determinará de modo que el buque pueda navegar con seguridad en lastre sin tener que recurrir a la utilización de los tanques de hidrocarburos para lastrar con agua, excepto en las condiciones previstas en el párrafo 3) de esta Regla. No obstante, la capacidad mínima de los tanques de lastre separado permitirá en cualquier caso que, en todas las condiciones de lastre que puedan darse durante el viaje, inclusive la condición de buque vacío con lastre separado únicamente, puedan ser satisfechas cada una de las siguientes prescripciones relativas a los calados y asiento del buque:
- a) el calado de trazado medio (dm) en metros (sin tener en cuenta deformaciones del buque) no será menor de:
 
$$dm = 2,0 + 0,02L;$$
  - b) los calados en las perpendiculares de proa y popa corresponderán a los determinados por el calado medio (dm), tal como se especifica en el apartado a) de este párrafo, con un asiento apopante que no sea mayor de 0,015L; y
  - c) en cualquier caso, el calado en la perpendicular de popa no será nunca inferior al que sea necesario para garantizar la inmersión total de la(s) hélice(s).
- 3) No se transportará nunca agua de lastre en los tanques de hidrocarburos excepto cuando las condiciones meteorológicas sean tan adversas que, en opinión del Capitán, sea necesario cargar agua de lastre adicional en los tanques de hidrocarburos para mantener la seguridad del buque. Este agua de lastre adicional será tratada y descargada de acuerdo con la Regla 9 y de conformidad con las prescripciones de la Regla 15 de este Anexo, efectuándose en el Libro Registro de Hidrocarburos el asiento mencionado en la Regla 20 de este Anexo.

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

#### **Regla 14**

##### *Separación de los hidrocarburos y del agua de lastre*

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

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

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

#### **Regla 15**

##### *Retención de los hidrocarburos a bordo*

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

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

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

c) Los dispositivos del tanque o combinación de tanques de decantación tendrán capacidad suficiente para retener los residuos generados por el lavado de tanques, los residuos de hidrocarburos y los lastres

contaminados, pero la capacidad total no será menor del 3% de la capacidad de transporte de hidrocarburos del buque; no obstante, cuando existan tanques de lastre separado de acuerdo con la Regla 13 de este Anexo, o cuando no haya instalados dispositivos, tales como eductores, que requieran utilización de agua adicional además del agua de lavado, la Administración podrá aceptar el 2%. Los petroleros nuevos de más de 70.000 toneladas de peso muerto llevarán por lo menos dos tanques de decantación.

- d) Los tanques de decantación, especialmente en lo que concierne a posición de aspiraciones, descargas, deflectores o filtros, cuando los haya, estarán proyectados de modo que se evite excesiva turbulencia y no se provoque el arrastre de hidrocarburos o emulsiones de hidrocarburos con el agua.
- 3) a) Se instalará un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos homologado por la Administración. Al estudiar el proyecto del oleómetro que se incorpore en el sistema la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización\*. El sistema llevará un contador que dé un registro continuo de la descarga en litros por milla marina y la cantidad total descargada, o el contenido de hidrocarburos y régimen de descarga. Este registro indicará la hora y fecha y se conservará su información durante tres años por lo menos. El dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos se pondrá en funcionamiento tan pronto como se efectúe cualquier descarga de efluente en el mar y estará concebido para garantizar que toda descarga de mezclas oleosas se detenga automáticamente cuando el régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos exceda la proporción autorizada en virtud de la Regla 9 1) a) de este Anexo. Cualquier avería de este dispositivo de vigilancia y control detendrá la descarga y se hará la anotación correspondiente en el Libro Registro de Hidrocarburos. Habrá un método manual de respeto utilizable en caso de producirse tal avería, pero habrá de repararse la instalación defectuosa de modo que esté en condiciones de funcionar antes de que el petrolero inicie su siguiente viaje en lastre, a menos que se dirija a un puerto de reparaciones. Los petroleros existentes cumplirán con todas las disposiciones especificadas más arriba; no obstante, se permitirá en ellos que la descarga sea detenida mediante un procedimiento manual y que el régimen de descarga sea comprobado a base de las características de las bombas.
- b) Se instalarán detectores eficaces de la interfaz hidrocarburos/agua, aprobados por la Administración a fin de determinar con rapidez y seguridad la posición de dicha interfaz en los tanques de decantación; estará prevista la utilización de estos detectores en otros tanques en los que se efectúe la separación de los hidrocarburos y del agua y desde los cuales se proyecte descargar efluentes directamente en el mar.

---

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

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

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

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

6) Cuando, en opinión de la Organización, sea imposible 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 reexaminará la cuestión de disponibilidad de los mencionados equipos a intervalos que no excedan de doce meses.

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

---

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

## Regla 16

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

- 1) Todo buque cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas llevará equipo separador de agua e hidrocarburos o un sistema de filtración de hidrocarburos que cumpla con las disposiciones del párrafo 6) de esta Regla. Si ese buque transporta grandes cantidades de combustible líquido cumplirá con lo dispuesto en el párrafo 2) de esta Regla o en el párrafo 1) de la Regla 14.
- 2) Todo buque cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 10.000 toneladas llevará el equipo siguiente:
  - a) además de lo prescrito en el párrafo 1) de esta Regla, un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos que cumpla con el párrafo 5) de esta Regla; o
  - b) en sustitución de lo prescrito en el párrafo 1) y en el párrafo 2) a) de esta Regla, equipo separador de agua e hidrocarburos que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 6) de esta Regla y un sistema eficaz de filtración que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 7) de esta Regla.
- 3) La Administración garantizará que los buques de menos de 400 toneladas de arqueo bruto estén equipados, en la medida de lo posible, con instalaciones que permitan retener a bordo los hidrocarburos o mezclas oleosas, o descargarlos de conformidad con las prescripciones de la Regla 9 1) b) de este Anexo.
- 4) Los buques existentes cumplirán las prescripciones de los párrafos 1), 2) y 3) de esta Regla tres años después de la entrada en vigor del presente Convenio.
- 5) El dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos se ajustará a características de proyecto homologadas por la Administración. Al estudiar el proyecto del oleómetro que se incorpore en el sistema la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización\*. El sistema llevará un contador que dé un registro continuo del contenido de hidrocarburos en partes por millón. Este registro indicará la hora y fecha y se conservará su información durante tres años por lo menos. El dispositivo de vigilancia y control se pondrá en funcionamiento tan pronto como se efectúe cualquier descarga de efluente en el mar y estará concebido para garantizar que toda descarga de mezclas oleosas se detenga automáticamente cuando el contenido de hidrocarburos del efluente exceda la proporción autorizada en virtud de la Regla 9 1) b) de este Anexo. Cualquier avería de este dispositivo de vigilancia y control detendrá la descarga y se hará la anotación correspondiente en el Libro Registro de Hidrocarburos. La instalación defectuosa habrá de estar en condiciones de funcionar antes de que el buque inicie su siguiente viaje a menos que se dirija a un puerto de reparaciones. Los buques existentes cumplirán con todas las disposiciones especificadas más arriba; no obstante, se permitirá en ellos que la descarga sea detenida mediante un procedimiento manual.

---

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

6) El equipo separador de agua e hidrocarburos o el sistema de filtración de hidrocarburos se ajustará a características de proyecto homologadas por la Administración y permitirá garantizar que el contenido de cualquier mezcla oleosa que se descargue en el mar después de pasar por el separador o sistema de filtración sea inferior a 100 partes por millón. Al estudiar el proyecto de este equipo, la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización.\*

7) El sistema de filtración de hidrocarburos mencionado en el párrafo 2) b) de esta Regla se ajustará a características de proyecto homologadas por la Administración y estará concebido para recibir las descargas procedentes del separador y producir un efluente cuyo contenido de hidrocarburos no exceda de 15 partes por millón. Estará dotado de un dispositivo de alarma para indicar el momento en que tal proporción sea rebasada.

### **Regla 17**

#### *Tanques para residuos de hidrocarburos (fangos)*

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

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

### **Regla 18**

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

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

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

---

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

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

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

- a) las descargas de lastre limpio y de lastre separado pueden efectuarse por debajo de la flotación en los puertos o terminales mar adentro;
- b) los buques existentes que, sin sufrir alguna modificación, no puedan descargar lastre separado por encima de la flotación podrán hacerlo por debajo de la flotación a condición de que un examen del tanque, realizado inmediatamente antes de la descarga, haya demostrado que el lastre no ha sido contaminado por hidrocarburos.

### Regla 19

#### *Conexión universal a tierra*

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

#### DIMENSIONADO UNIVERSAL DE BRIDAS PARA CONEXIONES DE DESCARGA

Descripción	Dimensión
Diámetro exterior	215 milímetros
Diámetro interior	De acuerdo con el diámetro exterior del conducto
Diámetro de círculo de pernos	183 milímetros
Ranuras en la brida	6 agujeros de 22 mm. de diámetro equidistantemente colocados en el círculo de pernos del diámetro citado y prolongados hasta la periferia de la brida por una ranura de 22 mm. de ancho
Espesor de la brida	20 milímetros
Pernos y tuercas: cantidad y diámetro	6 de 20 mm. de diámetro y de longitud adecuada
La brida estará proyectada para acoplar conductos de un diámetro interior máximo de 125 mm. y será de acero u otro material equivalente con una cara plana. La brida y su empaquetadura, que será de material inatacable por los hidrocarburos, se calcularán para una presión de servicio de 6 kg/m <sup>2</sup> .	

## Regla 20

### *Libro Registro de Hidrocarburos*

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

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

a) En los petroleros

- i) embarque de cargamento de hidrocarburos;
- ii) trasvase a bordo de un cargamento de hidrocarburos durante el viaje;
- iii) apertura o cierre, antes y después de las operaciones de embarque y desembarque de cargamento, de válvulas o de cualquier dispositivo análogo que sirva para conectar entre sí los tanques de carga;
- iv) apertura o cierre de los medios de comunicación entre las tuberías de carga y las tuberías de agua de mar para lastre;
- v) apertura o cierre de las válvulas situadas en los costados del buque, durante y después de las operaciones de embarque y desembarque de cargamento;
- vi) desembarque de cargamento de hidrocarburos;
- vii) lastrado de los tanques de carga;
- viii) limpieza de los tanques de carga;
- ix) descarga de lastre, a excepción del procedente de los tanques de lastre separado;
- x) descarga de agua de los tanques de decantación;
- xi) eliminación de residuos;
- xii) descarga en el mar del agua de sentina que se haya acumulado en los espacios de máquinas durante las permanencias en puerto y la descarga rutinaria en el mar de agua de sentina acumulada en los espacios de máquinas.

b) En los buques que no sean petroleros

- i) lastrado o limpieza de tanques de combustible o espacios de carga de hidrocarburos;
- ii) descarga de lastre o del agua de limpieza de los tanques mencionados en el inciso i) de este apartado;
- iii) eliminación de residuos;

- iv) descarga en el mar del agua de sentina que se haya acumulado en los espacios de máquinas durante las permanencias en puerto y la descarga rutinaria en el mar del agua de sentina acumulada en los espacios de máquinas.
- 3) En el caso de efectuarse alguna descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas según previsto en la Regla 11 de este Anexo o en caso de producirse una descarga accidental o alguna otra descarga excepcional de hidrocarburos que no figuren entre las excepciones previstas en esa Regla, se anotará el hecho en el Libro Registro de Hidrocarburos explicando las circunstancias de la descarga y las razones de que ocurriera.
- 4) Cada una de las operaciones descritas en el párrafo 2) de esta Regla será inmediatamente anotada con sus pormenores en el Libro Registro de Hidrocarburos de modo que consten en el Libro todos los asientos correspondientes a dicha operación. Cada sección del Libro será firmada por el oficial u oficiales a cargo de las operaciones en cuestión y visadas por el Capitán del buque. Los asientos del Libro Registro de Hidrocarburos se anotarán en un idioma oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar y, en el caso de buques que lleven un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (1973) en francés o en inglés. En caso de controversia o de discrepancia hará fe el texto de los asientos redactados en un idioma nacional oficial del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar.
- 5) El Libro Registro de Hidrocarburos se guardará en lugar adecuado para facilitar su inspección en cualquier momento razonable y, salvo en el caso de buques sin tripulación que estén siendo remolcados, permanecerá siempre a bordo. Se conservará durante un periodo de tres años después de efectuado el último asiento.
- 6) La autoridad competente del Gobierno de una Parte en el Convenio podrá inspeccionar el Libro Registro de Hidrocarburos a bordo de cualquier buque al que se aplique este Anexo mientras el buque esté en uno de sus puertos o terminales mar adentro y podrá sacar copia de cualquier asiento que figure en dicho Libro y solicitar del Capitán del buque que certifique que tal copia es reproducción fehaciente del asiento en cuestión. Toda copia que haya sido certificada por el Capitán del buque como copia fiel de algún asiento efectuado en su Libro Registro de Hidrocarburos será admisible en cualesquiera procedimientos judiciales como prueba de los hechos declarados en el mismo. La inspección de un Libro Registro de Hidrocarburos y extracción de copias certificadas por la autoridad competente en virtud de lo dispuesto en este párrafo se harán con toda la diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.

## Regla 21

### *Prescripciones especiales para plataformas de perforación y otras plataformas*

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

- a) estén dotadas, dentro de lo que sea practicable, de las instalaciones exigidas en las Reglas 16 y 17 de este Anexo;
- b) mantengan un registro, en forma que cuente con la aprobación de la Administración, de todas las operaciones en que se produzcan descargas de hidrocarburos o de mezclas oleosas; y
- c) en cualquier zona especial y habida cuenta de lo dispuesto en la Regla 11 de este Anexo, la descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas estará prohibida excepto cuando el contenido de hidrocarburos de la descarga sin dilución no exceda de 15 partes por millón.

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

**Regla 22**

*Averías supuestas*

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

a) *Daños en el costado*

i) Extensión longitudinal ( $l_c$ ):  $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$  ó 14,5 metros  
de ambas la que sea menor

ii) Extensión transversal ( $t_c$ ):  $\frac{B}{5}$  ó 11,5 metros  
de ambas la que sea menor  
(desde el costado hacia el interior del buque, perpendicularmente a su eje longitudinal, al nivel correspondiente al franco bordo de verano asignado)

iii) Extensión vertical ( $v_c$ ): desde la línea de base hacia arriba sin limitación

b) *Daños en el fondo*

	En 0,3L desde la perpendicular de proa	En cualquier otra parte del buque
i) Extensión longitudinal ( $\ell_s$ ):	$\frac{L}{10}$	$\frac{L}{10}$ ó 5 metros de ambas la que sea menor
ii) Extensión transversal ( $t_s$ ):	$\frac{B}{6}$ ó 10 metros de ambas la que sea menor, pero nunca inferior a 5 metros	5 metros
iii) Extensión vertical desde la línea de base ( $v_s$ ):	$\frac{B}{15}$ ó 6 metros de ambas la que sea menor	

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

**Regla 23**

*Derrame hipotético de hidrocarburos*

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

a) caso de daños en el costado:

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \quad (I)$$

b) caso de daños en el fondo:

$$O_s = \frac{1}{3}(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \quad (II)$$

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

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

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ ; cuando  $b_i$  es igual o mayor que  $t_c$ , se tomará  $K_i$  igual a cero,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$ ; cuando  $h_i$  es igual o mayor que  $v_s$ , se tomará  $Z_i$  igual a cero,

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

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

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

2) Si hay un espacio vacío o tanque de lastre separado de longitud menor que  $l_c$  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 éste el volumen de ese tanque (si son de igual capacidad) o del más pequeño de los dos (si difieren en capacidad) adyacentes a tal espacio, multiplicado por  $S_i$ , definido a continuación, y tomando para el resto de los tanques laterales afectados por la avería supuesta el valor del volumen total real.

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

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

- 3) a) Si por encima de los tanques del doble fondo hay tanques que llevan carga sólo ofrecerán garantía aquellos tanques del doble fondo que estén vacíos o que contengan agua limpia.
- b) Cuando el doble fondo no se extienda sobre toda la longitud y anchura del tanque afectado, se considerará inexistente dicho doble fondo y habrá de incluirse en la fórmula (II) el volumen de los tanques situados encima de la avería en el fondo incluso si el tanque no se considera dañado porque existe tal doble fondo parcial.
- c) Los pozos de aspiración pueden ser despreciados en la determinación del valor  $h_i$  si no tienen un área excesiva y sólo se extienden bajo el tanque una distancia mínima que no será en ningún caso superior a la mitad de la altura del doble fondo. Si la profundidad del pozo de aspiración es superior a la mitad de la altura del doble fondo, se tomará  $h_i$  igual a la altura del 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  $O_s$  se puede calcular por medio de la fórmula:

$$O_s = \frac{1}{4}(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (\text{III})$$

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

## Regla 24

### *Disposición de los tanques de carga y limitación de su capacidad*

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

- a) petroleros cuya entrega sea posterior al 1° de enero de 1977; o
- b) petroleros que reúnan las dos condiciones siguientes:
  - i) que su entrega no sea posterior al 1° de enero de 1977 y
  - ii) que su contrato de construcción sea posterior al 1° de enero de 1974 o, de no haberse formalizado tal contrato, cuya quilla haya sido colocada o que se encuentren en similar estado de construcción, después del 30 de junio de 1974.

2) La capacidad y disposición de los tanques de carga de los petroleros serán tales que el derrame hipotético  $O_c$  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 ó  $400 \frac{\text{m}^3}{\text{m}}$ , de ambos volúmenes el que sea mayor, pero limitado a un mínimo de 40.000 metros cúbicos.

3) El volumen de cualquier tanque lateral de carga de hidrocarburos de un petrolero no excederá del 75% del límite del derrame hipotético de hidrocarburos señalado en el párrafo 2) de esta Regla. El volumen de cualquier tanque central de carga de hidrocarburos no excederá de 50.000 metros cúbicos. No obstante, en los petroleros provistos de tanques de lastre separado, tal como se definen en la Regla 13 de este Anexo, el volumen permitido de un tanque lateral de carga de hidrocarburos situado entre dos tanques de lastre separado, cada uno de longitud superior a  $l_c$ , se podrá aumentar hasta el límite máximo de derrame hipotético de hidrocarburos, a condición de que la anchura del tanque lateral sea superior a  $t_c$ .

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

a) si no hay mamparo longitudinal:

$$0,1L$$

b) si sólo hay un mamparo longitudinal en el eje del buque:

$$0,15L$$

c) si hay dos o más mamparos longitudinales:

i) para los tanques laterales:

$$0,2L$$

ii) para los tanques centrales:

1) si  $\frac{b_i}{B}$  es igual o mayor que  $\frac{1}{5}$ :

$$0,2L$$

2) si  $\frac{b_i}{B}$  es mayor que  $\frac{1}{5}$ :

– cuando no haya un mamparo longitudinal en el eje:

$$\left(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1\right)L$$

– cuando haya un mamparo longitudinal en el eje:

$$\left(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15\right)L$$

5) Para no exceder los límites de volumen estipulados en los párrafos 2), 3) y 4) de esta Regla, cualquiera que sea el tipo de sistema de trasvase de cargamento cuya instalación haya aceptado la Administración, si tal sistema conecta entre sí dos o más tanques de carga, habrá de proveerse la separación de dichos tanques mediante válvulas o dispositivos de cierre similares. Tales válvulas o dispositivos irán cerrados cuando el petrolero esté en mar 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 del buque y los pesos específicos de la carga. Se aplicará dicha avería en cualquier punto concebible de la eslora del buque, del modo siguiente:

- a) en petroleros de eslora superior a 225 metros, en cualquier punto de la eslora del buque;
- b) en petroleros de eslora superior a 150 metros pero que no exceda de 225 metros, en cualquier punto de la eslora del buque excepto donde la avería afectaría un mamparo popel o proel que limite el espacio de máquinas situado a popa. El espacio de máquinas será tratado como si fuera un solo compartimiento inundable;
- c) en petroleros que no excedan de 150 metros de eslora, en cualquier punto de la eslora del buque entre mamparos transversales adyacentes, exceptuándose el espacio de máquinas. En el caso de petroleros de 100 metros de eslora o menos, cuando no puedan cumplirse todas las prescripciones del párrafo 3) de esta Regla sin menoscabar materialmente las características operativas del buque, las Administraciones podrán permitir una aplicación menos rigurosa de dichas prescripciones.

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

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

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

- b) Cuando se suponga una avería que afecte los mamparos transversales tal como se especifica en el párrafo 1) a) y b) de esta Regla, los mamparos transversales estancos estarán espaciados al menos a una distancia igual a la extensión longitudinal de la avería supuesta especificada en la Regla 22 a) i) de este Anexo, para que puedan ser considerados eficaces. Si los mamparos transversales están espaciados a una distancia menor, se supondrá que uno o más de dichos mamparos, que se encuentren dentro de la extensión de la avería, no existen a los efectos de determinar los compartimientos inundados.
- c) Cuando se suponga la avería entre mamparos transversales estancos adyacentes, tal como se especifica en el párrafo 1) c) de esta Regla, no se supondrá dañado ningún mamparo transversal principal, ni mamparo transversal que limite tanques laterales o tanques de doble fondo, a menos que:
- i) la separación entre los mamparos adyacentes sea inferior a la extensión longitudinal de la avería supuesta especificada en el apartado a) de este párrafo; o
  - ii) haya una bayoneta o un nicho en un mamparo transversal de más de 3,05 metros de longitud, localizados dentro de la extensión transversal de la avería supuesta. La bayoneta formada por el mamparo del rasel de popa y el techo del tanque del rasel de popa no se considerará como una bayoneta a los efectos de esta Regla.
- d) Cuando dentro de la extensión supuesta de la avería haya tuberías, conductos o túneles, se tomarán disposiciones para que la inundación progresiva no pueda extenderse a través de ellos a los compartimientos que no se hayan supuesto inundables para cada caso de avería.
- 3) Se considerará que los petroleros cumplen los criterios de estabilidad después de avería si se satisfacen los siguientes requisitos:
- a) La flotación final, teniendo en cuenta la inmersión, la escora y el asiento queda por debajo del canto inferior de cualquier abertura por la cual pueda producirse una inundación progresiva. Dichas aberturas incluirán los respiros y las que se cierren por medio de puertas o tapas de escotilla estancas a la intemperie y podrán excluir las aberturas cerradas por medio de tapas de registros y tapas a ras de cubierta estancas, las pequeñas tapas de escotilla estancas de tanques de carga que mantengan la alta integridad de la cubierta, las puertas estancas correderas manio-brables a distancia y los portillos laterales de cierre permanente.
  - b) En la etapa final de la inundación, el ángulo de escora producido por la inundación asimétrica no excederá de  $25^{\circ}$ ; pero dicho ángulo podrá aumentarse hasta  $30^{\circ}$  si no se produce inmersión del canto de la cubierta.
  - c) Se investigará la estabilidad en la etapa final de inundación, pudiéndose considerar como suficiente si la curva de brazos adrizantes tiene una amplitud mínima de  $20^{\circ}$  fuera de la posición de equilibrio asociada a un brazo residual máximo de por lo menos 0,1 metro. La Administración tomará en consideración el peligro que puedan presentar las aberturas protegidas o no protegidas que pudieran quedar temporalmente sumergidas dentro del alcance de la estabilidad residual.
  - d) La Administración quedará satisfecha de que la estabilidad es suficiente durante las etapas intermedias de inundación.

4) El cumplimiento de las prescripciones del párrafo 1) de esta Regla será confirmado por cálculos que tomen en consideración las características de proyecto del buque, la disposición, configuración y contenido de los compartimientos averiados así como la distribución, pesos 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) Se suponen las siguientes permeabilidades:

<i>Espacios</i>	<i>Permeabilidad</i>
Utilizables para provisiones de a bordo	0,60
Ocupados por alojamientos	0,95
Ocupados por maquinaria	0,85
Espacios perdidos	0,95
Destinados a consumos líquidos	0 ó 0,95*
Destinados a otros líquidos	0 a 0,95**

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

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

- c) Se despreciará la flotabilidad de toda superestructura que se encuentre inmediatamente encima de los daños en el costado. Sin embargo podrán tomarse en consideración las partes no inundadas de las superestructuras fuera de la extensión de la avería, a condición de que estén separadas por mamparos estancos del espacio averiado y se cumplan los requisitos del párrafo 3) a) de esta Regla respecto a dichos espacios intactos. Pueden aceptarse puertas estancas de bisagra en los mamparos estancos de la superestructura.
- d) El efecto de carena líquida se calculará a un ángulo de escora de 5° para cada compartimiento por separado. La Administración puede exigir o permitir que se calculen las correcciones por carena líquida a un ángulo de escora mayor de 5° para los tanques parcialmente llenos.
- e) Al calcular el efecto de las carenas líquidas de los consumos líquidos se supondrá que, para cada tipo de líquido, por lo menos un par de tanques transversales o un solo tanque central tiene carena líquida; se tendrá en cuenta el tanque o combinación de tanques en que sea máximo el efecto de las carenas líquidas.

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

- a) la información relativa a la carga y distribución del cargamento que sea necesaria para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de esta Regla.
- b) datos sobre la capacidad del buque para cumplir con los criterios de estabilidad después de avería definidos en esta Regla, inclusive el efecto de las concesiones que hayan podido permitirse en virtud del párrafo 1) c) de esta Regla.

## Apéndice I

### LISTA DE HIDROCARBUROS\*

#### **Soluciones asfálticas**

- Bases para mezclas asfálticas
- Impermeabilizantes bituminosos
- Residuos de primera destilación

#### **Hidrocarburos**

- Aceite clarificado
- Crudos de petróleo
- Mezclas que contengan crudos de petróleo
- Diesel-oil
- Fuel-oil N° 4
- Fuel-oil N° 5
- Fuel-oil N° 6
- Fuel-oil residual

- Bitumen para riego de afirmados
- Aceite para transformadores
- Aceites aromáticos (excluidos los aceites vegetales)
- Aceites lubricantes y aceites base
- Aceites minerales
- Aceites para automación
- Aceites penetrantes
- Aceites ligeros (spindle)
- Aceites para turbinas

#### **Destilados**

- Fracción directa de columna
- Corte de expansión

#### **Gas oil**

- De craqueo (cracking)

#### **Bases para gasolinas**

- Bases alquílicas
- Bases reformadas
- Bases polímeras

#### **Gasolinas**

- Natural
- De automóvil
- De aviación
- Directa de columna
- Fuel-oil N° 1 (keroseno)
- Fuel-oil N° 1-D
- Fuel-oil N° 2
- Fuel-oil N° 2-D

#### **Combustibles para reactores**

- JP-1 (keroseno)
- JP-3
- JP-4
- JP-5 (keroseno pesado)
- ATK (turbo-fuel)
- Keroseno
- Alcohol mineral

#### **Naftas**

- Disolventes
- Petróleo
- Fracción intermedia

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

Apéndice II

MODELO DE CERTIFICADO

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

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

.....  
*(nombre oficial completo del país)*

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

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

Tipo de buque:

Petrolero/buque de carga combinado\*

Carguero de asfalto\*

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

Buque distinto de los arriba mencionados\*

Buque nuevo/existente\*

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

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

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

\* Táchese la designación que no corresponda.

## PARTE A PARA TODOS LOS BUQUES

El buque está provisto,

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

- a) equipo separador de agua e hidrocarburos\* (capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos no exceda de 100 partes por millón) o
- b) un sistema de filtración de hidrocarburos\* (capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos no exceda de 100 partes por millón)

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

- c) un dispositivo de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos\* (además de a) o b) *supra*) o
- d) equipo separador de agua e hidrocarburos\* y un sistema de filtración de hidrocarburos (capaz de producir efluente cuyo contenido de hidrocarburos no exceda de 15 partes por millón) en lugar de a) o b) *supra*.

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

.....  
.....

*Observaciones:*

---

\* Táchese según proceda.

PARTE B PARA LOS PETROLEROS<sup>1</sup> 2

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

Certifico que este buque:

- a) está sujeto a las normas de construcción prescritas por la Regla 24 del Anexo I del Convenio y las cumple<sup>3</sup>
- b) no está sujeto a dichas normas<sup>3</sup>
- c) no está sujeto a dichas normas, pero las cumple<sup>3</sup>

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

La distribución del lastre separado es la siguiente:

Tanque	Cantidad	Tanque	Cantidad

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

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

3 Táchese según proceda.

## CERTIFICO

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

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

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

Expedido en... y.....  
*(lugar de expedición del Certificado)*

..... 19 ..  
*(firma del funcionario debidamente autorizado que expida el Certificado)*

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

### Refrendo para los buques existentes<sup>4</sup>

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

Firmado.....  
*(firma del funcionario debidamente autorizado)*

Lugar de refrendo.....

Fecha de refrendo.....

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

<sup>4</sup> No se exige reproducir este asiento en ningún otro Certificado que no sea el primero expedido a un buque.

### Visitas intermedias

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

Firmado .....  
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

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

Firmado .....  
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

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

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

.....

Firmado .....  
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

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

**Apéndice III**

**MODELO DE LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS**

**LIBRO REGISTRO DE HIDROCARBUROS**

**I -- PARA PETROLEROS<sup>1</sup>**

Nombre del buque .....

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

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

**a) Embarque de cargamento**

1. Fecha y lugar de carga			
2. Tipos de hidrocarburos cargados			
3. Identidad del(de los) tanque(s) cargado(s)			
4. Cierre de las compuertas de los tanques de carga, de las válvulas de las tuberías correspondientes y los dispositivos análogos de cierre al concluir la carga <sup>2</sup>			

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

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

El Capitán .....

<sup>1</sup> Esta Parte será cumplimentada por los petroleros, los buques de carga combinados y los cargueros de asfalto, y se harán los asientos que sean aplicables en el caso de los buques no petroleros que estén contruidos y utilizados para transportar hidrocarburos a granel en cantidad total igual o superior a 200 metros cúbicos. No se exige reproducir esta Parte en el Libro Registro de Hidrocarburos entregado a buques distintos de los arriba indicados.

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

b) Traslase de cargamento a bordo durante el viaje

5. Fecha del traslase a bordo			
6. Identidad del(de los) tanque(s)	i) de		
	ii) a		
7. ¿Se vació(vaciaron) el(los) tanque(s) mencionado(s) en la casilla 6 i)?			

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

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

c) Desembarque de cargamento

8. Fecha y lugar de desembarque de cargamento			
9. Identidad del(de los) tanque(s) descargado(s)			
10. ¿Se vació(vaciaron) el(los) tanque(s)?			
11. Apertura de las compuertas de los tanques de carga, de las válvulas correspondientes y de los dispositivos análogos de cierre antes del desembarque de cargamento <sup>2</sup>			
12. Cierre de las compuertas de los tanques de carga, de las válvulas de las tuberías correspondientes y de los dispositivos análogos de cierre al concluir el desembarque de cargamento <sup>2</sup>			

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

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

d) Lastrado de los tanques de carga

13. Identidad del(de los) tanque(s) lastrado(s)			
14. Fecha y situación del buque al comenzar el lastrado			
15. Si se utilizaron válvulas de conexión entre las tuberías de carga y las de lastre separado, indíquense hora, fecha y situación del buque al a) abrirse y b) cerrarse las válvulas			

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

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

El Capitán . . . . .

e) Limpieza de los tanques de carga

16. Identidad del(de los) tanque(s) limpiado(s)			
17. Fecha y duración de la limpieza			
18. Métodos de limpieza <sup>3</sup>			

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

El Capitán . . . . .

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

f) Descargas de lastre contaminado

19. Identidad del(de los) tanque(s)			
20. Fecha y situación del buque al comenzar la descarga en el mar			
21. Fecha y situación del buque al concluir la descarga en el mar			
22. Velocidad(es) del buque durante la descarga			
23. Cantidad descargada en el mar			
24. Cantidad de agua contaminada trasvasada al(a los) tanque(s) de decantación (identifiquense el(los) tanque(s) de decantación)			
25. Fecha y puerto de descarga en instalaciones de recepción en tierra (de ser esto aplicable)			
26. ¿Se efectuó parte alguna de la descarga durante la noche? De ser así, ¿durante cuánto tiempo?			
27. ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie del agua en el lugar de la descarga?			
28. ¿Se observaron vestigios de hidrocarburos sobre la superficie del agua en el lugar de la descarga?			

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

El Capitán . . . . .

g) Descarga de agua de los tanques de decantación

29. Identidad del(de los) tanque(s) de decantación			
30. Tiempo de sedimentación a partir de la última entrada de residuos, o			
31. Tiempo de sedimentación a partir de la última descarga			
32. Fecha, hora y situación del buque al comenzar la descarga			
33. Sonda del contenido total al comienzo de la descarga			
34. Sonda de la interfaz hidrocarburo/ agua al comienzo de la descarga			
35. Cantidad a granel descargada y régimen de descarga			
36. Cantidad finalmente descargada y régimen de descarga			
37. Fecha, hora y situación del buque al concluir la descarga			
38. Velocidad(es) del buque durante la descarga			
39. Sonda de la interfaz hidrocarburo/ agua al concluir la descarga			
40. ¿Se efectuó parte alguna de la descarga durante la noche? De ser así, ¿durante cuánto tiempo?			
41. ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie del agua en el lugar de la descarga?			
42. ¿Se observaron vestigios de hidrocarburos sobre la superficie del agua en el lugar de la descarga?			

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

El Capitán.....

h) Eliminación de residuos

43. Identidad del(de los) tanque(s)			
44. Cantidad eliminada de cada tanque			
45. Método de eliminación de residuos: a) instalaciones de recepción b) mezclados con la carga c) trasvase a otro(s) tanque(s) (identifíquense estos tanques) d) otro método (especifíquese)			
46. Fecha y puerto de eliminación de residuos			

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

El Capitán.....

i) Descarga de lastre limpio contenido en tanques de carga

47. Fecha y situación del buque al comenzar la descarga de lastre limpio			
48. Identidad del(de los) tanque(s) descargado(s)			
49. ¿Se vació(vaciaron) el(los) tanque(s)?			
50. Situación del buque al concluir la descarga si fuera distinta de la indicada en la casilla 47			
51. ¿Se efectuó parte alguna de la descarga durante la noche? De ser así, ¿durante cuánto tiempo?			
52. ¿Se comprobaron con regularidad el efluente y la superficie del agua en el lugar de la descarga?			
53. ¿Se observaron vestigios de hidrocarburos sobre la superficie del agua en el lugar de la descarga?			

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

El Capitán.....

j) Descarga en el mar de aguas de sentina que contengan hidrocarburos acumulados en los espacios de máquinas durante la permanencia en puerto<sup>4</sup>

54. Puerto			
55. Duración de la estadia			
56. Cantidad eliminada			
57. Fecha y lugar de eliminación			
58. Método de eliminación (dígase si se empleó un separador)			

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

El Capitán . . . . .

k) Descargas de hidrocarburos accidentales o excepcionales

59. Fecha y hora del suceso			
60. Lugar o situación del buque en el momento del suceso			
61. Cantidad aproximada y tipo de hidrocarburos			
62. Circunstancias de la descarga o escape, sus motivos y observaciones generales			

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

El Capitán . . . . .

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



## II – PARA BUQUES NO PETROLEROS

Nombre del buque .....

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

**a) Lastrado o limpieza de los tanques de combustible líquido**

1. Identidad del(de los) tanque(s) lastrado(s)			
2. Dígase si se limpiaron desde la última vez que contuvieron hidrocarburos y, de no ser así, el tipo de hidrocarburos que transportaron con anterioridad			
3. Fecha y situación del buque al comenzar la limpieza			
4. Fecha y situación del buque al comenzar el lastrado			

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

El Capitán.....

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

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

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

El Capitán.....

c) Eliminación de residuos

11. Cantidad de residuos que se retuvieron a bordo			
12. Métodos de eliminación de residuos: a) instalaciones de recepción b) mezclados con la siguiente carga de combustible c) trasvase a otro(s) tanque(s) d) otro método (especifíquese)			
13. Fecha y puerto de eliminación de residuos			

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

El Capitán .....

d) Descargas en el mar de aguas de sentina que contengan hidrocarburos acumulados en los espacios de máquinas durante la permanencia en puerto<sup>5</sup>

14. Puerto			
15. Duración de la estadía			
16. Cantidad descargada			
17. Fecha y lugar de la descarga			
18. Métodos de descarga: a) a través de equipo separador de agua e hidrocarburos b) a través de un sistema de filtración de hidrocarburos c) a través de equipo separador de agua e hidrocarburos con sistema de filtración de los mismos d) en instalaciones de recepción			

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

El Capitán .....

<sup>5</sup> Si la bomba es de funcionamiento automático y descarga en todo momento a través de un separador, bastará anotar cada día: "descarga automática de las sentinas a través del separador".

e) Descargas accidentales o excepcionales de hidrocarburos

19. Fecha y hora del suceso			
20. Lugar o situación del buque en el momento del suceso			
21. Cantidad aproximada y tipo de hidrocarburos			
22. Circunstancias de la descarga o escape, sus motivos y observaciones generales			

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

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

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

g) Buques nuevos de arqueado bruto igual o superior a 4.000 toneladas.  
 ¿Se ha transportado lastre contaminado en los tanques de combustible?  
 Sí/No .....

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

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

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

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

## ANEXO II

### REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS TRANSPORTADAS A GRANEL

#### Regla 1

##### *Definiciones*

A los efectos del presente Anexo:

- 1) Por “buque-tanque químico” se entiende un buque construido o adaptado para transportar principalmente sustancias nocivas líquidas a granel; en este término se incluyen los “petroleros” tal como se definen en el Anexo I del presente Convenio cuando transporten un cargamento total o parcial de sustancias nocivas líquidas a granel.
- 2) Por “lastre limpio” se entiende el lastre llevado en un tanque que, desde la última vez que se utilizó para transportar en él carga con contenido de una sustancia de la Categoría A, B, C o D, ha sido meticulosamente limpiado y los residuos resultantes de la limpieza han sido descargados y el tanque vaciado de conformidad con las prescripciones pertinentes de este Anexo.
- 3) Por “lastre separado” se entiende el agua de lastre que se introduce en un tanque que está completamente separado de los servicios de carga y de combustible líquido para consumo y que está permanentemente destinado al transporte de lastre o al transporte de lastre o cargamentos que no sean ni hidrocarburos ni sustancias nocivas líquidas tal como se definen éstas en los diversos Anexos del presente Convenio.
- 4) La expresión “tierra más próxima” se entiende en el sentido definido en la Regla 1 9) del Anexo I del presente Convenio.
- 5) “Sustancias líquidas” son aquéllas cuya presión de vapor no excede de  $2,8 \text{ kg/cm}^2$  a una temperatura de  $37,8^\circ\text{C}$ .
- 6) Por “sustancia nociva líquida” se entiende toda sustancia indicada en el Apéndice II de este Anexo o clasificada provisionalmente, según lo dispuesto en la Regla 3 4), en la Categoría A, B, C o D.
- 7) Por “zona especial” se entiende cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas.

Son zonas especiales:

- a) la zona del Mar Báltico, y
- b) la zona del Mar Negro.

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

## Regla 2

### *Ambito de aplicación*

- 1) A menos que se prescriba expresamente otra cosa, las disposiciones del presente Anexo se aplicarán a todos los buques que transporten sustancias nocivas líquidas a granel.
- 2) Cuando en un espacio de carga de un buque-tanque químico se transporte un cargamento sujeto a las disposiciones del Anexo I del presente Convenio, se aplicarán también las prescripciones pertinentes de dicho Anexo I.
- 3) La Regla 13 del presente Anexo sólo se aplicará a los buques que transporten sustancias clasificadas, a efectos de control de descargas, en las Categorías A, B o C.

## Regla 3

### *Clasificación en Categorías y lista de sustancias nocivas líquidas.*

- 1) A los efectos de las Reglas del presente Anexo, excepto la Regla 13, las sustancias nocivas líquidas se dividirán en las cuatro Categorías siguientes:
  - a) Categoría A – Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, supondrían un riesgo grave para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio grave de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, lo cual justifica la aplicación de medidas rigurosas contra la contaminación.
  - b) Categoría B – Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, supondrían un riesgo para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, lo cual justifica la aplicación de medidas especiales contra la contaminación.
  - c) Categoría C – Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, supondrían un riesgo leve para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio leve de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, lo cual exige condiciones operativas especiales.
  - d) Categoría D – Sustancias nocivas líquidas que si fueran descargadas en el mar, procedentes de operaciones de limpieza o deslastrado de tanques, supondrían un riesgo perceptible para la salud humana o para los recursos marinos, o irían en perjuicio mínimo de los alicientes recreativos o de los usos legítimos del mar, lo cual exige alguna atención a las condiciones operativas.

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

#### **Regla 4**

##### *Otras sustancias líquidas*

- 1) Las sustancias enumeradas en el Apéndice III de este Anexo han sido evaluadas y excluidas de las Categorías A, B, C y D, tal como se definen en la Regla 3 1) del presente Anexo, porque actualmente se estima que su descarga en el mar, procedente de operaciones de limpieza o deslastrado de buques, no supone ningún perjuicio para la salud humana, los recursos marinos y los alicientes recreativos o los usos legítimos del mar.
- 2) La descarga de aguas de sentina o de lastre, o de otros residuos o mezclas que contengan únicamente sustancias enumeradas en el Apéndice III del presente Anexo, no estará sujeta a lo prescrito en este Anexo.
- 3) La descarga en el mar de lastre limpio o separado no estará sujeta a lo prescrito en este Anexo.

#### **Regla 5**

##### *Descargas de sustancias nocivas líquidas*

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

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

- 1) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría A, tal como se definen en la Regla 3 1) a) de este Anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de

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

- a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;
- b) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar; y
- c) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

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

- a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;
- b) que los métodos y dispositivos de descarga estén aprobados por la Administración. Estos métodos y dispositivos se basarán en normas elaboradas por la Organización y garantizarán que la concentración y el régimen de descarga del efluente son tales que la concentración de la sustancia descargada no excede de una parte por millón en la porción de la estela del buque inmediata a su popa;
- c) que la cantidad máxima de carga echada al mar desde cada tanque y desde sus correspondientes tuberías no excede de la cantidad máxima permitida de acuerdo con los métodos mencionados en el apartado b) de este párrafo, la cual no será en ningún caso mayor de 1 metro cúbico ó  $1/3.000$  de la capacidad del tanque en metros cúbicos;
- d) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar; y
- e) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.

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

- a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;
  - b) que los métodos y dispositivos de descarga estén aprobados por la Administración. Estos métodos y dispositivos se basarán en normas elaboradas por la Organización y garantizarán que la concentración y el régimen de descarga del efluente son tales que la concentración de la sustancia descargada no excede de 10 partes por millón en la porción de la estela del buque inmediata a su popa;
  - c) que la cantidad máxima de carga echada al mar desde cada tanque y desde sus correspondientes tuberías no excede de la cantidad máxima permitida de acuerdo con los métodos mencionados en el apartado d) de este párrafo, la cual no será en ningún caso mayor de 3 metros cúbicos ó 1/1.000 de la capacidad del tanque en metros cúbicos;
  - d) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar; y
  - e) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.
- 4) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría D, tal como se definen en la Regla 3 1) d) de este Anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques 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 la concentración de las mezclas no sea superior a una parte de la sustancia por cada 10 partes de agua; y
  - c) que se efectúe la descarga a una distancia no inferior a 12 millas marinas de la tierra más próxima.
- 5) Podrán utilizarse métodos de ventilación aprobados por la Administración para retirar residuos de carga de un tanque. Tales métodos se basarán en normas elaboradas por la Organización. Si hubiera que lavar después del tanque, la descarga en el mar de las aguas de lavado resultantes se efectuará de conformidad con lo dispuesto en uno de los párrafos 1), 2), 3) ó 4) de esta Regla, según proceda.
- 6) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias no incluidas en ninguna Categoría, ni clasificadas siquiera provisionalmente o evaluadas en la forma que prescribe la Regla 4 1) de este Anexo, así como la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias.

#### **Sustancias de las Categorías A, B y C dentro de las zonas especiales**

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

- 7) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría A, tal como se definen en la Regla 3 1) 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 serán descargados en una de las instalaciones receptoras que establecerán los Estados ribereños de las zonas especiales de conformidad con la Regla 7 del presente Anexo, hasta que la concentración de la sustancia en el efluente recibido por la instalación sea igual o inferior a la concentración residual prescrita para esa sustancia en la Columna IV del Apéndice II de este Anexo y se haya vaciado el tanque. Los residuos que queden entonces en el tanque, siempre que hayan sido diluidos ulteriormente mediante adición de un volumen de agua no inferior al 5% del volumen total del tanque, podrán ser descargados en el mar cuando se cumplan también todas las condiciones siguientes:

- a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;
  - b) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar; y
  - c) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.
- 8) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría B, tal como se definen en la Regla 3 1) b) de este Anexo, así como la de aquellas otras sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias, a menos que se cumplan todas las condiciones siguientes:
- a) que el tanque, una vez descargado, haya sido lavado con un volumen de agua no inferior a 0,5% de su capacidad total y se hayan descargado los residuos resultantes en una instalación receptora hasta quedar el tanque vacío;
  - b) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, si se trata de buques con propulsión propia, o de 4 nudos en el caso de los buques sin medios propios de propulsión;
  - c) que los métodos y dispositivos utilizados para efectuar la descarga y el lavado estén aprobados por la Administración. Estos métodos y dispositivos se basarán en normas elaboradas por la Organización y garantizarán que la concentración y el régimen de descarga del efluente son tales que la concentración de la sustancia descargada no excede de una parte por millón en la porción de la estela del buque inmediata a su popa;
  - d) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar; y
  - e) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.
- 9) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias de la Categoría C, tal como se definen en la Regla 3 1) c) de este Anexo, así como la de aquellas otras

sustancias que hayan sido provisionalmente clasificadas en dicha Categoría y la de aguas de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias, a menos que se cumplan todas las condiciones siguientes:

- a) que el buque esté en ruta navegando a una velocidad de 7 nudos por lo menos, 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 correspondientes tuberías no excede de la cantidad máxima permitida de acuerdo con los métodos mencionados en el apartado b) de este párrafo, la cual no será en ningún caso mayor de 1 metro cúbico ó 1/3.000 de la capacidad del tanque en metros cúbicos;
  - d) que se efectúe la descarga por debajo de la línea de flotación, teniendo en cuenta el emplazamiento de las tomas de mar; y
  - e) que se efectúe la descarga hallándose el buque a no menos de 12 millas marinas de distancia de la tierra más próxima y en aguas de profundidad no inferior a 25 metros.
- 10) Podrán utilizarse métodos de ventilación aprobados por la Administración para retirar residuos de carga de un tanque. Tales métodos se basarán en normas elaboradas por la Organización. Si hubiera que lavar después el tanque, la descarga en el mar de las aguas de lavado resultantes se efectuará de conformidad con lo dispuesto en uno de los párrafos 7), 8) ó 9) de esta Regla, según proceda.
- 11) Estará prohibida la descarga en el mar de sustancias no incluidas en ninguna Categoría, ni clasificadas siquiera provisionalmente o evaluadas en la forma que prescribe la Regla 4 1) de este Anexo, así como las de agua de lastre y de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias.
- 12) Las prescripciones de esta Regla en ningún caso entrañarán la prohibición de que un buque retenga a bordo los residuos de un cargamento de la Categoría B o C y que los descargue en el mar, fuera de una zona especial, de conformidad con lo prescrito en los párrafos 2) ó 3), respectivamente, de esta Regla.
- 13) a) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio ribereños de una zona especial determinada acordarán y fijarán de común acuerdo una fecha límite para dar cumplimiento a lo prescrito en la Regla 7 1) del presente Anexo y a partir de la cual se pondrán en práctica las prescripciones de los párrafos 7), 8), 9) y 10) de esta Regla respecto a la zona en cuestión, y notificarán a la Organización la fecha así fijada con seis meses al menos de antelación. La Organización notificará inmediatamente dicha fecha a todas las Partes.
- b) Si la fecha de entrada en vigor del presente Convenio es anterior a la fijada de conformidad con el apartado a) de este párrafo, se aplicarán las prescripciones de los párrafos 1), 2) y 3) de esta Regla durante el periodo que medie entre ambas.

## Regla 6

### *Excepciones*

La Regla 5 del presente Anexo no se aplicará:

- a) a la descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas, o de mezclas que contengan tales sustancias, cuando sea necesaria para proteger la seguridad del buque o para salvar vidas en el mar;
- b) a la descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas, o de mezclas que contengan tales sustancias, resultante de averías sufridas por un buque o por sus equipos:
  - i) siempre que después de producirse la avería o de descubrirse la descarga se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar la descarga o reducir a un mínimo tal descarga; y
  - ii) salvo que el propietario o el Capitán hayan actuado ya sea con intención de causar la avería, o con imprudencia temeraria y a sabiendas de que con toda probabilidad iba a producirse una avería; o
- c) a la descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas, o mezclas que contengan tales sustancias, previamente aprobadas por la Administración, cuando sean empleadas para combatir casos concretos de contaminación a fin de reducir los daños resultantes de tal contaminación. Toda descarga de esta índole quedará sujeta a la aprobación de cualquier Gobierno con jurisdicción en la zona donde se tenga intención de efectuar la descarga.

## Regla 7

### *Instalaciones y servicios de recepción*

- 1) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que para atender a los buques que utilicen sus puertos, terminales o puertos de reparaciones se establecerán las siguientes instalaciones y servicios de recepción:
  - a) los puertos y los terminales de carga y descarga tendrán instalaciones y servicios adecuados para recibir de los buques que transporten sustancias nocivas líquidas, sin causarles demoras innecesarias, los residuos y mezclas con contenido de tales sustancias que queden por eliminar a bordo de dichos buques en virtud de la aplicación del presente Anexo;
  - b) los puertos de reparaciones de buques en los que se reparen buques-tanque químicos tendrán instalaciones adecuadas para recibir residuos y mezclas que contengan sustancias nocivas líquidas.
- 2) Los Gobiernos de las Partes determinarán qué clase de servicios e instalaciones se establecen en cumplimiento del párrafo 1) de esta Regla, en cada puerto de carga y descarga, en cada terminal y en cada puerto de reparaciones situados en sus territorios y lo notificarán a la Organización.

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

## **Regla 8**

### *Medidas de control*

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

### **Sustancias de la Categoría A en todas las zonas**

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

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

3) Cuando el tanque sea lavado:

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

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

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

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

- b) un inspector debidamente autorizado por esa Parte certifique en el Libro Registro de Carga:
- i) que se han vaciado el tanque y sus bombas y tuberías correspondientes, y que la cantidad de cargamento que queda en el tanque es igual o inferior a la cantidad en que se basa el método aprobado de limpieza previa que se menciona en el inciso ii) de este apartado;
  - ii) que se han realizado operaciones de limpieza previa de conformidad con el método aprobado por la Administración aplicable al tanque y a la sustancia en cuestión; y
  - iii) que se han descargado en una instalación receptora las aguas de lavado resultantes de tales operaciones de limpieza previa del tanque y se ha vaciado dicho tanque;
- c) la descarga en el mar de los residuos que puedan quedar se efectúe de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3) b) de la presente Regla y se haga el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga.

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

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

- a) cuando se desembarque parte del cargamento de un tanque, o la totalidad de su cargamento sin limpiarlo, se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;
- b) cuando el tanque sea limpiado en alta mar:
  - i) se agotarán las tuberías de conducción de la carga que sirvan a ese tanque y se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;
  - ii) la cantidad de sustancia que quede en el tanque no excederá de la cantidad máxima de esa sustancia que esté permitido descargar en el mar en virtud de la Regla 5 2) c) del presente Anexo, fuera de las zonas especiales si se trata de sustancias de la Categoría B, o en virtud de los párrafos 3) c) y 9) de esa misma Regla, respectivamente, fuera y dentro de las zonas especiales, si se trata de sustancias de la Categoría C. Se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;
  - iii) si está previsto descargar en el mar la cantidad de sustancia que quede en el tanque, se efectuará la descarga de conformidad con los métodos aprobados y se aplicarán las normas de dilución de la sustancia prescritas para que tal descarga esté permitida. Se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga; o
  - iv) si no se descargan en el mar las aguas de lavado del tanque y se lleva a cabo algún trasvase de dichas aguas a bordo, se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga; y

- v) toda descarga ulterior en el mar de las aguas de lavado del tanque se efectuará de conformidad con lo prescrito en la Regla 5 del presente Anexo para la zona de que se trate y para la Categoría correspondiente a la sustancia en cuestión;
- c) cuando el tanque sea limpiado en puerto:
  - i) se descargarán las aguas de lavado del tanque en una instalación receptora y se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga; o
  - ii) se retendrán a bordo las aguas de lavado del tanque y se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga indicando el emplazamiento y reparto a bordo de dichas aguas;
- d) si, después de desembarcar una sustancia de la Categoría C estando el buque dentro de una zona especial, hay que retener a bordo residuos o aguas de lavado de los tanques hasta que el buque esté fuera de esa zona especial, el Capitán lo hará constar mediante el asiento correspondiente en el Libro Registro de Carga; en tal caso, será de aplicación lo prescrito en la Regla 5 3) del presente Anexo.

#### **Sustancias de la Categoría B dentro de las zonas especiales**

- 6) A reserva de aquellas medidas de vigilancia y refrendo por parte del inspector designado o autorizado que el Gobierno de la Parte estime necesarias, el Capitán de un buque hará cumplir las siguientes disposiciones en lo concerniente a sustancias de la Categoría B dentro de una zona especial:
- a) cuando se desembarque parte del cargamento de un tanque, o la totalidad de su cargamento sin limpiarlo, se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;
  - b) hasta que ese tanque haya sido limpiado irán anotándose también en el Libro Registro de Carga todas las operaciones de bombeo o trasvase relativas a dicho tanque;
  - c) cuando el tanque sea lavado, el efluente resultante de la operación de lavado, que contendrá un volumen de agua no inferior a 0,5% del volumen total del tanque, será descargado desde el buque en una instalación receptora hasta que se hayan vaciado el tanque y sus bombas y tuberías correspondientes. Se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;
  - d) cuando el tanque sea limpiado y vaciado nuevamente en alta mar, el Capitán cuidará de comprobar:
    - i) que se aplican los métodos aprobados enunciados en la Regla 5 8) c) del presente Anexo y que se hacen los asientos pertinentes en el Libro Registro de Carga; y
    - ii) que toda descarga en el mar se efectúa de conformidad con lo prescrito en la Regla 5 8) del presente Anexo y que se hace el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;

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

#### **Sustancias de la Categoría D en todas las zonas**

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

- a) cuando se desembarque parte del cargamento de un tanque, o la totalidad de su cargamento sin limpiarlo, se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;
- b) cuando el tanque sea limpiado en alta mar:
  - i) se agotarán las tuberías de conducción de la carga que sirvan a ese tanque y se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;
  - ii) si está previsto descargar en el mar la cantidad de sustancia que quede en el tanque, se aplicarán las normas de dilución de la sustancia prescritas para que tal descarga esté permitida. Se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;
  - iii) si no se descargan en el mar las aguas de lavado del tanque y se lleva a cabo algún trasvase de dichas aguas a bordo, se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga;
  - iv) toda descarga ulterior en el mar de las aguas de lavado del tanque se efectuará de conformidad con lo prescrito en la Regla 5 4) del presente Anexo;
- c) cuando el tanque sea limpiado en puerto:
  - i) se descargarán las aguas de lavado del tanque en una instalación receptora y se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga; o
  - ii) se retendrán a bordo las aguas de lavado del tanque y se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga indicando el emplazamiento y reparto a bordo de dichas aguas.

#### **Descargas procedentes de tanques de decantación**

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

9) Todos los residuos, incluidos los de las sentinas de las cámaras de bombas, que sean retenidos a bordo en un tanque de decantación y que contengan alguna sustancia de la Categoría B, si el buque se encuentra fuera de una zona especial, o de la

Categoría C en todas las zonas, en proporción superior a las cantidades máximas estipuladas en la Regla 5 2) c), 3) c) ó 9) c) del presente Anexo, según proceda, serán descargados en una instalación receptora. Se hará el asiento pertinente en el Libro Registro de Carga.

## Regla 9

### *Libro Registro de Carga*

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

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

- i) embarque de cargamento;
- ii) desembarque de cargamento;
- iii) trasvase de carga;
- iv) trasvase de carga, de residuos de carga o de mezclas que contengan carga a un tanque de decantación;
- v) limpieza de los tanques de carga;
- vi) trasvase desde los tanques de decantación;
- vii) lastrado de los tanques de carga;
- viii) trasvase del agua de lastre contaminada;
- ix) descarga en el mar de conformidad con lo prescrito en la Regla 5 del presente Anexo.

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

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

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

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

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

## Regla 10

### *Visitas*

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

- a) Una visita inicial, antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el Certificado prescrito en la Regla 11 del presente Anexo, la cual incluirá una inspección de la estructura, equipos, instalaciones y su distribución, así como de los materiales del buque en cuanto hayan de cumplir con este Anexo. Esta visita permitirá asegurarse de que el buque cumple plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo.
- b) Visitas periódicas, a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, encaminadas a garantizar que la estructura, equipos, instalaciones y su distribución así como los materiales empleados cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo. Sin embargo, en caso de que se prorrogue la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (1973) de conformidad con lo preceptuado en la Regla 12 2) ó 4) de este Anexo, el intervalo de las visitas periódicas podrá ser ampliado en consecuencia.
- c) Visitas intermedias a intervalos especificados por la Administración que no excedan de treinta meses y que permitan garantizar que los equipos y las bombas y tuberías correspondientes cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo y están en buenas condiciones de funcionamiento. Estas visitas serán anotadas en el Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (1973) expedido en virtud de la Regla 11 de este Anexo.

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

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

## Regla 11

### *Expedición de Certificados*

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

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

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

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

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

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

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

## Regla 12

### *Duración del Certificado*

- 1) El certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (1973) se expedirá para un periodo de validez estipulado por la Administración; este periodo no excederá de cinco años desde la fecha de expedición, salvo en los casos previstos en los párrafos 2) y 4) de esta Regla.
- 2) Si un buque, en la fecha de expiración de su Certificado, no se encuentra en un puerto o terminal mar adentro sometidos a la jurisdicción de la Parte en el Convenio cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar, la Administración podrá prorrogar la validez del Certificado. Esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda seguir viaje y llegar al Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar, o en el que vaya a ser inspeccionado, y aún así sólo en caso de que se estime oportuno y razonable hacerlo.
- 3) Ningún Certificado podrá ser prorrogado con el citado fin por un periodo superior a cinco meses y el buque al que se haya concedido tal prórroga no estará autorizado, cuando llegue al Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar o al puerto en el que vaya a ser inspeccionado, a salir de ese puerto o Estado sin obtener antes un Certificado nuevo.
- 4) Todo Certificado que no haya sido prorrogado de acuerdo con las disposiciones del párrafo 2) de esta Regla podrá ser prorrogado por la Administración para un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de expiración indicada en el mismo.
- 5) El Certificado dejará de tener validez si se hacen alteraciones importantes en la estructura, equipos, instalaciones y su distribución o en los materiales prescritos por este Anexo, sin la aprobación de la Administración, salvo las reposiciones normales de tales equipos o instalaciones para fines de reparación o mantenimiento, o si no se han efectuado las visitas intermedias especificadas por la Administración en cumplimiento de la Regla 10 1) c) del presente Anexo.
- 6) Todo Certificado expedido a un buque perderá su validez desde el momento en que se abandere dicho buque en otro Estado, salvo en los casos previstos en el párrafo 7) de esta Regla.
- 7) Al abanderarse un buque en otra Parte, el Certificado sólo tendrá validez hasta vencer un plazo máximo de cinco meses, si no caduca antes dicho Certificado, o hasta que la Administración expida otro Certificado si esta condición se cumple antes. Tan pronto como sea posible después del nuevo abanderamiento, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón había tenido el buque derecho a enarbolar hasta entonces remitirá a la Administración una copia del Certificado que llevaba el buque antes de cambiar de pabellón y, a ser posible, una copia del informe de inspección correspondiente.

## Regla 13

### *Prescripciones para reducir a un mínimo la contaminación accidental*

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

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

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

## Apéndice I

### PAUTAS PARA DETERMINAR LAS CATEGORÍAS DE LAS SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS

- Categoría A** Sustancias bioacumulables y que pueden crear riesgos para la vida acuática o la salud humana; o que son muy tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 4, definido por TLM menor de 1 ppm); también se incluyen en esta Categoría algunas otras sustancias que son moderadamente tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 3, definido por TLM igual o mayor de 1, pero menor de 10 ppm) cuando se da particular importancia a otros factores del perfil de peligrosidad o a las características especiales de la sustancia.
- Categoría B** Sustancias bioacumulables con una retención corta, del orden de una semana a lo sumo; o que pueden alterar el sabor o el olor de los alimentos de origen marino; o que son moderadamente tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 3, definido por TLM igual o mayor de 1 ppm, pero menor de 10 ppm); también se incluyen en esta Categoría algunas otras sustancias que son ligeramente tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 2, definido por TLM igual o mayor de 10 ppm, pero menor de 100 ppm) cuando se da particular importancia a otros factores del perfil de peligrosidad o a las características especiales de la sustancia.
- Categoría C** Sustancias ligeramente tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 2, definido por TLM igual o mayor de 10, pero menor de 100 ppm), así como algunas otras sustancias que son prácticamente no tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 1, definido por TLM igual o mayor de 100 ppm, pero menor de 1.000 ppm) cuando se da particular importancia a otros factores del perfil de peligrosidad o a las características especiales de la sustancia.
- Categoría D** Sustancias que son prácticamente no tóxicas para la vida acuática (con arreglo a un índice de peligrosidad 1, definido por TLM igual o mayor de 100 ppm, pero menor de 1.000 ppm); o que forman depósitos en el fondo del mar con una demanda biológica de oxígeno (DBO) elevada; o que son altamente peligrosas para la salud humana, con un LD<sub>50</sub> menor de 5 mg/kg; o que causan un menoscabo moderado en los alicientes recreativos del medio marino debido a su persistencia, su olor o sus características tóxicas o irritantes, pudiendo impedir el uso normal de las playas; o que son moderadamente peligrosas para la salud humana, con un LD<sub>50</sub> igual o mayor de 5 mg/kg y menor de 50 mg/kg con ligero menoscabo de los alicientes recreativos del medio marino.
- Otras sustancias líquidas** (a los efectos de la Regla 4 del presente Anexo)  
Sustancias distintas de las clasificadas en las anteriores Categorías A, B, C y D.

**Apéndice II**

**LISTA DE SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS  
TRANSPORTADAS A GRANEL**

Sustancia	Número ONU	Categoría de contaminación que registrá para las descargas en régimen operativo	Concentración residual (porcentaje de peso)	
		(Regla 3 del Anexo II)	(Regla 5 1) del Anexo II)	(Regla 5 7) del Anexo II)
	I	II	III <i>Fuera de las zonas especiales</i>	IV <i>Dentro de las zonas especiales</i>
Aceite de alcanfor	1130	B		
Acetaldehido	1189	C		
Acetato de etilo	1173	D		
Acetato de 2-etoxietilo*	1172	D		
Acetato de iso-amilo	1104	C		
Acetato de iso-butilo	1124	D		
Acetato de metilo	1231	D		
Acetato de n-amilo	1104	C		
Acetato de n-butilo	1123	D		
Acetato de n-propilo*	1276	C		
Acetato de vinilo	1301	C		
Acetona	1090	D		
Acetoncianhidrina	1541	A	0,1	0,05
Acido acético	1842	C		
Acido acrílico*	-	C		
Acido butírico	-	B		
Acido cítrico (10-25%)	-	D		
Acido clorhídrico	1789	D		
Acido cloroacético	1750	C		

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

Sustancia	I	II	III	IV
Acido clorosulfónico	1754	C		
Acido cresílico	2022	A	0,1	0,05
Acido fluorhídrico (40% en solución acuosa)	1790	B		
Acido fórmico	1779	D		
Acido fosfórico	1805	D		
Acido nítrico al 90%	2031/ 2032	C		
Acido heptanoico*	-	D		
Acido láctico	-	D		
Acido oxálico (10-25%)	-	D		
Acido propiónico	1848	D		
Acido sulfúrico	1830/ 1831/ 1832	C		
Acidos nafténicos*	-	A	0,1	0,05
Acrilato de 2-etilhexilo*	-	D		
Acrilato de etilo	1917	D		
Acrilato de iso-butilo	-	D		
Acrilato de metilo	1919	C		
Acrilato de n-butilo	-	D		
Acrilonitrilo	1093	B		
Acroleína	1092	A	0,1	0,05
Adiponitrilo	-	D		
Alcohol alílico	1098	B		
Alcohol bencílico	-	D		
Alcohol 2-etilhexílico	-	C		
Alcohol furfurílico	-	C		
Alcohol iso-butílico	1212	D		
Alcohol metilamílico	-	D		
Alcohol n-amílico	-	D		
Alcohol nonílico*	-	C		
Alcohol n-propílico	1274	D		
Aldehído iso-butírico	2045	C		
Aldehído n-butírico	1129	B		
Alumbre (solución al 15%)	-	D		
Aminoetiletanolamina (Hidroxi-etil-etilendiamina)*	-	D		

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

Sustancia	I	II	III	IV
Amoniaco (al 20% en solución acuosa)	1005	B		
Anhídrido acético	1715	C		
Anhídrido ftálico (licuado)	-	C		
Anhídrido propiónico	1848	D		
Anilina	1547	C		
Benceno	1114	C		
Bicromato sódico (solución)	-	C		
Butilenglicoles	-	D		
Butirato de butilo*	-	B		
Ciclohexano	1145	C		
Ciclohexano iso-propílico	-	D		
Ciclohexanol	-	D		
Ciclohexanona	1915	D		
Ciclohexilamina*	-	D		
p-cimeno (iso-propiltolueno)*	2046	D		
Clorhidrinas (brutas)*	-	D		
Cloroformo	1888	B		
Cloropreno*	1991	C		
p-clorotolueno	-	B		
Cloruro de acetilo	1717	C		
Cloruro de alilo	1100	C		
Cloruro de bencilo	1738	B		
Cloruro de metileno	1593	B		
Cloruro de vinilideno*	1303	B		
Creosota	1334	A	0,1	0,05
Cresoles	2076	A	0,1	0,05
Crotonaldehido	1143	B		
Cumeno	1918	C		
Decahidronaftaleno (Decalina)	1147	D		
Decano*	-	D		
Diaceton alcohol*	1148	D		
Dibromuro de etileno	1605	B		
Diclorobencenos	1591	A	0,1	0,05
Dicloroetano	1184	B		

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

Sustancia	I	II	III	IV
Dicloropropano	2047	B		
Dicloropropeno mezcla (fumigante para el suelo DD)				
Dietilamina	1154	C		
Dietilbenceno (mezcla de isómeros)	2049	C		
Dietilcetona (3 Pentanona)	1156	D		
Dietilentriamina*	2079	C		
Difenilo-óxido de difenilo, mezclas*	-	D		
Di-iso-butil-cetona	1157	D		
Di-iso-butileno*	2050	D		
Di-iso-propanol-amina	-	C		
Di-iso-propilamina	1158	C		
Dimetilamina (al 40% en solución acuosa)	1160	C		
Dimetiletanolamina (2-Dimetilaminoetanol)*	2051	C		
Dimetilformamida	-	D		
1, 4 Dioxano*	1165	C		
Dodecilbenceno	-	C		
Epiclorhidrina	2023	B		
Estireno monómero	2055	C		
Eter dibencílico*	-	C		
Eter dicloroetílico	1916	B		
Eter dietílico	1155	D		
Eter di-iso-propílico*	1159	D		
Eter monoetílico del dietilenglicol	-	C		
Eter monoetílico del etilenglicol (Metil "cellosolve")	-	C		
Etilamilcetona	-	C		
Etilbenceno	1175	C		
Etilcicloexano	-	D		
Etilencianhidrina*	-	D		
Etilenclorhidrina (2 cloroetanol)*	1135	D		

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

Sustancia	I	II	III	IV
Etilendiamina	1604	C		
2-etil - 3-propilacroleina*	-	B		
Fenol	1671	B		
Formaldehido (solución 37-50%)	1198	C		
Fosfato de tritolilo (fosfato de tricresilo)*	-	B		
Fósforo (elemental)	1338	A	0,01	0,005
Hexametilendiamina*	1783	C		
Hidróxido cálcico (solución)	-	D		
Hidróxido sódico	1824	C		
Isoforona	-	D		
Iso-octano*	-	D		
Iso-pentano	-	D		
Isopreno	1218	D		
Iso-propilamina	1221	C		
Lactato de etilo*	1192	D		
Metacrilato de butilo	-	D		
Metacrilato de iso-butilo	-	D		
Metacrilato de metilo	1247	D		
2-Metil 5-etilpiridina*	-	B		
$\alpha$ -Metilestireno*	-	D		
2-Metilpenteno*	-	D		
Monoclorobenceno	1134	B		
Monoetanolamina	-	D		
Monoisopropanolamina	-	C		
Monoisopropilamina	-	C		
Monometiletanolamina	-	C		
Mononitrobenceno	-	C		
Morfolina*	2054	C		
Naftaleno (licuado)	1334	A	0,1	0,05
2-Nitropropano	-	D		
o-Nitrotolueno	1664	C		
Nonilfenol	-	C		
n-Octanol	-	C		
Oleum	1831	C		
Oxido de mesitilo*	1229	C		
Pentacloroetano	1669	B		

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

Sustancia	I	II	III	IV
Pentaclorofenato sódico (solución)	-	C		
n-Pentano	1265	C		
Percloroetileno (Tetracloroetileno)	1897	B		
Peróxido de hidrógeno (más del 60%)	2015	C		
Piridina	1282	B		
Potasa cáustica (Hidróxido potásico)	1814	C		
$\beta$ -Propiolactona*	-	B		
n-Propilamina	1277	C		
Propionaldehido	1275	D		
Sebo	-	D		
Sulfonato de alquilbenceno (cadena recta) (cadena ramificada)	-	C		
Sulfuro de Carbono	1131	A	0,01	0,005
Tetracloruro de carbono	1846	B		
Tetracloruro de silicio	1818	D		
Tetracloruro de titanio	-	D		
Tetraetilplomo	1649	A	0,1	0,05
Tetrahidrofurano	-	D		
Tetrahidronaftaleno	1540	C		
Tetrametilbenceno	-	D		
Tetrametilplomo	1649	A	0,1	0,05
Tolueno	1294	C		
Tolueno diisocianato*	2078	B		
Trementina (madera)	1299	B		
Tricloroetano	-	C		
Tricloroetileno	1710	B		
Trietanolamina	-	D		
Trietilamina	1296	C		
Trimetilbenceno*	-	C		
Xileno (mezcla de isómeros)	1307	C		

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

### Apéndice III

#### LISTA DE OTRAS SUSTANCIAS LIQUIDAS TRANSPORTADAS A GRANEL

Aceite de coco	Dipropilenglicol
Aceite de hígado de bacalao	Eter dibutilico
Aceite de oliva	Etilenglicol
Aceite de ricino	Glicerina
Acetato de iso-propilo	n-Heptano
Acetato de metilamilo	Hepteno (mezcla de isómeros)
Acetonitrilo (Cianuro de metilo)	n-Hexano
Agua	Leche
Alcohol n-butílico	Ligroína
Alcohol n-decílico	Melaza
Alcohol etílico	Metiletilcetona (2-butanona)
Alcohol iso-decílico	Oxido de propileno
Alcohol iso-propílico	Polipropilenglicol
Alcohol metílico	Propilenglicol
Alcohol octidecílico	Propileno tetramero
Alcohol ter-amílico	Propileno trimero
Alcoholes grasos (C <sub>12</sub> -C <sub>20</sub> )	Sorbitol
Azufre líquido	Tridecanol
Butirolactona	Trietilenglicol
Cloruro cálcico (solución)	Trietilentetramina
Dietanolamina	Tripropilenglicol
Dietilenglicol	Vino
Dipenteno	Zumos cítricos



**d) Lastrado de los tanques de carga**

15. Identidad del(de los) tanque(s) lastrado(s)
16. Fecha y situación del buque al comenzar el lastrado

**e) Limpieza de los tanques de carga**

**Sustancias de la Categoría A**

17. Identidad del(de los) tanque(s) limpiado(s)
18. Fecha y lugar de limpieza
19. Método(s) de limpieza
20. Emplazamiento de la instalación receptora utilizada
21. Concentración del efluente al cesar la descarga en la instalación receptora
22. Cantidad que queda en el tanque
23. Procedimiento de limpieza final y cantidad de agua introducida en el tanque
24. Fecha y lugar de descarga en el mar
25. Procedimiento y equipo utilizados para la descarga en el mar

**Sustancias de las Categorías B, C y D**

26. Procedimiento de lavado utilizado
27. Cantidad de agua utilizada
28. Fecha y lugar de descarga en el mar
29. Procedimiento y equipo utilizado para la descarga en el mar

**f) Trasvase de agua de lastre contaminada**

30. Identidad del(de los) tanque(s)
31. Fecha y situación del buque al comenzar la descarga en el mar
32. Fecha y situación del buque al concluir la descarga en el mar
33. Velocidad(es) del buque durante la descarga

..... Firma del Capitán

- 34. Cantidad descargada en el mar
- 35. Cantidad de agua contaminada trasvasada al(a los) tanque(s) de decantación (identificar el(los) tanque(s) de decantación)
- 36. Fecha y puerto de descarga en instalaciones receptoras en tierra (de ser esto aplicable)

**g) Traslado desde tanques de decantación/eliminación de residuos**

- 37. Identidad del(de los) tanque(s) de decantación
- 38. Cantidad eliminada de cada tanque
- 39. Método de eliminación de residuos:
  - a) en instalaciones receptoras
  - b) mezclados con la carga
  - c) trasvasados a otro(s) tanque(s) (identificar el(los) tanque(s))
  - d) otros métodos
- 40. Fecha y puerto de eliminación de residuos

**h) Descargas accidentales o excepcionales**

- 41. Fecha y hora del suceso
- 42. Lugar o situación del buque en el momento del suceso
- 43. Cantidad aproximada, nombre y categoría de la sustancia
- 44. Circunstancias de la descarga o escape y observaciones generales

..... Firma del Capitán

**Apéndice V**

**MODELO DE CERTIFICADO**

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

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

*(Sello oficial)*

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

.....  
*(nombre oficial completo del país)*

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

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

**CERTIFICO:**

1. Que este buque ha sido inspeccionado de conformidad con las disposiciones de la Regla 10 del Anexo II del Convenio.
2. Que la inspección ha permitido comprobar que el proyecto, la construcción y el equipo del buque son suficientes para reducir a un mínimo las descargas involuntarias de sustancias nocivas líquidas en el mar.
3. Que, a efectos de aplicación de la Regla 5 del Anexo II del Convenio, la Administración ha aprobado las siguientes disposiciones y procedimientos:

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

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

Expedido en.....  
*(lugar de expedición del Certificado)*

..... 19 ..

.....  
*(firma del funcionario debidamente autorizado que expida el Certificado)*

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

### Visitas intermedias

Certifico que en la visita intermedia prescrita en la Regla 10 1) c) del Anexo II del Convenio se ha comprobado que este buque y el estado del mismo cumplen con las disposiciones pertinentes del citado Convenio.

Firmado .....  
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

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

Firmado .....  
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

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

De acuerdo con las disposiciones de la Regal 12 2) y 4) del Anexo II del Convenio se proroga la validez del presente Certificado hasta

.....

Firmado .....  
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar .....

Fecha .....

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

## ANEXO III

### REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR SUSTANCIAS PERJUDICIALES TRANSPORTADAS POR VIA MARITIMA EN PAQUETES, CONTENEDORES, TANQUES PORTATILES Y CAMIONES-CISTERNA O VAGONES-TANQUE

#### Regla 1

##### *Ámbito de aplicación*

- 1) A menos que se disponga expresamente otra cosa, las Reglas del presente Anexo se aplicarán a todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones-cisterna o vagones-tanque.
- 2) Este transporte de sustancias perjudiciales estará prohibido a menos que se realice de acuerdo con las disposiciones del presente Anexo.
- 3) A fin de complementar las disposiciones del presente Anexo, el Gobierno de cada Parte en el Convenio publicará, o hará publicar, prescripciones detalladas relativas a embalaje, marcado y etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas, excepciones y notificación con objeto de prevenir o reducir a un mínimo la contaminación del medio marino por las sustancias perjudiciales.
- 4) A los efectos del presente Anexo, los recipientes vacíos, así como los contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna y vagones-tanque que hayan servido anteriormente para el transporte de sustancias perjudiciales serán tratados como si fueran sustancias perjudiciales a menos que se hayan tomado precauciones adecuadas para garantizar que no contienen ningún residuo peligroso para el medio marino.

#### Regla 2

##### *Embalaje*

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

#### Regla 3

##### *Marcado y etiquetado*

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

## **Regla 4**

### *Documentación*

- 1) En todos los documentos relativos al transporte marítimo de sustancias perjudiciales en los que se mencionen esas sustancias se utilizará el nombre técnico correcto de las mismas (no sus nombres comerciales).
- 2) Los documentos de embarque presentados por el expedidor incluirán un certificado o declaración de que el cargamento cuyo transporte se solicita está debidamente empaquetado, marcado y etiquetado, y en las condiciones de transporte exigidas para que sean mínimos los riesgos de dañar el medio marino.
- 3) Todo buque que transporte sustancias perjudiciales llevará una lista o manifiesto especial enumerando las sustancias perjudiciales que haya a bordo y la situación de las mismas. En lugar de esa lista o manifiesto especial se podrá utilizar un plano detallado de estiba que muestre la situación de todas las sustancias perjudiciales a bordo. El propietario del buque o su agente en tierra conservará también copias de dichos documentos hasta que las sustancias perjudiciales hayan sido descargadas.
- 4) En caso de que el buque lleve lista o manifiesto especial, o plano detallado de estiba, de acuerdo con lo prescrito para el transporte de mercancías peligrosas por el Convenio internacional vigente para la seguridad de la vida humana en el mar, los documentos exigidos a efectos del presente Anexo podrán estar combinados con los correspondientes a las mercancías peligrosas. Cuando se combinen los documentos, se establecerá en ellos una clara distinción entre las mercancías peligrosas y las demás sustancias perjudiciales.

## **Regla 5**

### *Estiba*

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

## **Regla 6**

### *Limitaciones cuantitativas*

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

## **Regla 7**

### *Excepciones*

- 1) La descarga por echazón de las sustancias perjudiciales transportadas en paquetes, contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna o vagones-tanque estará prohibida a menos que sea necesaria para proteger la seguridad del buque o salvar vidas en el mar.
- 2) A reserva de las disposiciones del presente Convenio se tomarán medidas adecuadas, de acuerdo con las propiedades físicas, químicas y biológicas de las sustancias perjudiciales, para reglamentar la expulsión al mar de las aguas de limpieza de derrames, a condición de que el cumplimiento de tales medidas no disminuya la seguridad del buque y de las personas a bordo.

## **Regla 8**

### *Notificación*

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

## ANEXO IV

### REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LAS AGUAS SUCIAS DE LOS BUQUES

#### Regla 1

##### *Definiciones*

A los efectos de este Anexo:

- 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 cámaras de servicios médicos (dispensario, hospital, etc.);
  - c) desagües procedentes de espacios en que se transporten animales vivos;
  - d) otras aguas residuales cuando estén mezcladas con las de 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” significará, a lo largo de la costa nordeste de Australia, desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en latitud 11° Sur, longitud 142°08' Este, hasta un punto de latitud 10°35' Sur, longitud 141°55' Este; desde allí a un punto en latitud 10°00' Sur, longitud 142°00' Este; y luego sucesivamente, a:

latitud 9°10' Sur, longitud 143°52' Este  
latitud 9°00' Sur, longitud 144°30' Este  
latitud 13°00' Sur, longitud 144°00' Este  
latitud 15°00' Sur, longitud 146°00' Este  
latitud 18°00' Sur, longitud 147°00' Este  
latitud 21°00' Sur, longitud 153°00' Este

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

## Regla 2

### *Ambito de aplicación*

Las disposiciones del presente Anexo se aplicarán a:

- a)
  - i) los buques nuevos cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 200 toneladas;
  - ii) los 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, 10 años después de la fecha de entrada en vigor del presente Anexo;
  - ii) los buques existentes cuyo arqueo bruto sea menor de 200 toneladas que estén autorizados para transportar más de 10 personas, 10 años después de la fecha de entrada en vigor del presente Anexo; y a
  - iii) los buques existentes que, sin tener arqueo bruto medido, estén autorizados para transportar más de 10 personas, 10 años después de la fecha de entrada en vigor del presente Anexo.

## Regla 3

### *Visitas*

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

- ii) si el buque está dotado de una instalación para desmenuzar y desinfectar las aguas sucias, dicha instalación es de un tipo homologado por la Administración;
- iii) si el buque está equipado con un tanque de retención, dicho tanque tiene capacidad suficiente, a juicio de la Administración, para retener todas las aguas sucias, habida cuenta del servicio que presta el buque, el número de personas a bordo del mismo y otros factores pertinentes. El tanque de retención estará dotado de medios para indicar visualmente la cantidad del contenido; y que
- iv) el buque está dotado de un conducto que corra hacia el exterior en forma adecuada para descargar las aguas sucias en las instalaciones de recepción y que dicho conducto está provisto de una conexión universal a tierra conforme a lo prescrito en la Regla 11 del presente Anexo.

Esta visita permitirá asegurarse de que los equipos e instalaciones, así como su distribución y los materiales empleados, cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo.

- b) Visitas periódicas, a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, encaminadas a garantizar que los equipos, instalaciones y su distribución así como los materiales empleados cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente Anexo. Sin embargo, en caso de que se prorrogue la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973) de conformidad con lo preceptuado por las Reglas 7 2) ó 4) del presente Anexo, el intervalo de las visitas periódicas podrá ser ampliado en consecuencia.
- 2) Respecto a los buques que no estén sujetos a las disposiciones del párrafo 1) de esta Regla, la Administración dictará medidas apropiadas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones del presente Anexo.
- 3) Las visitas a los buques relativas a la aplicación de las disposiciones del presente Anexo serán llevadas a cabo por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración puede confiar dichas visitas bien a inspectores nombrados a este fin o a organizaciones reconocidas por ella. En cualquier caso, la Administración interesada garantiza plenamente la escrupulosidad y eficiencia de las visitas.
- 4) Una vez efectuada cualquiera de las visitas al buque que se exigen en esta Regla, no se podrá realizar ningún cambio de importancia en los equipos, instalaciones y su distribución o materiales inspeccionados, salvo las reposiciones normales de tales equipos o instalaciones, sin la aprobación de la Administración.

#### **Regla 4**

##### *Expedición de Certificados*

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

2) Tal Certificado será expedido por la Administración o por cualquier persona 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 un buque y, si estima que cumple las disposiciones del presente Anexo, expedir o autorizar la expedición a ese buque de un Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973) de conformidad con el presente Anexo.

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

3) Se hará constar en el Certificado que ha sido expedido a petición de la Administración y se le dará la misma fuerza e igual validez que al expedido de acuerdo con la Regla 4 del presente Anexo.

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

### **Regla 6**

#### *Modelo del Certificado*

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

### **Regla 7**

#### *Validez del Certificado*

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

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

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

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

5) El Certificado dejará de tener validez si se hacen alteraciones importantes en los equipos, instalaciones y su distribución o materiales prescritos, salvo las reposiciones normales de tales equipos o instalaciones, sin la aprobación de la Administración.

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

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

## **Regla 8**

### *Descarga de aguas sucias*

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

- a) que el buque efectúe la descarga a una distancia 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 8 del presente Anexo no se aplicará:

- a) a la descarga de las aguas sucias de un buque cuando sea necesaria para proteger la seguridad del buque y de las personas que lleve a bordo, o para salvar vidas en el mar;
- b) a la descarga de aguas sucias resultantes de averías sufridas por un buque, o por sus equipos, siempre que antes y después de producirse la avería se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo tal descarga.

### **Regla 10**

#### *Instalaciones de recepción*

- 1) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales se establecerán instalaciones de recepción de aguas sucias con capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.
- 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, ambos estarán provistos de una conexión universal cuyas dimensiones se ajustarán a las indicadas en la siguiente tabla:

#### DIMENSIONADO UNIVERSAL DE BRIDAS PARA CONEXIONES DE DESCARGA

Descripción	Dimensión
Diámetro exterior	210 milímetros
Diámetro interior	De acuerdo con el diámetro exterior del conducto
Diámetro de círculo de pernos	170 milímetros
Ranuras en la brida	4 agujeros de 18 mm. de diámetro equidistantemente colocados en el círculo de pernos del diámetro citado y prolongados hasta la periferia de la brida por una ranura de 18 mm. de ancho
Espesor de la brida	16 milímetros
Pernos y tuercas: cantidad y diámetro	4 de 16 mm. de diámetro y de longitud adecuada
La brida estará proyectada para acoplar conductos de un diámetro interior máximo de 10 mm. y será de acero u otro material equivalente con una cara plana. La brida y su empacquetadura 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 38 milímetros.

**Apéndice del Anexo IV**

**MODELO DE CERTIFICADO**

**CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN  
DE LA CONTAMINACIÓN POR AGUAS SUCIAS (1973)**

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

.....  
*(nombre oficial completo del país)*

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

Nombre del buque	Señal distintiva (número o letra)	Puerto de matrícula	Arqueo bruto	Número de personas que el buque está autorizado a transportar

Buque nuevo/existente\*

Fecha del contrato de construcción .....

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

Fecha de entrega.....

\* Táchese la designación que no corresponda

**CERTIFICO:**

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

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

Tipo de instalación .....

Nombre del fabricante .....

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

\*b) Descripción del desmenuzador:

Tipo de desmenuzador .....

Nombre del fabricante .....

Calidad de las aguas sucias después de la desinfección .....

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

Capacidad total del tanque de retención ..... m<sup>3</sup>

Emplazamiento .....

d) Un conducto para la descarga de aguas sucias en una instalación de recepción provisto de conexión universal a tierra.

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

\* Táchese según proceda

\*\* Se indicarán los parámetros correspondientes

Este Certificado tiene validez hasta .....

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

..... 19...  
(firma del funcionario que expida el Certificado)

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

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

.....

Firmado.....  
(firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar.....

Fecha.....

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

## ANEXO V

### REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LAS BASURAS DE LOS BUQUES

#### Regla 1

##### *Definiciones*

A los efectos del presente Anexo:

- 1) Por "basuras" se entiende toda clase de restos de víveres -salvo el pescado fresco y cualesquiera porciones del mismo- así como los residuos resultantes de las faenas domésticas y trabajo rutinario del buque en condiciones normales de servicio, los cuales suelen echarse continua o periódicamente; este término no incluye las sustancias definidas o enumeradas en otros Anexos del presente Convenio.
- 2) "Tierra más próxima". La expresión "de la tierra más próxima" significa desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate, de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente Convenio, "de la tierra más próxima" significará, a lo largo de la costa nordeste de Australia, desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en latitud  $11^{\circ}$  Sur, longitud  $142^{\circ}08'$  Este, hasta un punto de latitud  $10^{\circ}35'$  Sur, longitud  $141^{\circ}55'$  Este; desde allí a un punto de latitud  $10^{\circ}00'$  Sur, longitud  $142^{\circ}00'$  Este; y luego sucesivamente, a:

latitud  $9^{\circ}10'$  Sur, longitud  $143^{\circ}52'$  Este  
latitud  $9^{\circ}00'$  Sur, longitud  $144^{\circ}30'$  Este  
latitud  $13^{\circ}00'$  Sur, longitud  $144^{\circ}00'$  Este  
latitud  $15^{\circ}00'$  Sur, longitud  $146^{\circ}00'$  Este  
latitud  $18^{\circ}00'$  Sur, longitud  $147^{\circ}00'$  Este  
latitud  $21^{\circ}00'$  Sur, longitud  $153^{\circ}00'$  Este

y, finalmente, desde esta posición hasta un punto de la costa de Australia en latitud  $24^{\circ}42'$  Sur, longitud  $153^{\circ}15'$  Este.

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

#### Regla 2

##### *Ambito de aplicación*

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

### **Regla 3**

#### *Descarga de basuras fuera de las zonas especiales*

- 1) A reserva de lo dispuesto en las Reglas 4, 5 y 6 del presente Anexo:
  - a) se prohíbe echar al mar toda materia plástica, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la 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 cribas con mallas no mayores de 25 milímetros.
- 2) Cuando las basuras estén mezcladas con otros residuos para los que rijan distintas prescripciones de eliminación o descarga se aplicarán las prescripciones más rigurosas.

### **Regla 4**

#### *Prescripciones especiales para la eliminación de basuras*

- 1) A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2) de esta Regla se prohíbe echar al mar cualesquiera materias reguladas por el presente Anexo desde las plataformas, fijas o flotantes, dedicadas a la exploración, explotación y consiguiente tratamiento, en instalaciones mar adentro, de los recursos minerales de los fondos marinos, y desde todo buque que se encuentre atracado a dichas plataformas o esté a menos de 500 metros de distancia de las mismas.
- 2) Los restos de comida previamente pasados por un desmenuzador o triturador podrán echarse al mar desde tales plataformas, fijas o flotantes, cuando estén situadas a más de 12 millas de tierra y desde todo buque que se encuentre atracado a dichas plataformas o esté a menos de 500 metros de las mismas. Dichos restos de comida estarán lo bastante desmenuzados o triturados como para pasar por cribas con mallas no mayores de 25 milímetros.

## Regla 5

### *Eliminación de basuras en las zonas especiales*

- 1) A los efectos del presente Anexo las zonas especiales son el Mar Mediterráneo, el Mar Báltico, el Mar Negro, el Mar Rojo y la “zona de los Golfos”, según se definen a continuación:
  - a) Por zona del Mar Mediterráneo se entiende este mar propiamente dicho, con sus golfos y mares interiores, situándose la divisoria con el Mar Negro en el paralelo  $41^{\circ}\text{N}$  y el límite occidental en el meridiano  $5^{\circ}36'\text{W}$  que pasa por el Estrecho de Gibraltar.
  - b) Por zona del Mar Báltico se entiende este mar propiamente dicho, con los Golfos de Botnia y de Finlandia y la entrada al Báltico hasta el paralelo que pasa por Skagen, en el Skagerrak, a  $57^{\circ}44'8\text{N}$ .
  - c) Por zona del Mar Negro se entiende este mar propiamente dicho, separado del Mediterráneo por la divisoria establecida en el paralelo  $41^{\circ}\text{N}$ .
  - d) Por zona del Mar Rojo se entiende este mar propiamente dicho, con los Golfos de Suez y Aqaba, limitado al Sur por la línea loxodrómica entre Ras si Ane ( $12^{\circ}8'5\text{N}$ ,  $43^{\circ}19'6\text{E}$ ) y Husn Murad ( $12^{\circ}40'4\text{N}$ ,  $43^{\circ}30'2\text{E}$ ).
  - e) Por “zona de los Golfos” se entiende la extensión de mar situada al noroeste de la línea loxodrómica entre Ras al Hadd ( $22^{\circ}30'\text{N}$ ,  $59^{\circ}48'\text{E}$ ) y Ras al Fasteh ( $25^{\circ}04'\text{N}$ ,  $61^{\circ}25'\text{E}$ ).
- 2) A reserva de lo dispuesto en la Regla 6 del presente Anexo:
  - a) se prohíbe echar al mar:
    - i) toda materia plástica, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la cabullería y redes de pesca de fibras sintéticas y las bolsas de plástico para la basura; y
    - ii) todas las demás basuras, incluidos productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza doméstica, tablas y forros de estiba, y materiales de embalaje;
  - b) los restos de comidas se echarán al mar tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, pero en ningún caso a distancia menor de 12 millas marinas de la tierra más próxima.
- 3) Cuando las basuras estén mezcladas con otros residuos para los que rijan distintas prescripciones de eliminación o descarga se aplicarán las prescripciones más rigurosas.
- 4) Instalaciones y servicios de recepción en las zonas especiales:
  - a) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio que sean ribereñas de una zona especial se comprometen a garantizar que en todos los puertos de la zona especial se establecerán lo antes posible instalaciones y servicios adecuados de recepción, de conformidad con la Regla 7 del presente Anexo, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los buques que operen en esas zonas.

- b) Los Gobiernos de las Partes interesadas notificarán a la Organización las medidas que adopten en cumplimiento del apartado a) de esta Regla. Una vez recibidas suficientes notificaciones, la Organización fijará la fecha en que empezarán a regir las prescripciones de esta Regla para la zona en cuestión. La Organización notificará a todas las Partes la fecha fijada con no menos de doce meses de antelación.
- c) A partir de esa fecha, todo buque que toque también en puertos de dichas zonas especiales en los cuales no se disponga todavía de las citadas instalaciones cumplirá plenamente con las prescripciones de esta Regla.

### **Regla 6**

#### *Excepciones*

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

- a) a la eliminación, echándolas por la borda, de las basuras de un buque cuando ello sea necesario para proteger la seguridad del buque y de las personas que lleve a bordo o para salvar vidas en el mar;
- b) al derrame de basuras resultantes de averías sufridas por un buque o por sus equipos siempre que antes y después de producirse la avería se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo tal derrame;
- c) a la pérdida accidental de redes de pesca de fibras sintéticas o de materiales sintéticos utilizados para reparar dichas redes, siempre que se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para impedir tal pérdida.

### **Regla 7**

#### *Instalaciones y servicios de recepción*

- 1) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales se establecerán instalaciones y servicios de recepción de basuras con capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.
- 2) Los Gobiernos de las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones y servicios establecidos en cumplimiento de esta Regla les parezcan inadecuados.

**PROTOCOLO RELATIVO A LA INTERVENCION  
EN ALTA MAR EN CASOS DE CONTAMINACION DEL MAR POR  
SUSTANCIAS DISTINTAS DE LOS HIDROCARBUROS, 1973**

LAS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,

SIENDO PARTES en el Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, adoptado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969,

TENIENDO EN CUENTA la Resolución sobre cooperación internacional en materia de contaminantes distintos de los hidrocarburos, adoptada por la Conferencia jurídica internacional sobre daños causados por la contaminación de las aguas del mar, 1969,

TENIENDO TAMBIEN EN CUENTA que, en cumplimiento de dicha Resolución, la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental ha intensificado su labor, en colaboración con todas las organizaciones internacionales interesadas, acerca de todos los aspectos de la contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos,

HAN CONVENIDO lo siguiente:

**ARTICULO I**

1. Las Partes en el presente Protocolo podrán tomar en alta mar las medidas que estimen necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro grave e inminente para su litoral o intereses conexos, debido a la contaminación o amenaza de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos, resultante de un siniestro marítimo o de actos relacionados con tal siniestro, a los que sean razonablemente atribuibles consecuencias desastrosas de gran magnitud.
2. Las "sustancias distintas de los hidrocarburos" a que se refiere el párrafo 1 serán:
  - a) las sustancias enumeradas en una lista que, una vez confeccionada por el órgano competente que designe la Organización, constituirá un Anexo del presente Protocolo, y
  - b) aquellas otras sustancias susceptibles de 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.

3. Siempre que una Parte, en ejercicio de su derecho de intervención, tome medidas en relación con alguna de las sustancias a que se refiere el párrafo 2 b) anterior, recaerá en dicha Parte la obligación de demostrar que, en las circunstancias concurrentes al tiempo de la intervención, era razonable suponer que la sustancia podía entrañar un peligro grave e inminente análogo al que entrañaría cualquiera de las sustancias enumeradas en la lista que se menciona en el párrafo 2 a) anterior.

## ARTICULO II

1. Las disposiciones del Artículo I párrafo 2 y de los Artículos II a VIII del Convenio relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969, y de su Anexo, en lo concerniente a los hidrocarburos, se aplicarán también a las sustancias a que se refiere el Artículo I del presente Protocolo.

2. A los efectos del presente Protocolo, la lista de expertos a que se hace referencia en los Artículos III c) y IV del Convenio será ampliada a fin de que incluya expertos calificados para asesorar en lo relativo a las sustancias distintas de los hidrocarburos. Los Estados Miembros de la Organización y las Partes en el presente Protocolo podrán someter nombres con miras a la confección de la lista.

## ARTICULO III

1. La lista que se menciona en el párrafo 2 a) del Artículo I será mantenida por el órgano competente que designe la Organización.

2. Toda enmienda a la lista que proponga hacer una Parte en el presente Protocolo será sometida a la Organización y ésta la distribuirá a todos los Miembros de la Organización y a todas las Partes en el presente Protocolo por lo menos tres meses antes de su examen por el órgano competente.

3. Las Partes en el presente Protocolo, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del órgano competente.

4. Las enmiendas serán adoptadas por una mayoría de dos tercios de los presentes y votantes interviniendo solamente en la votación las Partes en el presente Protocolo.

5. La enmienda, si fuera adoptada de conformidad con el párrafo 4 anterior, será comunicada por la Organización a todas las Partes en el presente Protocolo para que pueda ser aceptada.

6. La enmienda se considerará aceptada al término de un plazo de seis meses después de haber sido comunicada salvo que, dentro de ese plazo, por lo menos un tercio de las Partes en el presente Protocolo hayan comunicado a la Organización una objeción a tal enmienda.

7. Toda enmienda que se considere aceptada de conformidad con el párrafo 6 anterior entrará en vigor tres meses después de su aceptación respecto a todas las Partes en el presente Protocolo, salvo aquéllas que, antes de esa fecha, hayan declarado que no aceptan dicha enmienda.

#### ARTICULO IV

1. El presente Protocolo estará abierto a la firma por los Estados que hayan firmado el Convenio mencionado en el Artículo II, o que se hayan adherido al mismo, y por todo Estado invitado a enviar representación a la Conferencia internacional sobre contaminación del mar, 1973. El Protocolo quedará abierto a la firma en la Sede de la Organización desde el 15 de enero de 1974 hasta el 31 de diciembre de 1974.

2. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4 de este Artículo, el presente Protocolo estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados que lo hayan firmado.

3. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4, el presente Protocolo estará abierto a la adhesión de los Estados que no lo hayan firmado.

4. El presente Protocolo sólo podrá ser objeto de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión por parte de los Estados que hayan ratificado, aceptado o aprobado el Convenio mencionado en el Artículo II o que se hayan adherido al mismo.

#### ARTICULO V

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

2. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Protocolo respecto a todas las Partes que lo sean en ese momento, o después de haberse cumplido todos los requisitos necesarios para la entrada en vigor de la enmienda respecto a dichas Partes, se considerará aplicable al Protocolo modificado por esa enmienda.

#### ARTICULO VI

1. El presente Protocolo entrará en vigor noventa días después de la fecha en que quince Estados hayan depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión en poder del Secretario General de la Organización, a condición, sin embargo, de que no podrá entrar en vigor antes de que entre en vigor el Convenio mencionado en el Artículo II.

2. Para todo Estado que posteriormente lo ratifique, acepte o apruebe, o que se le adhiera, el presente Protocolo entrará en vigor a los noventa días de haber sido depositado por dicho Estado el instrumento correspondiente.

## ARTICULO VII

1. El presente Protocolo podrá ser denunciado por cualquiera de las Partes en cualquier fecha posterior a la entrada en vigor del Protocolo para dicha Parte.
2. La denuncia se efectuará mediante depósito de un instrumento a tal efecto en poder del Secretario General de la Organización.
3. La denuncia surtirá efecto un año después de haber sido depositado el instrumento correspondiente en poder del Secretario General de la Organización o al expirar cualquier otro plazo más largo que pueda fijarse en dicho instrumento.
4. Toda denuncia del Convenio mencionado en el Artículo II por una Parte será considerada también como denuncia del presente Protocolo por esa Parte. Tal denuncia surtirá efecto el mismo día en que surta efecto la denuncia del Convenio de conformidad con el párrafo 3 del Artículo XII de ese Convenio.

## ARTICULO VIII

1. La Organización podrá convocar una Conferencia con objeto de revisar o enmendar el presente Protocolo.
2. La Organización convocará una Conferencia de las Partes en el presente Protocolo con objeto de revisarlo o enmendarlo a petición de por lo menos un tercio de las Partes en el mismo.

## ARTICULO IX

1. El presente Protocolo será depositado en poder del Secretario General de la Organización.
2. El Secretario General de la Organización:
  - a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo acerca de:
    - i) toda firma o depósito de instrumento que se reciban y la fecha de tal firma o depósito;
    - ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;
    - iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo y la fecha en que la denuncia surta efecto;
    - iv) toda enmienda al presente Protocolo o a su Anexo y cualquier objeción a tal enmienda o declaración de no aceptación de dicha enmienda;
  - b) transmitirá copias certificadas auténticas del presente Protocolo a todos los Estados que lo hayan firmado y a todos los Estados que se adhieran al mismo.

## ARTICULO X

Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el Secretario General de la Organización remitirá una copia certificada auténtica del mismo a la Secretaría de las Naciones Unidas para que sea registrado y publicado de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

## ARTICULO XI

El presente Protocolo está redactado en ejemplar único en los idiomas español, francés, inglés y ruso siendo los cuatro textos igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto, han firmado el presente Protocolo.

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

Resolución 1

Aplicación de las modificaciones de 1969 al  
Convenio internacional para prevenir la contaminación  
de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954

LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO que en la Resolución A.237(VII) aprobada por la Asamblea de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental el 12 de octubre de 1971 se fija como objetivo principal la eliminación, para 1975 a ser posible pero en todo caso para 1980, de la contaminación deliberada e intencional de los mares con hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, y la reducción a un mínimo de los derrames accidentales,

CONSIDERANDO también la Recomendación 86 e) de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano de 1972, en la que se pidió a los Gobiernos que participaran plenamente en la presente Conferencia, así como en otras actividades encaminadas a someter a un control adecuado todas las fuentes importantes de contaminación dentro del medio marino y, en particular, las encaminadas a eliminar totalmente la contaminación deliberada resultante de los hidrocarburos vertidos por los buques, fijándose como meta el conseguirlo hacia mediados del presente decenio,

CONSIDERANDO 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,

CONSIDERANDO las modificaciones de ese Convenio, tal como figuran en la Resolución A.175(VI) aprobada por la Asamblea de la Organización el 21 de octubre de 1969 y estimando que la aplicación de tales modificaciones constituirá un paso decisivo hacia la eliminación completa de la contaminación por hidrocarburos y resultará en una trascendental reducción de las cantidades de hidrocarburos que llegan al mar,

CONSIDERANDO que el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, concertado por la presente Conferencia, constituirá, cuando tenga vigencia, otro paso importante hacia la eliminación total de la contaminación intencional de las aguas del mar por sustancias perjudiciales desde los buques,

CONSIDERANDO que, inevitablemente, habrá de transcurrir algún tiempo antes de que entre en vigor el Convenio de 1973,

INSTA a los Gobiernos que todavía no hayan aceptado las modificaciones de 1969 al Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, a que lo hagan con carácter de urgencia sin esperar a que entre en vigor el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973.

## **Resolución 2**

**Rápida entrada en vigor del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y de sus enmiendas**

LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO la gravedad de la amenaza que representa para el medio marino la contaminación causada por los buques,

CONSIDERANDO que esta forma de contaminación ha de ser combatida basándose en las disposiciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, tal como ha sido adoptado,

CONSIDERANDO el párrafo 1) del Artículo 1 del Convenio en virtud del cual las Partes en el mismo se comprometen a llevar a efecto las disposiciones prescritas en el Convenio y en aquellos de sus Anexos por los que estén obligadas,

TOMA NOTA con interés particular del Artículo 16 del Convenio en el que se disponen procedimientos acelerados de entrada en vigor de las enmiendas al Protocolo I y a los Anexos y Apéndices del Convenio,

ESTIMA que la eficacia de tales procedimientos de enmienda depende en gran medida de que existan en las legislaciones nacionales procedimientos de aprobación rápida de enmiendas,

INSTA a los Estados a que se hagan Partes en el Convenio lo antes posible y den efectividad a toda enmienda posterior del mismo con un mínimo de demora.

## **Resolución 3**

**Eliminación total de la contaminación por hidrocarburos procedentes de los buques**

LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO que ha concertado el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973,

CONSIDERANDO el párrafo e) de la Recomendación 86 adoptada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, 1972, en la que se insta a los Gobiernos a que, en el ámbito de la Conferencia sobre contaminación del mar, 1973, de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental procuren, entre otros objetivos, el de hacer todo lo posible para eliminar totalmente la contaminación deliberada resultante de los hidrocarburos vertidos por los buques, fijándose como meta el conseguirlo hacia mediados del presente decenio,

CONSIDERANDO que el Consejo de Administración del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente pidió al Director Ejecutivo, en su primer periodo de sesiones, que instara a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a que estipulara un plazo para la prohibición total de la descarga intencional de hidrocarburos en los mares,

CONSIDERANDO que el Convenio y, en particular, las Reglas establecidas en el mismo en materia de descargas de hidrocarburos en el mar constituirán un medio importante de combatir la contaminación por hidrocarburos procedentes de los buques,

CONSIDERANDO, no obstante, que el Convenio por sí solo puede no ser suficiente para proteger satisfactoriamente el mar contra la contaminación por hidrocarburos procedentes de los buques,

RECOMIENDA que los Gobiernos y otros órganos interesados inicien una acción concertada, que incluya la elaboración de Reglas suplementarias en el ámbito de la Organización y la instalación de los necesarios servicios de recepción para seguir reduciendo las descargas de hidrocarburos en el mar por los buques, y de ese modo lograr la total eliminación de la contaminación intencional tan pronto como sea posible, pero no más tarde del final del presente decenio,

INVITA a la Organización a que tome todas las medidas posibles para ayudar a los Gobiernos en esta tarea.

#### Resolución 4

##### Información sobre sanciones

#### LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO que ha concertado el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973,

CONSIDERANDO que las sanciones que se especifiquen en las legislaciones respectivas de las Partes en cumplimiento del Artículo 4 del Convenio han de ser suficientemente severas para disuadir de toda transgresión del Convenio y que su severidad tiene que ser la misma dondequiera que se produzca la transgresión,

CONSIDERANDO que cada una de las Partes en el Convenio tiene competencia exclusiva para disponer las sanciones oportunas en el ámbito de su propia legislación,

RECOMIENDA que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental ponga a disposición de todos los Estados Miembros de la Organización y de las Partes en el Convenio toda información que pudiera ser de utilidad para establecer una escala de sanciones adecuadas en aplicación del Artículo 4 del Convenio.

### Resolución 5

#### Contaminación intencional de las aguas del mar y derrames accidentales

LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO que la Resolución A.237(VII) aprobada por la Asamblea de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental le señalaba los dos objetivos siguientes:

- 1) eliminar completamente la contaminación intencional de los mares por hidrocarburos y otras sustancias nocivas y
- 2) minimizar los derrames accidentales;

objetivos que se habrán de conseguir para 1975 si fuera posible, pero en todo caso para 1980,

CONSIDERANDO que ha sido, principalmente, la gran labor preparatoria realizada en el seno de la Organización lo que ha permitido que la Conferencia prepare y abra a la firma el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973,

CONSIDERANDO que dicho Convenio abarca en su conjunto el problema de la contaminación intencional por hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas transportadas a granel y sustancias perjudiciales transportadas en paquetes, contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna o vagones-tanque; así como la contaminación intencional por aguas sucias y basuras, en tanto que sólo se ocupa marginalmente del problema de la contaminación accidental, por estimarse que muchos aspectos de esta materia están ya reglamentados y seguirán estándolo en el ámbito de otros Convenios técnicos relativos a la seguridad marítima,

CONSIDERANDO también la estrecha relación existente entre la seguridad de los buques y la prevención de la contaminación por los mismos,

CONSIDERANDO que la Organización ha hecho apreciables progresos hacia la consecución del segundo objetivo, elaborando proyectos de Reglas y normas internacionales encaminadas a prevenir, mitigar y reducir a un mínimo la contaminación accidental, entre las que cabe citar la prevención de accidentes que puedan sufrir los buques, la reducción de los derrames causados por tales accidentes y la mitigación de los daños ulteriores,

CONSIDERANDO asimismo que, en este terreno, queda aún mucho por hacer en lo concerniente a elaboración y modificación de aquellos Convenios de los que la Organización sea depositaria y de otros instrumentos relacionados con la seguridad de los buques y la prevención de la contaminación,

RECOMIENDA que la Organización fomente y prosiga estudios relativos a la reducción de la contaminación en el medio marino, entre ellos:

- a) obtener información científica relativa a la identificación de las sustancias perjudiciales transportadas por los buques y a su efecto en el medio marino;
- b) compilar estadísticas relativas a siniestros marítimos, en especial los resultantes en contaminación del medio marino;
- c) analizar dichas estadísticas sobre siniestros y la relación existente entre el promedio de las dimensiones y la edad de los buques-tanque, y el número de accidentes y magnitud de los daños de contaminación,

RECOMIENDA también que la Organización siga dando máxima prioridad a su labor referente a perfeccionar medidas para reducir al mínimo los derrames accidentales, en especial las de:

- a) prevención de accidentes en los buques mediante:
  - i) normas de seguridad de la navegación y dispositivos de separación de tráfico para prevenir abordajes, varadas y encalladuras, inclusive el perfeccionamiento de normas internacionales de rendimiento de las ayudas a la navegación;
  - ii) normas relativas a las guardias en puerto y en alta mar, y normas de formación y titulación de marineros;
  - iii) instalación de equipo moderno de navegación y radiocomunicaciones;
  - iv) normas operacionales durante el trasvase, carga y descarga de hidrocarburos y otras sustancias nocivas;
  - v) capacidad de gobierno y maniobra de buques de grandes dimensiones;
  - vi) construcción y equipo de buques que transporten hidrocarburos y otras sustancias nocivas; y
  - vii) seguridad del transporte de mercancías peligrosas en paquetes, contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna o vagones-tanque;
- b) reducción al mínimo del riesgo de escape de hidrocarburos y otras sustancias nocivas en casos de accidentes marítimos, incluidas normas para facilitar el trasvase de carga en caso de accidente;
- c) reducción al mínimo de los daños causados por la contaminación del medio marino, inclusive:
  - i) el estudio y elaboración de nuevas técnicas y métodos de limpieza, recirculación y eliminación de sustancias peligrosas transportadas por los buques; y
  - ii) el estudio técnico y perfeccionamiento de los dispositivos y productos químicos utilizados para eliminar los hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales descargadas en el mar,

con vistas a conseguir que se tomen cuanto antes las medidas oportunas para adoptar y aplicar las modificaciones de los Convenios existentes en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación, o de los nuevos Convenios que se estimen convenientes.

### **Resolución 6**

#### **Control de la descarga de hidrocarburos**

#### **LA CONFERENCIA,**

CONSIDERANDO que todos los aceites derivados del petróleo están reglamentados en el Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973,

CONSIDERANDO que la reglamentación relativa a ciertos aceites ligeros refinados derivados del petróleo, en el Anexo I, da mayor dimensión y alcance al control internacional de la contaminación por hidrocarburos ocasionada por los buques,

CONSIDERANDO que distintos tipos de aceites derivados del petróleo pueden tener diferente comportamiento en el medio marino y diferentes características de peligrosidad,

CONSIDERANDO que el comportamiento y los efectos de todos los aceites derivados del petróleo en el mar, y en especial los métodos y procedimientos para controlar su descarga desde los buques, son cuestiones que debe seguir estudiando la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental y son de su competencia,

RECOMIENDA que la Organización disponga lo antes posible una revisión completa de los problemas ambientales creados por las descargas en el medio marino de todo aceite derivado del petróleo, examinando en particular los problemas nacidos de la descarga de aceites ligeros refinados a fin de mejorar, si cabe, las disposiciones del Anexo I del Convenio.

### **Resolución 7**

#### **Método para identificar la procedencia de las descargas de hidrocarburos**

#### **LA CONFERENCIA,**

CONSIDERANDO que la Regla 9 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, prohíbe la descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde los buques salvo cuando la descarga se efectúe cumpliendo condiciones reglamentarias,

CONSIDERANDO necesario que todo buque que haya efectuado alguna descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas, transgrediendo la citada Regla, sea identificado prontamente y sancionado,

CONSIDERANDO que algunos Gobiernos tienen en curso trabajos encaminados a disponer de un método práctico que permita identificar fácilmente una descarga de hidrocarburos con el buque que la efectuó,

INSTA a dichos Gobiernos a que prosigan sus esfuerzos y a los demás Gobiernos a que emprendan investigaciones acerca de este problema con objeto de llegar pronto a una solución.

### Resolución 8

Disposiciones relativas al calado de los petroleros  
provistos de tanques de lastre separado

LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO que la Regla 13 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, al determinar la capacidad exigida en los tanques de lastre separado, especifica un calado para el buque en lastre en función de su eslora, siendo esta Regla de aplicación a los petroleros de eslora igual o superior a 150 metros,

CONSIDERANDO también que esta prescripción se basa fundamentalmente en la experiencia obtenida de los grandes petroleros en general, en los que se deja a la discreción del Capitán la cantidad de lastre que se tome a bordo,

RECOMIENDA que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental tome las medidas oportunas para estudiar estas prescripciones acerca del calado en relación con el lastre teniendo plenamente en cuenta la experiencia adquirida en los buques de diversos tamaños que han venido navegando con seguridad en sus respectivas condiciones de lastre y examinarlas con vistas a determinar si conviene mejorarlas y, concretamente, contar con prescripciones más precisas de aplicación a los petroleros de menos de 150 metros de eslora.

### Resolución 9

Arqueo de los petroleros provistos de tanques  
de lastre separado

LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO que la Regla 13 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, prescribe que todo petrolero nuevo de 70.000 o más toneladas de peso muerto esté provisto de tanques de lastre separado,

CONSIDERANDO también que esta prescripción tal vez obligue a aumentar apreciablemente el franco bordo y otras dimensiones principales en los petroleros nuevos equipados con tanques de lastre separado, en comparación con los petroleros existentes, para que su porte en carga máxima sea equivalente,

CONSIDERANDO, asimismo, que el acrecentar apreciablemente las dimensiones principales sin que aumente también el peso muerto podría redundar, en algunos casos, en incrementos de arqueo bruto o neto, o ambas cosas, para los petroleros con tanques de lastre separado,

RECOMIENDA que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental estudie el asunto de la determinación equitativa del arqueo bruto y neto para los petroleros provistos de tanques de lastre separado, en comparación con los petroleros existentes, a fin de que su porte en carga máxima sea equivalente.

### Resolución 10

Puesta a punto de dispositivos eficaces de vigilancia y control del contenido de hidrocarburos

#### LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO que las Reglas prescritas en el Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, basan en varios casos el control y cumplimiento de sus disposiciones, en un sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos y, concretamente, que la Regla 15 de dicho Anexo exige que todo petrolero proyectado para retener hidrocarburos a bordo esté equipado con un sistema que controle la calidad de todo efluente que se descargue en el mar,

CONSIDERANDO también que según el párrafo 16) de la Regla 1 de ese Anexo cabe considerar como lastre limpio el procedente de un tanque cuyo dispositivo de vigilancia y control de hidrocarburos demuestre que el contenido de hidrocarburos del efluente no excede de 15 partes por millón,

CONSIDERANDO, asimismo, la Recomendación sobre Normas internacionales de rendimiento de separadores y oleómetros aprobada por la Asamblea de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental mediante la Resolución A.233(VII),

CONSIDERANDO que es necesario y urgente seguir perfeccionando dichos dispositivos,

RECOMIENDA que la Organización fomente estudios encaminados a poner a punto instrumentos de oleometría más sensibles, precisos y seguros que permitan controlar eficazmente toda la gama de hidrocarburos prevista en dicho Anexo.

## Resolución 11

### Disposición de los tanques de carga en los petroleros y limitación de su capacidad

#### LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO con satisfacción que la mayor parte de los petroleros encargados desde el 1° de enero de 1972 cumplen las prescripciones relativas a disposición de los tanques de carga y limitación de su capacidad, estipuladas en las modificaciones de 1971 del Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, según se exponen en la Resolución A.246(VII) aprobada por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, si bien dichas modificaciones no han entrado todavía en vigor,

CONSIDERANDO también que en la Resolución A.247(VII) de la Asamblea de la Organización se invita a los Gobiernos a dar vigencia a estas disposiciones a la mayor brevedad posible,

CONSIDERANDO la conveniencia de que las modificaciones de 1971 entren en vigor lo antes posible y, en todo caso, no más tarde de la fecha de entrada en vigor del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973,

CONSIDERANDO asimismo que, inevitablemente, habrá de transcurrir algún tiempo antes de que entre en vigor el Convenio de 1973,

INSTA a todos los Gobiernos a que acepten cuanto antes las modificaciones del Convenio de 1954 tal como constan en la Resolución A.246(VII) de la Asamblea de la Organización.

## Resolución 12

### Desarrollo de la información científica sobre criterios de calidad del agua

#### LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO que es limitada la capacidad de las aguas del mar para asimilar los contaminantes y hacerlos inofensivos, y que también es limitado su poder regenerador de los recursos naturales,

CONSIDERANDO que conviene verificar constantemente la suficiencia de las medidas que se tomen para prevenir la contaminación del mar por sustancias susceptibles de ocasionar algún riesgo para la salud humana, dañar la flora y fauna marinas, menoscabar alicientes recreativos o entorpecer los usos legítimos de las aguas del mar,

CONSIDERANDO, asimismo, necesario ordenar las actividades de todas las Organizaciones competentes interesadas en elaborar métodos que permitan definir cuáles son las exigencias del medio marino en lo relativo a la calidad del agua, identificar las fuentes de contaminación y valorar continuamente los diversos métodos de control de la contaminación marina, a fin de arbitrar, siempre que sea oportuno, medidas nuevas y más eficaces para combatirla,

RECOMIENDA que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental coopere con otras organizaciones y, en particular, con el Grupo mixto de expertos sobre los aspectos científicos de la contaminación de las aguas del mar (GESAMP), a fin de lograr esos objetivos, uno de los cuales pudiera ser, inicialmente, el examen de un método y de procedimientos que permitan establecer criterios de calidad del agua encaminados a proteger el medio marino.

### Resolución 13

#### Métodos y dispositivos para efectuar descargas en el mar de sustancias nocivas líquidas

LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO que, en cumplimiento de sus principales objetivos, ha concertado el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y que, entre otras disposiciones, dicho Convenio incluye, en el Anexo II, un Reglamento para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel,

CONSIDERANDO, en particular, la Regla 5 del mencionado Anexo II, en virtud de la cual está prohibido descargar en el mar sustancias nocivas líquidas de las Categorías A, B, C y D, o aguas de lastre, de lavado de tanques u otros residuos o mezclas que contengan tales sustancias, como no sea cumpliéndose condiciones reglamentarias que incluyen aquellos métodos y dispositivos que la Administración haya aprobado por estimar que satisfacen los criterios especificados por cada Categoría,

CONSIDERANDO la conveniencia de facilitar el comercio internacional procurando que, dentro de lo posible, se aplique uniformemente el Anexo II,

RECOMIENDA que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, con objeto de ofrecer a las Partes en el Convenio bases uniformes para aprobar los métodos y dispositivos antes mencionados, procure que se realicen con máxima prioridad estudios encaminados a elaborar las normas indicadas en las Reglas 5 y 8 del Anexo II,

RECOMIENDA también que la Organización revise ulteriormente el modelo de Libro Registro de Carga que aparece en el Apéndice IV del Anexo II del Convenio teniendo en cuenta las normas relativas a métodos y dispositivos que se hayan elaborado.

## Resolución 14

### Recomendación relativa a la evaluación de la peligrosidad de las sustancias nocivas líquidas

#### LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO que, en cumplimiento de sus principales objetivos, ha concertado el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y que, entre otras disposiciones, dicho Convenio incluye, en el Anexo II, un Reglamento para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel,

CONSIDERANDO que en su Resolución 17 ha recomendado que se elaboren disposiciones apropiadas relativas al control de la contaminación por sustancias nocivas sólidas transportadas a granel,

CONSIDERANDO, en particular, que las Reglas 3 y 4 del Anexo II, y sus Apéndices II y III, dividen las sustancias líquidas en Categorías según los riesgos ambientales que entraña su derrame en el mar a consecuencia de las operaciones normales de los buques,

CONSIDERANDO asimismo con satisfacción que el Grupo mixto de expertos sobre los aspectos científicos de la contaminación de las aguas del mar (GESAMP) ha metodizado y realizado evaluaciones de peligrosidad de unas 400 sustancias de forma que cabe determinar sus Categorías partiendo de una base científica sólida,

CONSIDERANDO la conveniencia de facilitar el comercio internacional obviando, dentro de lo posible, la necesidad de que las Partes en el Convenio tengan que consultarse respecto a las sustancias que no se enumeran en los Apéndices II y III del Anexo II,

CONSIDERANDO, sin embargo, que hay sustancias sobre las que se necesita más información para completar la evaluación de su peligrosidad para el medio, especialmente en relación con los recursos vivos,

CONSIDERANDO la necesidad de mantener al día esos Apéndices,

RECOMIENDA que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental tome con carácter de urgencia medidas encaminadas a:

- a) revisar los criterios aplicados para definir las sustancias de la Categoría D;
- b) evaluar la peligrosidad de aquellas sustancias para las que se ha estimado necesario contar con más información, así como la de otras nuevas que se prevea transportar, conforme al método preparado por el GESAMP; y
- c) ampliar todas las listas de manera que comprendan todas las sustancias que se sabe que son objeto de transporte por mar,

INVITA a los Gobiernos a proseguir y fomentar estudios acerca de la peligrosidad ambiental de tales sustancias y a proporcionar a la Organización toda la información disponible que se pide en el Anexo de esta Resolución.

ANEXO A LA RESOLUCION 14

Información requerida a fin de evaluar la peligrosidad para el medio  
de nuevas sustancias que se prevea transportar por mar

1. Nombre técnico correcto: .....  
(nombre(s) secundario(s) u otras designaciones .....)

*Nota:* La información que se pide a continuación permitiría realizar una evaluación completa, pero a los efectos de una evaluación provisional podría bastar con la información pertinente de que dispongan actualmente los Gobiernos interesados.

2. Fórmula química: .....

3. Propiedades físicas:

- a) Punto de ebullición: .....°C
- b) Punto de fusión: .....°C
- c) Peso específico: .....
- d) Presión de vapor: ..... Kg/cm<sup>2</sup> a 37,8°C
- e) Solubilidad en el agua: ..... mg/l a 20°C
- f) Viscosidad: .....
- g) Olor (descripción cualitativa): .....
- h) Color: .....

4. Propiedades químicas y bioquímicas:

- a) Estabilidad química (oxidación, reducción, luz ultravioleta): .....
- b) Reactividad con el agua del mar: .....
- c) Biodegradabilidad: .....
- d) Demanda química de oxígeno (DQO)/demanda bioquímica de oxígeno durante 5 días (DBO)<sub>5</sub> ..... mg/l (20°C)
- e) Biotransformación (cuando se conozca): .....
- f) Polimerizabilidad en condiciones de exposición a la atmósfera y a la luz del sol: .....
- g) Liposolubilidad: .....

5. Bioacumulación por los organismos marinos (véanse los párrafos 23 a 26 del documento GESAMP IV/19/Supp.1):
  - a) Tasa y nivel de absorción y periodo de retención de las sustancias: .....
  - b) Alteración: .....
  - c) Coloración y otras modificaciones del aspecto exterior: .....
6. Otros daños para los recursos vivos marinos (véanse los párrafos 27 a 30 del documento GESAMP IV/19/Supp.1) Toxicidad (TLM<sub>96</sub>): ..... ppm. ....
7. Peligrosidad para la salud humana (véanse los párrafos 31 a 34 y 37 del documento GESAMP IV/19/Supp.1):
  - a) En caso de absorción por vía bucal: ..... mg/kg (LD<sub>50</sub>)
  - b) En caso de contacto con la piel y de inhalación: .....
8. Efecto en los alicientes recreativos (véanse los párrafos 38 a 42 del documento GESAMP IV/19/Supp.1) .....
9. Otras observaciones (describáse brevemente las condiciones de ensayo en relación con los puntos 5, 6 y 7 supra).

*Nota:* Siempre que sea posible conviene aplicar el método normalizado aprobado.

### Resolución 15

Recomendación acerca de las disposiciones del Convenio  
relativas al transporte de sustancias nocivas  
líquidas a granel

LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO las Reglas referentes al proyecto, construcción, equipo y métodos operativos de buques que transporten sustancias nocivas líquidas a granel, recogidas en el Anexo II del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y en particular el párrafo 2) de la Regla 13 de dicho Anexo, según el cual las Partes en el Convenio se obligan a publicar, o hacer publicar, prescripciones detalladas acerca del proyecto, construcción, equipo y métodos operativos de tales buques con objeto de garantizar el cumplimiento del párrafo 1) de la Regla 2 de ese Anexo,

CONSIDERANDO también que el párrafo 3) de la Regla 13 de ese Anexo exige que, en lo relativo a los buques-tanque químicos, dichas prescripciones detalladas contengan por lo menos todas las disposiciones previstas en el Código para la construcción y equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (“Código de Graneles Químicos”), aprobado por la Asamblea de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, en la Resolución A.212(VII),

CONSIDERANDO asimismo que la Organización ha preparado pautas para modificar el Código de Graneles Químicos de modo que se le incorporen medidas de prevención de la contaminación marina,

CONSIDERANDO la conveniencia de formular disposiciones apropiadas para el transporte a granel de sustancias nocivas líquidas en buques sin propulsión y en otros distintos de los buques-tanque químicos,

RECOMIENDA que la Organización:

- a) modifique el Código de Graneles Químicos lo antes posible con objeto de incorporar al mismo las prescripciones necesarias a los efectos de la prevención de la contaminación del mar y de armonizar sus disposiciones con las del Convenio, en especial las definiciones de buque nuevo y existente que se dan en el párrafo 1.7 del Código;
- b) someta este Código a revisión constante en lo referente a la prevención de la contaminación marina, teniendo en cuenta la experiencia adquirida y los adelantos tecnológicos; y
- c) prepare, con carácter prioritario, códigos relativos al transporte de sustancias nocivas líquidas a granel en buques sin propulsión y en los otros distintos de los buques-tanque químicos.

### Resolución 16

Recomendación relativa a la prevención de la contaminación por gases licuados o comprimidos transportados a granel

LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO que el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, contiene en el Anexo II Reglas para el control de la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, cuyo objeto es eliminar o reducir a un mínimo la contaminación intencional o accidental por tales sustancias,

CONSIDERANDO que el transporte por mar de gases licuados o comprimidos a granel también puede entrañar riesgos para el medio en general,

CONSIDERANDO, asimismo, que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental está preparando un Código relativo a la construcción y equipo de buques que transporten gases peligrosos licuados o comprimidos a granel (“Código de Buques Gaseros”),

**RECOMIENDA** que:

- a) la Organización se esfuerce por terminar lo antes posible la elaboración del Código de Buques Gaseros; y
- b) tan pronto como esté ultimado el texto del Código de Buques Gaseros, las Partes en el Convenio publiquen o hagan publicar las prescripciones nacionales necesarias a fin de reducir a un mínimo los perjuicios que para el medio puedan derivarse del transporte de gases licuados o comprimidos a granel.

### **Resolución 17**

**Recomendación relativa a la prevención de la contaminación por sustancias nocivas sólidas transportadas a granel**

**LA CONFERENCIA,**

**CONSIDERANDO** que el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, contiene en el Anexo II Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, cuyo objeto es eliminar o reducir a un mínimo la contaminación intencional o accidental por tales sustancias,

**CONSIDERANDO** que el transporte por mar de sustancias nocivas sólidas a granel también puede entrañar riesgos para el medio marino,

**CONSIDERANDO** asimismo que puede ser necesario formular disposiciones apropiadas que se incluirían en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973,

**CONSIDERANDO**, no obstante, que los conocimientos actuales en este campo no son todavía suficientes para permitir que la Conferencia formule dichas disposiciones,

**RECOMIENDA:**

- a) que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental prosiga estudios acerca de las posibles repercusiones del transporte por mar de sustancias nocivas sólidas a granel para el medio marino y de toda medida que permita reducir a un mínimo la amenaza que suscita el transporte de tales sustancias para el medio marino;
- b) que los resultados de tales estudios se apliquen a la elaboración de disposiciones apropiadas relativas al control de la contaminación por sustancias nocivas sólidas transportadas a granel, que se incluirían en el Convenio de 1973,

**INVITA** a los Gobiernos a que:

- a) en tanto no estén elaboradas las Reglas que se incluirán en el Convenio de 1973, vayan enviando a la Organización informes relativos a accidentes ocurridos a buques que transporten sustancias nocivas sólidas a granel;
- b) publiquen, o hagan publicar, las prescripciones nacionales que puedan ser necesarias para reducir a un mínimo cualquier efecto perjudicial para el medio resultante del transporte de sustancias nocivas sólidas a granel.

### Resolución 18

Investigaciones del efecto de las descargas de aguas de lastre que contengan bacterias de enfermedades epidémicas

LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO que puede darse el caso de que el agua de lastre tomada en aguas que tal vez contengan bacterias de enfermedades epidémicas cree, al ser descargada en otro lugar del mar, el peligro de que dichas enfermedades se propaguen a otros países,

PIDE a la Organización Mundial de la Salud que, en colaboración con la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, emprenda estudios relativos a este problema basándose en datos concretos y en propuestas que pueda presentar cualquier Gobierno.

### Resolución 19

Recomendación relativa a la prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por vía marítima en paquetes contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna o vagones-tanque

LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO las Reglas que figuran en el Anexo III del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, relativas al transporte marítimo de sustancias perjudiciales en paquetes, contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna o vagones-tanque, en particular el párrafo 3) de la Regla 1 de dicho Anexo, en virtud del cual las Partes en el Convenio se obligan a publicar, o hacer publicar, prescripciones detalladas relativas a embalaje, marcado y etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas, excepciones y notificación con objeto de prevenir o reducir a un mínimo la contaminación del medio marino por tales sustancias,

CONSIDERANDO las Reglas relativas al transporte marítimo de mercancías peligrosas, estipuladas en el Capítulo VII de la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, en particular el párrafo d) de la Regla 1 de dicho Capítulo, en virtud del cual los Gobiernos Contratantes se obligan a publicar o hacer que se publiquen instrucciones detalladas determinando la forma de embalar y estibar ciertas mercancías peligrosas o categorías de mercancías peligrosas, y todas las precauciones que deberán adoptarse cuando se transporten en unión de otras mercancías,

CONSIDERANDO también que el “Código marítimo internacional de mercancías peligrosas”, elaborado en cumplimiento de la Recomendación 56 de la Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, ha sido recomendado por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental como base uniforme que sirva a los Gobiernos para formular las reglamentaciones nacionales previstas en el Capítulo VII de la Convención de Seguridad de 1960,

CONSIDERANDO que habrán de especificarse disposiciones relativas a las sustancias perjudiciales tal como se definen en el párrafo 2) del Artículo 2 del Convenio de 1973 que vengan a complementar las que ya han sido adoptadas para el transporte marítimo de mercancías peligrosas,

#### RECOMIENDA:

- a) que la Organización fomente y prosiga estudios acerca de las repercusiones que pueda tener para el medio marino el transporte por vía marítima de tales sustancias perjudiciales en paquetes, contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna o vagones-tanque;
- b) que los resultados de tales estudios se apliquen a la revisión del “Código marítimo internacional de mercancías peligrosas” teniendo en cuenta:
  - i) las sustancias que sean perjudiciales para el medio marino estén o no clasificadas como mercancías peligrosas,
  - ii) la reducción a un mínimo de la amenaza que represente para el medio marino el transporte por vía marítima de sustancias que se enunciarán en ese Código, y
  - iii) la seguridad del transporte marítimo;
- c) que al efectuar tal revisión se tomen en consideración de modo particular los siguientes puntos:
  - i) embalaje,
  - ii) marcado y etiquetado,
  - iii) documentación,
  - iv) estiba,
  - v) limitaciones cuantitativas,
  - vi) excepciones, y
  - vii) notificaciones;

- d) que los Gobiernos estudien la conveniencia de adoptar el formato del "Código marítimo internacional de mercancías peligrosas" para la elaboración sistemática de reglas y normas para el transporte marítimo de sustancias perjudiciales que representen una amenaza para el medio marino, de modo que se asegure la compatibilidad entre los requisitos de seguridad y las disposiciones relativas a la reducción de la contaminación;
- e) que los detalles mencionados en este párrafo formen la base para mejorar las disposiciones de las Reglas que se contienen en el Anexo III del Convenio de 1973;
- f) que las Partes en el Convenio de 1973 prevean medidas de aplicación en caso de necesidad para recuperar o neutralizar de algún modo toda sustancia perjudicial que pierdan o puedan perder los buques en el mar.

### **Resolución 20**

Preparación de normas y métodos de ensayo para la descarga de aguas sucias

LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO que el Anexo IV del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, dispone que la descarga en el mar de las aguas sucias de los buques se realice con arreglo a normas y métodos de ensayo que preparará la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental,

INSTA a la Organización a que tome medidas para preparar dichas normas y métodos de ensayo lo antes posible.

### **Resolución 21**

Establecimiento de instalaciones de recepción para descarga de aguas sucias y eliminación de basuras

LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO que los Anexos IV y V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, prohíben que los buques descarguen aguas sucias y echen basuras en el mar a menos que cumplan las condiciones reglamentarias,

CONSIDERANDO necesario que se establezcan instalaciones adecuadas de recepción que permitan aplicar esas prescripciones en lo relativo a la descarga de aguas sucias y eliminación de basuras,

CONSIDERANDO también que la aplicación efectiva de los Anexos IV y V del Convenio dependerá de que exista una red mundial de tales instalaciones,

INSTA a los Gobiernos a que tomen las medidas oportunas para facilitar, lo antes posible, instalaciones adecuadas de recepción de aguas sucias y basuras con capacidad suficiente para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.

## Resolución 22

### Fomento de la cooperación técnica

#### LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO que para la eliminación total de la contaminación del medio marino por los buques hay que contar con una amplia cooperación internacional y con recursos técnicos y científicos adecuados,

CONSIDERANDO que se pedirá a las Partes en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, que asuman plena responsabilidad, y tomen las disposiciones necesarias para detectar, vigilar y controlar y prevenir o mitigar la contaminación por los buques,

CONSIDERANDO que el fomento de la cooperación técnica a nivel intergubernamental acelerará la aplicación del Convenio por aquellos Estados que no dispongan todavía de medios y conocimientos técnicos y científicos suficientes o necesarios en esta materia,

INSTA a los Gobiernos a que fomenten, en consulta con la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental y otros órganos internacionales y con la asistencia y coordinación del Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, la prestación de ayuda a aquellos Estados que soliciten asistencia técnica para:

- a) formar personal científico y técnico;
- b) suministrar el equipo, 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,

INSTA TAMBIEN a los Gobiernos a que tomen las medidas pertinentes a este respecto sin esperar a que entre en vigor el Convenio.

## Resolución 23

### Naturaleza y amplitud de los derechos de los Estados sobre las aguas del mar

LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO que ha de convocarse una Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en virtud de la Resolución 2750 C(XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas,

CONSIDERANDO el carácter especializado de la presente Conferencia,

CONSIDERANDO que el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, establece normas de orden técnico relativas al proyecto, equipo y explotación de los buques en lo concerniente a la prevención de la contaminación del mar y que, siempre que sea necesario conviene ir modificando progresivamente y mejorando tales normas internacionales en el ámbito del Convenio,

CONSIDERANDO lo dispuesto en el párrafo 2) del Artículo 9 del Convenio,

CONSIDERANDO que el Convenio se refiere esencialmente a cuestiones de orden técnico como son el proyecto, equipo y explotación de los buques,

CONSIDERANDO que el foro más competente para deliberar acerca de la cuestión de la naturaleza y amplitud de los derechos de los Estados sobre las aguas del mar es la citada Conferencia sobre el Derecho del Mar,

DECLARA que la decisión de la presente Conferencia refleja una manifiesta intención de dejar que esa cuestión sea tratada por dicha Conferencia sobre el Derecho del Mar,

DECLARA TAMBIEN que el ejercicio de ciertos derechos por un Estado dentro de su jurisdicción, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio, no excluye la existencia de otros derechos de ese Estado en virtud del derecho internacional.

## Resolución 24

### Coordinación de actividades sobre prevención y control de la contaminación del mar

LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO que el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, confiere a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental y a su Secretario General importantes funciones que habrán de desempeñarse con arreglo al Convenio,

CONSIDERANDO necesario que haya coordinación eficaz de las actividades de las diversas organizaciones internacionales que intervienen en la prevención y control de la contaminación del mar,

RECOMIENDA que la Organización, cuando sea necesario, consulte con otras organizaciones internacionales y órganos expertos competentes del sistema de las Naciones Unidas y recabe su ayuda para lograr los objetivos del presente Convenio.

### Resolución 25

Remisión del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

#### LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO que, en cumplimiento de la Resolución 2750 C(XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, se convocará una Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar,

CONSIDERANDO que, de conformidad con la Resolución anterior, el derecho internacional relativo a la contaminación marina forma parte del derecho del mar,

PIDE al Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental que transmita a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, para que ésta pueda tenerlo en cuenta en el contexto más amplio de sus deliberaciones, el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973.

### Resolución 26

Confección de la lista de sustancias que constituirá un Anexo del Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos

#### LA CONFERENCIA,

CONSIDERANDO que el Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973, dispone en sus Artículos I y III que la lista de sustancias que constituirá un Anexo del Protocolo será confeccionada y mantenida por un órgano competente designado por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental,

CONSIDERANDO, asimismo, que el Protocolo dispone también que las Partes en el Protocolo, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del órgano competente cuando éste examine asuntos relativos a la lista,

CONSIDERANDO que la pronta confección de esa lista fomentará la aceptación del Protocolo por los Gobiernos y de ese modo facilitará la rápida entrada en vigor del mismo,

PIDE a la Organización que, tan pronto como sea posible, designe el órgano competente de conformidad con las disposiciones de los Artículos I y III del Protocolo y ponga a disposición de dicho órgano los medios necesarios para desempeñar sus actividades,

PIDE a ese órgano competente que proceda a confeccionar la lista con la máxima prontitud de modo que quede establecida para el 30 de noviembre de 1974 a más tardar; esa lista habrá de ser aprobada por una mayoría de dos tercios de los presentes y votantes en dicho órgano,

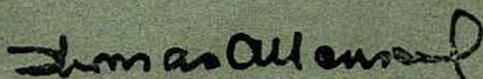
RECOMIENDA que al confeccionar y mantener la lista de sustancias el órgano competente actúe en consulta y cooperación con las organizaciones internacionales que tengan competencia en la materia,

PIDE al Secretario General de la Organización que, tan pronto como haya sido confeccionada la lista, anexe copias de la misma a los textos auténticos del Protocolo,

PIDE asimismo al Secretario General de la Organización que transmita esa lista a los Gobiernos sin dilación.

Copia certificada auténtica del texto español del Acta final de la Conferencia internacional sobre contaminación del mar, 1973, hecha en Londres el dos de noviembre de 1973, cuyo original está depositado en poder de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

Por el Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Thomas Allen". The signature is written in a cursive style with a large, sweeping flourish at the end.

Londres, 15 de Noviembre de 1974