

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

14768 ENMIENDAS al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques 1973, hecho en Londres el 17 de febrero de 1978, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» números 249 y 250, de 17 y 18 de octubre de 1984.

RESOLUCION MEPC.42 (30)

Aprobada por el Comité de Protección del Medio Marino el 16 de noviembre de 1990

APROBACION DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

(Designación de la zona del Antártico como zona especial en virtud de los anexos I y V del MARPOL 73/78)

El Comité de Protección del Medio Marino,

Recordando el artículo 38, a), del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

Tomando nota del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamando «Convenio de 1973») y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado «Protocolo de 1978»), que confieren al órgano competente de la Organización la función de estudiar y aprobar enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

Habiendo examinado en su 30.º período de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16, 2), a), del Convenio de 1973;

Habiendo considerado además el objetivo de que todos los desechos deben ser retirados de la zona del Antártico debido a la importancia ecológica de los frágiles ecosistemas de la zona,

1. Aprueba, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16, 2), d), del Convenio de 1973, las enmiendas al anexo del Protocolo de 1978, cuyo texto figura en el anexo de la presente Resolución.

2. Decide, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16, 2), f), iii), del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 16 de septiembre de 1991, salvo que, antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo

el 50 por 100 del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización que rechazan las enmiendas.

3. Invita a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16, 2), g), ii), del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 17 de marzo de 1992, una vez que hayan sido aceptadas de conformidad con lo indicado en el párrafo 2 anterior.

4. Decide que las prescripciones de la regla 10 del anexo I y de la regla 5 del anexo V del MARPOL 73/78 relativas a la zona del Antártico empiecen a regir el día en que las enmiendas a dichos anexos aprobadas mediante la presente resolución entren en vigor, lo cual está previsto para el 17 de marzo de 1992.

5. Pide al Secretario general que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16, 2), e), del Convenio de 1973, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en los anexos 1 y 2, respectivamente, a todas las Partes en los anexos I y V del MARPOL 73/78.

6. Pide además al Secretario general que envíe copias de la resolución y de sus anexos a los miembros de la Organización que no sean Partes en los anexos I y V del MARPOL 73/78.

ANEXO 1

Enmiendas al anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973

ANEXO I

Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos

Enmiéndese la regla 10 de modo que diga:

REGLA 10

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

1. A los efectos del presente anexo las zonas especiales son el mar Mediterráneo, el mar Báltico, el mar Negro, el mar Rojo, la «zona de los Golfos», el golfo de Adén y la zona del Antártico, según se definen a continuación:

a)-f) Sin cambios.

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

2. A reserva de las disposiciones de la regla 11 del presente anexo:

a) Estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas desde petroleros y desde buques no petroleros cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial. Con respecto a la zona del Antártico, esta-

rá prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas procedentes de cualquier buque.

b) Exceptuando lo dispuesto en relación con la zona del Antártico en el párrafo 2, a), de la presente regla, estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas desde buques no petroleros de arqueo bruto inferior a 400 toneladas, mientras se encuentren en una zona especial, salvo cuando el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón o, de otro modo, cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

- 2), b), i), ii), iii) Sin cambios.
- 3)-7) Sin cambios.

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

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

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

ANEXO 2

Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973

ANEXO V

Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques

Emiéndese la regla 5 de modo que diga:

REGLA 5

Eliminación de basuras en las zonas especiales

1. A los efectos del presente anexo las zonas especiales son la del mar Mediterráneo, la del mar Báltico, la del mar Negro, la del mar Rojo, la «zona de los Golfos», la del mar del Norte, y la del Antártico, según se definen a continuación:

a)-f) Sin cambios.
g) «Por zona del Antártico se entiende la extensión de mar situada al sur de los 60° de latitud sur».

2)-4). Sin cambios.

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

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

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

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

Las presentes enmiendas entraron en vigor el 17 de marzo de 1992.

RESOLUCION MEPC. 47(31)

Aprobada el 4 de julio de 1991

APROBACION DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

(Nueva regla 26 y otras enmiendas al anexo I del MARPOL 73/78)

El Comité de Protección del Medio Marino.

Recordando el artículo 38, a), del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

Tomando nota del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado «Convenio de 1973») y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado «Protocolo de 1978»), que confieren al órgano competente de la Organización la función de estudiar y aprobar enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

Tomando nota también de que la Conferencia sobre cooperación internacional para la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos convocada por la Organización en noviembre de 1990 adoptó con éxito el Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990, el cual prescribe, entre otras cosas, que todos los buques lleven a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos,

Habiendo examinado en su 31 período de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16, 2), a), del Convenio de 1973,

1. Aprueba, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16, 2), d), del Convenio de 1973, las enmiendas al anexo del Protocolo de 1978, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución.

2. Decide, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16, 2), f), iii), del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 4 de octubre de 1992, salvo que, antes de esa fecha, un tercio, cuando menos, de las Partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 por 100 del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización objeciones a las enmiendas.

3. Invita a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16, 2), g), ii), del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 4 de abril de 1993, una vez que hayan sido aceptadas de conformidad con lo indicado en el párrafo 2 anterior.

4. Pide al Secretario general que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16, 2), e), del Convenio

de 1973, envíe a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo.

5. Pide, además, al Secretario general que envíe copias de la resolución y de su anexo a los miembros de la Organización que no sean Partes en el MARPOL 73/78.

ANEXO

Enmiendas al anexo I del MARPOL 73/78

1. La séptima frase de la regla 15, 3), a), se sustituye por las dos frases siguientes:

«Habrà, además, un método manual utilizable en caso de producirse tal avería, pero la instalación defectuosa habrá de repararse lo antes posible. La autoridad del Estado rector del puerto podrá permitir que el petrolero que tenga una instalación defectuosa inicie un viaje en lastre antes de dirigirse a un puerto de reparaciones.»

2. En la regla 17 se añade el nuevo párrafo 3) siguiente:

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

3. El siguiente nuevo capítulo IV se añade al texto actual:

«CAPITULO IV. PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DERIVADA DE SUCESOS QUE ENTRAÑEN CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

REGLA 26

Plan de emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos

1) Todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 y todo buque no petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 llevará a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos aprobado por la Administración. Cuando se trate de buques construidos antes del 4 de abril de 1993, la presente prescripción será aplicable veinticuatro meses después de esta fecha.

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

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

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

* Se hace referencia a las «Directrices para la elaboración de planes de emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos», que preparará la Organización.

** Véanse los «Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las Directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar», que la Organización aprobó mediante la resolución A.648 (16).

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

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

Modelos revisados de los suplementos del Certificado IOPP.

Los modelos A y B de los suplementos del Certificado IOPP se sustituyen por los que figuran a continuación:

MODELO A (Revisado en 1991)

SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (CERTIFICADO IOPP)

Cuadernillo de construcción y equipo para buques no petroleros

Conforme a lo dispuesto en el anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (en adelante denominado «el Convenio»).

Notas:

1. El presente modelo se utilizará para el tercero de los tipos de buques indicados en el certificado IOPP, es decir, «buques distintos de los arriba mencionados». En cuanto a los petroleros y los buques no petroleros equipados con tanques de carga sujetos a la regla 2.2 del anexo I del Convenio, se utilizará el modelo B.

2. El presente cuadernillo acompañará permanentemente al certificado IOPP. Este certificado estará disponible a bordo del buque en todo momento.

3. Cuando el idioma utilizado en el cuadernillo original no sea ni el francés ni el inglés se incluirá en el texto una traducción a uno de estos idiomas.

4. En las casillas se marcarán con una cruz (x) las respuestas «sí» y «aplicable», y con un guión (-) las respuestas «no» y «no aplicable».

5. Las reglas mencionadas en el presente cuadernillo remiten a las reglas del anexo I del Convenio, y las resoluciones se refieren a las aprobadas por la Organización Marítima Internacional.

1. Pormenores del buque:

1.1 Nombre del buque

1.2 Número o letras distintivos

1.3 Puerto de matrícula

1.4 Arqueo bruto

1.5 Fecha de construcción:

1.5.1 Fecha del contrato de construcción

1.5.2 Fecha en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba en fase equivalente de construcción

1.5.3 Fecha de entrega

1.6 Transformación importante (si procede):

1.6.1 Fecha del contrato para efectuar una transformación importante

1.6.2 Fecha en que se comenzó una obra de transformación importante

1.6.3 Fecha de terminación de una transformación importante

1.7 Condición jurídica del buque:

1.7.1 Buque nuevo de conformidad con la regla 1.6)

1.7.2 Buque existente de conformidad con la regla 1.7)

1.7.3 El buque ha sido aceptado por la Administración como «buque existente» de conformidad con la regla 1.7), a causa de una demora imprevista en la entrega

2. Equipo para el control de descargas de hidrocarburos procedentes de las sentinas de los espacios de máquinas y de los tanques de combustible líquido (reglas 10 y 16):

2.1 Transporte de agua de lastre en los tanques de combustible líquido:

2.1.1 El buque, en circunstancias normales, puede transportar agua de lastre en los tanques de combustible líquido

2.2 Tipo de equipo separador/filtrador instalado en el buque:

2.2.1 Equipo separador de agua e hidrocarburos (equipo para 100 ppm.)

2.2.2 Equipo filtrador de hidrocarburos (equipo para 15 ppm.)

2.3 Tipo de sistema de control:

2.3.1 Sistema de vigilancia y control [regla 16.5]):

1. con dispositivo de detención automático

2. con dispositivo de detención manual

2.3.2 Dispositivo de alarma para 15 ppm. [regla 16.7)]

2.3.3 Dispositivo de detención automático para descargas en zonas especiales [regla 10.3), b), vi)]

2.3.4 Hidrocarbúrometro [resolución A.444 (XI)]:

1. con dispositivo de registro

2. sin dispositivo de registro

2.4 Normas de aprobación:

2.4.1 El equipo separador/filtrador:

1. ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393 (X)

2. ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.233 (VII)

3. ha sido aprobado de conformidad con normas nacionales no basadas en la resolución A.393 (X) ni en la A.233 (VII)

4. no ha sido aprobado

2.4.2 La unidad de tratamiento ha sido aprobada de conformidad con la resolución A.444 (XI)

2.4.3 El hidrocarbúrometro ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393 (X)

2.5 El caudal máximo del sistema es de m³/h

2.6 Dispensa de lo prescrito en la regla 16:

2.6.1 Se dispensa al buque de lo prescrito en la regla 16.1) y 2) de conformidad con la regla 16.3), a). El buque está destinado exclusivamente a:

1. viajes dentro de la(s) zona(s) especial(es):

2. viajes hasta 12 millas marinas de la tierra más próxima fuera de la(s) zona(s) especial(es), restringidos a:

2.6.2 El buque va equipado con tanques de retención cuyo volumen es de m³, para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina

3. Medios para la retención y eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos) (regla 17):

3.1 El buque está provisto de los tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) que se indican a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen m. ³
	De la cuaderna a la	Posición lateral	
			Volumen total m. ³

3.2 Medios para la eliminación de residuos, además de los tanques para fangos:

3.2.1 incinerador de residuos de hidrocarburos; capacidad l/h

3.2.2 caldera auxiliar con capacidad para incinerar residuos de hidrocarburos:

3.2.3 tanque para mezclar residuos de hidrocarburos con fueloil; capacidad m³

3.2.4 otros medios aceptables:

4. Conexión universal a tierra (regla 19):

4.1 El buque está provisto de un conducto para la descarga de residuos desde las sentinas de las máquinas hasta las instalaciones de recepción, dotado de una conexión universal de descarga de conformidad con la regla 19

5. Plan de emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (regla 26):

5.1 El buque lleva a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, en cumplimiento de la regla 26

6. Exenciones:

6.1 La Administración ha concedido exenciones del cumplimiento de las prescripciones del capítulo II del anexo I del Convenio, de conformidad con la regla 2.4), a), con respecto a los elementos enumerados en el(los) párrafo(s) del presente cuadernillo

7. Equivalencias (regla 3):

7.1 La Administración ha aprobado disposiciones equivalentes a las de ciertas prescripciones del anexo I con respecto a los elementos enumerados en el(los) párrafo(s) del presente cuadernillo

Se certifica que el presente cuadernillo es correcto en todos los aspectos.

Expedido en

(Lugar de expedición del cuadernillo)

a 19.....

(firma del funcionario, debidamente autorizado, que expide el cuadernillo)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora)

MODELO B (Revisado en 1991)

SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (CERTIFICADO IOPP)

Cuadernillo de construcción y equipo para petroleros

Conforme a lo dispuesto en el Anexo I del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (en adelante denominado «el Convenio»).

Notas:

1. El presente modelo se utilizará para los dos primeros tipos de buques indicados en el Certificado IOPP, es decir, «petroleros» y «buques no petroleros» equipados con tanques de carga sujetos a lo dispuesto en la regla 2.2) del Anexo I del Convenio. En cuanto al tercero de los tipos de buques indicados en el Certificado IOPP, se utilizará el modelo A.

2. El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IOPP. Este Certificado estará disponible a bordo del buque en todo momento.

3. Cuando el idioma utilizado en el cuadernillo original no sea ni el francés ni el inglés, se incluirá en el texto una traducción a uno de estos idiomas.

4. En las casillas se marcarán con una cruz (x) las respuestas «sí» y «aplicable», y con un guión (-) las respuestas «no» y «no aplicable».

5. Salvo indicación en otro sentido, las reglas mencionadas en el presente cuadernillo remiten a las reglas del Anexo I del Convenio, y las resoluciones se refieren a las aprobadas por la Organización Marítima Internacional.

1. Pormenores del buque:

- 1.1 Nombre del buque
- 1.2 Número o letras distintivos
- 1.3 Puerto de matrícula
- 1.4 Arqueo bruto
- 1.5 Capacidad de carga del buque..... (m³)
- 1.6 Peso muerto del buque (en toneladas métricas) [regla 1.22]
- 1.7 Eslora (m) [regla 1.18]]
- 1.8 Fecha de construcción:
- 1.8.1 Fecha del contrato de construcción
- 1.8.2 Fecha en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba en fase equivalente de construcción.
- 1.8.3 Fecha de entrega.....
- 1.9 Transformación importante (si procede):
- 1.9.1 Fecha del contrato para efectuar una transformación importante.....
- 1.9.2 Fecha en que se comenzó una obra de transformación importante.....
- 1.9.3 Fecha de terminación de una transformación importante.....

1.10 Condición jurídica del buque:

- 1.10.1 Buque nuevo de conformidad con la regla 1.6)
- 1.10.2 Buque existente de conformidad con la regla 1.7)
- 1.10.3 Petrolero nuevo de conformidad con la regla 1.26)
- 1.10.4 Petrolero existente de conformidad con la regla 1.27)
- 1.10.5 El buque ha sido aceptado por la Administración como «buque existente» de conformidad con la regla 1.7), a causa de una demora imprevista en la entrega
- 1.10.6 El buque ha sido aceptado por la Administración como «petrolero existente» de conformidad con la regla 1.27), a causa de una demora imprevista en la entrega
- 1.10.7 El buque no está obligado a cumplir con las disposiciones de la regla 24, a causa de la demora imprevista en la entrega

1.11 Tipo de buque:

- 1.11.1 Petrolero para crudos
- 1.11.2 Petrolero para productos petrolíferos
- 1.11.3 Petrolero para crudos/productos petrolíferos
- 1.11.4 Buque de carga combinado
- 1.11.5 Buque no petrolero equipado con tanques de carga sujetos a la regla 2.2) del Anexo I del Convenio
- 1.11.6 Petrolero dedicado al transporte de los productos mencionados en la regla 15.7)
- 1.11.7 El buque, designado como «petrolero para crudos» que opera con un sistema de lavado con crudos, ha sido también designado como «petrolero para productos petrolíferos» que opera con tanques dedicados a lastre limpio, respecto de lo cual se ha expedido también un certificado IOPP por separado
- 1.11.8 El buque designado como «petrolero para productos petrolíferos» que opera con tanques dedicados a lastre limpio, ha sido también designado como «petrolero para crudos» que opera con un sistema de lavado con crudos, respecto de lo cual se ha expedido también un Certificado IOPP por separado
- 1.11.9 Buque tanque quimiquero que transporte hidrocarburos

2. Equipo para el control de descargas de hidrocarburos procedentes de las sentinas de los espacios de máquinas y de los tanques de combustible líquido (reglas 10 y 16):

2.1 Transporte de agua de lastre en los tanques de combustible líquido:

El buque, en circunstancias normales, puede transportar agua de lastre en los tanques de combustible líquido

2.2. Tipo de equipo separador/filtrador instalado en el buque:

2.2.1 Equipo separados de agua e hidrocarburos (equipo para 100 ppm)

2.2.2 Equipo filtrador de hidrocarburos (equipo para 15 ppm)

2.3. Tipo de sistema de control:

2.3.1 Sistema de vigilancia y control (regla 16.5)

- 1. con dispositivo de detención automático
- 2. con dispositivo de detención manual

2.3.2 Dispositivo de alarma para 15 ppm (regla 16.7)

2.3.3 Dispositivo de detención automático para descargas en zonas especiales (regla 10.3.b.vi)

2.3.4 Hidrocarbúrometro (resolución A.444 (XI))

- 1. con dispositivo de registro
- 2. sin dispositivo de registro

2.4 Normas de aprobación:

2.4.1 El equipo separador/filtrador:

- 1. ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393 (X)
- 2. ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.233 (VII)
- 3. ha sido aprobado de conformidad con normas nacionales no basadas en la resolución A.393 (X) ni en la A.233 (VII)
- 4. no ha sido aprobado

2.4.2 La unidad de tratamiento ha sido aprobada de conformidad con la resolución A. 444 (XI)

2.4.3 El hidrocarbúrometro ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393 (X)

2.5 El caudal máximo del sistema es de..... m³/h

2.6 Dispensa del cumplimiento de lo prescrito en la regla 16:

2.6.1 Se dispensa al buque de lo prescrito en la regla 16.1 y 2 de conformidad con la regla 16.3, a). El buque está destinado exclusivamente a:

- 1. viajes dentro de la/s zona/s especial/es
- 2. viajes hasta 12 millas marinas de la tierra más próxima fuera de la/s zona/s especial/es, restringidos a

2.6.2 El buque va equipado con tanques de retención cuyo volumen es de m³ para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina

2.6.3 En vez de un tanque de retención, el buque lleva instalados dispositivos para trasvasar las aguas de sentina al tanque de decantación

3. Medios para la retención y eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos) (regla 17):

3.1 El buque está provisto de los tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) que se indican a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen m ³
	De la cuaderna ... a la ...	Posición lateral	
			Volumen total ... m ³

3.2. Medios para la eliminación de residuos, además de los tanques para fangos:

3.2.1 Incinerador de residuos de hidrocarburos; capacidad l/h

3.2.2 Caldera auxiliar con capacidad para incinerar residuos de hidrocarburos

3.2.3 Tanque para mezclar residuos de hidrocarburos con fueloil; capacidadm³

3.2.4 Otros medios aceptables

4. Conexión universal a tierra (regla 19):

4.1 El buque está provisto de un conducto para la descarga de residuos desde las sentinas de las máquinas hasta las instalaciones de recepción, dotado de una conexión universal de descarga de conformidad con la regla 19

5. Construcción (reglas 13, 24 y 25):

5.1. De conformidad con las prescripciones de la regla 13, el buque:

5.1.1 Ha de ir provisto de tanques de lastre separado emplazados de modo que sirvan de protección y un sistema de lavado con crudos

5.1.2 Ha de ir provisto de tanques de lastre separado emplazados de modo que sirvan de protección

5.1.3 Ha de ir provisto de tanques de lastre separado

5.1.4 Ha de ir provisto de tanques de lastre separado o un sistema de lavado con crudos

5.1.5 Ha de ir provisto de tanques de lastre separado o tanques dedicados a lastre limpio

5.1.6 No está obligado a cumplir las prescripciones de la regla 13

5.2. Tanques de lastre separado:

5.2.1 El buque está provisto de tanques de lastre separado, en cumplimiento de la regla 13

5.2.2 El buque está provisto de tanques de lastre separado, en cumplimiento de la regla 13, emplazados de modo que sirvan de protección, en cumplimiento de la regla 13K

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

Tanque	Volumen (m ³)	Tanque	Volumen (m ³)
			Total

5.3 Tanques dedicados a lastre limpio:

5.3.1 El buque está provisto de tanques dedicados a lastre limpio en cumplimiento de la regla 13A y podrá operar como petrolero para productos petrolíferos

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

Tanque	Volumen (m ³)	Tanque	Volumen (m ³)
		Total	

5.3.3 Se ha facilitado al buque un manual actualizado de operaciones de los tanques dedicados a lastre limpio, que está fechado el

5.3.4 El buque cuenta con instalaciones de tuberías y bombas comunes para lastrar los tanques dedicados a lastre limpio y manipular la carga de hidrocarburos

5.3.5 El buque cuenta con instalaciones de tuberías y bombas independientes para lastrar los tanques dedicados a lastre limpio

5.4 Lavado con crudos:

5.4.1 El buque está dotado de un sistema de lavado con crudos en cumplimiento de la regla 13B

5.4.2 El buque está dotado de un sistema de lavado con crudos en cumplimiento de la regla 13B, con la salvedad de que la eficacia del sistema no se ha verificado de conformidad con la regla 13.6) y el párrafo 4.2.10 de las especificaciones revisadas relativas a los sistemas de lavado con crudos [resolución A.446 (XI)]

5.4.3 Se ha facilitado al buque un manual actualizado sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos, que está fechado el

5.4.4 El buque no está obligado a ir provisto de un sistema de lavado con crudos, pero cuenta con dicho sistema en cumplimiento de las prescripciones sobre seguridad de las especificaciones revisadas relativas a los sistemas de lavado con crudos [resolución A.446 (XI)]

5.5 Exención del cumplimiento de la regla 13:

5.5.1 El buque está destinado únicamente al tráfico entre

de conformidad con la regla 13C, y queda por tanto eximido de lo prescrito en la regla 13.

5.5.2 El buque opera con una instalación especial para el lastre, de conformidad con la regla 13D, y queda por tanto eximido de lo prescrito en la regla 13

5.6 Disposición de los tanques de carga y limitación de su capacidad (regla 24):

5.6.1 El buque tiene que estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 24 y las cumple

5.6.2 El buque tiene que estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 24.4), y las cumple [véase la regla 2.2)]

5.7 Compartimiento y estabilidad (regla 25):

5.7.1 El buque tiene que estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 25 y las cumple

5.7.2 La información y los datos prescritos en la regla 25.5) han sido entregados al buque en un formulario aprobado

6. Retención de los hidrocarburos a bordo (regla 15):

6.1 Sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos:

6.1.1 El buque entra en la categoría de petrolero según se define en la resolución A.496 (XII) o A.586 (14)* (táchese según proceda)

6.1.2 El sistema comprende:

- 1. una unidad de control
- 2. una unidad ordenadora
- 3. una unidad calculadora

6.1.3 El sistema está dotado de:

- 1. un mecanismo de sincronización de arranque
- 2. un dispositivo de detención automático

6.1.4 El hidrocarbúrometro ha sido aprobado conforme a lo dispuesto en la resolución A.393 (X) o A.586 (14) (táchese según proceda) y es adecuado para:

- 1. crudos de petróleo
- 2. productos «negros»
- 3. productos «blancos»
- 4. las sustancias nocivas líquidas paraoleosas que se enumeran en el documento adjunto al certificado

6.1.5 Se ha facilitado al buque un manual de operaciones del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos

6.2 Tanques de decantación:

6.2.1 El buque está provisto de tanque(s) dedicado(s) a decantación con una capacidad total de m.³, que representa el por 100 de su capacidad de transporte de hidrocarburos, de conformidad con:

- 1. la regla 15.2) c)
- 2. la regla 15.2) c) i)
- 3. la regla 15.2) c) ii)
- 4. la regla 15.2) c) iii)

6.2.2 Se han designado tanques de carga como tanques de decantación

6.3 Detectores de la interfaz hidrocarburos/agua:

6.3.1 El buque está provisto de detectores de la interfaz hidrocarburos/agua aprobados de conformidad con lo estipulado en la resolución MEPC.5 (XIII)

* Los petroleros cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, el 2 de octubre de 1986 o posteriormente, estarán provistos de un sistema aprobado en virtud de la resolución A.586 (14).

6.4 Exenciones del cumplimiento de la regla 15:

6.4.1 El buque está eximido de las prescripciones de la regla 15.1), 2) y 3), de conformidad con la regla 15.7)

6.4.2 El buque está eximido de las prescripciones de la regla 15.1), 2) y 3), de conformidad con la regla 2.2)

6.5 Dispensa de lo prescrito en la regla 15:

6.5.1 Se dispensa al buque de lo prescrito en la regla 15.3), de conformidad con la regla 15.5), b). El buque está destinado exclusivamente a:

1. determinados tráficos acordes con la regla 13C:

2. viajes dentro de la(s) zona(s) especial(es):

3. viajes hasta 50 millas marinas de la tierra más próxima fuera de la(s) zona(s) especial(es), de setenta y dos horas o menos de duración, restringidos a:

7. Instalaciones de bombas, tuberías y dispositivos de descarga (regla 18):

7.1 Los orificios de salida para la descarga en el mar de lastre separado están situados:

7.1.1 Por encima de la flotación

7.1.2 Por debajo de la flotación

7.2 Los orificios de salida para la descarga en el mar de lastre limpio, aparte del colector de descarga, están situados*:

7.2.1 Por encima de la flotación

7.2.2 Por debajo de la flotación

7.3 Los orificios de salida, aparte del colector de descarga, para la descarga en el mar de aguas sucias o impurificadas por hidrocarburos, procedentes de las zonas de tanques de carga, están situados*:

7.3.1 Por encima de la flotación

7.3.2 Por debajo de la flotación junto con el sistema de corriente parcial, en cumplimiento de la regla 18.6), e)

7.3.3 por debajo de la flotación

7.4 Descarga de hidrocarburos procedentes de las bombas de carga y de los conductos de hidrocarburos [regla 18.4) y 5)]:

7.4.1 Medios para drenar todas las bombas de carga y todos los conductos de hidrocarburos al terminar el desembarque del cargamento:

1. posibilidad de descargar los residuos en un tanque de carga o de decantación

2. para la descarga a tierra se ha provisto un conducto especial de pequeño diámetro

8. Plan de emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (regla 26):

8.1 El buque lleva a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, en cumplimiento de la regla 26

9. Disposiciones equivalentes para los buques tanque quimiqueros que transporten hidrocarburos:

9.1 A título de disposiciones equivalentes para el transporte de hidrocarburos en un buque tanque quimiquero, el buque está provisto del equipo que se indica seguidamente en lugar de tanques de decantación (párrafo 6.2 supra) y detectores de la interfaz hidrocarburos/agua (párrafo 6.3 supra):

9.1.1 Equipo separados de agua e hidrocarburos, capaz de producir un efluente cuyo contenido de hidrocarburos sea inferior a 100 ppm, con una capacidad de ... m³/h

9.1.2 Un tanque de retención con capacidad de ... m³

9.1.3 Un tanque para recoger las aguas del lavado de los tanques que es:

1. un tanque dedicado a tal fin

2. un tanque de carga designado como tanque colector

9.1.4 Una bomba de trasvase, instalada permanentemente, para descargar en el mar efluente que contenga hidrocarburos a través del equipo separador de agua e hidrocarburos

9.2 El equipo separador de agua e hidrocarburos ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393 (X) y es adecuado para toda la gama de productos indicados en el anexo I

9.3 El buque dispone de un certificado válido de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel

10. Sustancias nocivas líquidas paraoleosas:

10.1 De conformidad con la regla 14 del anexo II del Convenio se permite al buque transportar las sustancias nocivas líquidas paraoleosas especificadas en la lista adjunta*

11. Exenciones:

11.1 La Administración ha concedido exenciones del cumplimiento de las prescripciones de los capítulos II y III del anexo I del Convenio, de conformidad con la regla 2.4, a), con respecto a los elementos enumerados en el(los) párrafo(s)

12. Equivalencias (regla 3)

12.1 La Administración ha aprobado disposiciones equivalentes a las de ciertas prescripciones del anexo I con respecto a los elementos enumerados en el(los) párrafo(s)

..... del presente cuadernillo

* Se adjuntará la lista de sustancias nocivas líquidas paraoleosas que se permite transportar, debidamente firmada, fechada y certificada con el sello o estampilla de la autoridad expedidora.

* Sólo se indicarán los orificios de salida que puedan ser monitorizados

Se certifica que el presente cuadernillo es correcto en todos los aspectos.

Expedido en
(lugar de expedición del cuadernillo)

a 19.....
(firma del funcionario debidamente autorizado que expide el cuadernillo)

(sello o estampilla de la autoridad expedidora)

El apéndice III del anexo I del MARPOL 73/78 se sustituye por el siguiente:

«Apéndice III

Modelo de Libro Registro de Hidrocarburos

Libro Registro de Hidrocarburos

Parte I. Operaciones en los espacios de máquinas (para todos los buques)

Nombre del buque:
Número o letras distintivos:
Arqueo bruto:
Período desde: hasta:

Nota: A todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas, y a todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas que no sea petrolero, se le facilitará la parte I del Libro Registro de Hidrocarburos para consignar en ella las operaciones pertinentes que se efectúan en los espacios de máquinas. A los petroleros se les facilitará también la parte II del Libro Registro de Hidrocarburos para consignar en ellas las operaciones de carga/lastrado pertinentes.

Introducción

En las páginas siguientes de la presente sección se expone una amplia lista de los puntos relativos a las operaciones efectuadas en los espacios de máquinas que habrá que consignar, cuando proceda, en el Libro Registro de Hidrocarburos, de conformidad con la regla 20 del anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). Esos puntos se han agrupado en secciones operacionales, cada una de las cuales viene designada por una letra clave.

Al hacer los asientos en el Libro Registro de Hidrocarburos se inscribirán la fecha, la clave operacional y el número del punto de que se trate en las columnas correspondientes, y se consignarán los pormenores requeridos anotándolos por orden cronológico en los espacios en blanco.

Cada asiento acerca de una operación ultimada irá firmado y fechado por el oficial o los oficiales a cargo de la misma. Cada página completa será firmada por el Capitán del buque.

En el Libro Registro de Hidrocarburos hay muchas referencias a las cantidades de hidrocarburos. La poca precisión de los dispositivos de medición de tanques, las variaciones de temperatura y las adherencias afectarán a la precisión de las lecturas. Se deberán considerar en consecuencia los asientos en el Libro Registro de Hidrocarburos.

Lista de puntos que se consignarán

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. Limpieza:

1. situación del buque y hora al comenzar y finalizar la limpieza;
2. identidad del(de los) tanque(s) en el(los) que se ha empleado un método de limpieza (enjuague total con agua, mediante vapor, empleando productos químicos, con indicación del tipo y la cantidad de productos químicos utilizados);
3. identidad del(de los) tanque(s) al(a los) que se trasvasó el agua de limpieza.

4. Lastrado:

1. situación del buque y hora al comenzar y finalizar el lastrado;
2. cantidad de lastre, si los tanques no están limpios;
3. situación del buque al comenzar la limpieza;
4. situación del buque al comenzar el lastrado.

B) Descargas de lastre contaminado o de aguas de limpieza de los tanques mencionados en la sección A)

5. Identidad del(de los) tanque(s).
6. Situación del buque al comenzar la descarga.
7. Situación del buque al concluir la descarga.
8. Velocidad(es) del buque durante la descarga.
9. Método de descarga:

1. a través de equipo de 100 ppm;
2. a través de equipo de 15 ppm;
3. en instalaciones receptoras.

10. Cantidad descargada.

C) Recogida y eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos)

11. Recogida de residuos de hidrocarburos.
Cantidad de residuos de hidrocarburos (fangos) retenidos a bordo al final de un viaje, pero no más de una vez por semana. Cuando los buques realicen viajes cortos, la cantidad se consignará semanalmente (1).

1. Fangos separados (fangos resultantes de purificar el combustible y el aceite lubricante) y otros residuos, según proceda:

identidad del(de los) tanque(s)
capacidad del(de los) tanque(s) m³
cantidad retenida m³

2. Otros residuos (como residuos de hidrocarburos resultantes de los drenajes, fugas, aceite gastado, etc., en los espacios de máquinas), según proceda, habida cuenta de la disposición de los tanques, además de lo indicado en 1:

identidad del(de los) tanque(s)
capacidad del(de los) tanque(s) m³
cantidad retenida m³

12. Métodos de eliminación de residuos.

Indíquese la cantidad de residuos de hidrocarburos eliminados del(de los) tanque(s) y la cantidad de residuos retenida:

(1) Sólo en los tanques enumerados en el apartado 3 de los modelos A y B del suplemento del Certificado IOPP.

1. eliminación en instalaciones receptoras (indíquese el puerto) (2);
2. trasvase a otro(s) tanque(s) [indíquese el(los) tanque(s) y su contenido total];
3. incinerados (indíquese el tiempo total invertido en la operación);
4. otro método (especifíquese).

D) Descarga no automática en el mar u otro método de eliminación de aguas de sentina acumuladas en los espacios de máquinas

13. Cantidad descargada o eliminada.
14. Hora de descarga o eliminación (comienzo y fin).
15. Método de descarga o eliminación:
 1. a través de equipo de 100 ppm (indíquese la situación del buque al comienzo y al final);
 2. a través de equipo de 15 ppm (indíquese la situación del buque al comienzo y al final);
 3. en instalaciones receptoras (indíquese el puerto);
 4. trasvase a tanque de decantación o a tanque de retención [indíquese el(los) tanque(s), especificando la cantidad trasvasada y la cantidad total retenida en el(los) tanque(s)].

E) Descarga automática en el mar u otro método de eliminación de aguas de sentina acumuladas en los espacios de máquinas

16. Situación del buque y hora en que el sistema se ha puesto en la modalidad de funcionamiento automático para la descarga en el mar.
17. Hora en que el sistema se ha puesto en la modalidad de funcionamiento automático para trasvasar el agua de sentina a un tanque de retención (identifíquese tanque).
18. Hora en que se puso el sistema en funcionamiento manual.
19. Método de descarga en el mar:
 1. a través de equipo de 100 ppm;
 2. a través de equipo de 15 ppm.

F) Estado del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos

20. Hora en que falló el dispositivo.
21. Hora en que el dispositivo volvió a ser operacional.
22. Razones del fallo.

G) Descargas accidentales o excepcionales de hidrocarburos

23. Hora del suceso.
24. Lugar o situación del buque en el momento del suceso.
25. Cantidad aproximada y tipo de hidrocarburos.
26. Circunstancias de la descarga o del escape, motivos y observaciones generales.

H) Toma de fueloil o aceite lubricante

27. Toma de combustible:
 1. lugar de la toma de combustible;
 2. hora de la toma de combustible;
 3. tipo y cantidad de fueloil e identidad del(de los) tanque(s) [indíquense la cantidad añadida y el contenido total del(de los) tanque(s)];
 4. tipo y cantidad de aceite lubricante e identidad del(de los) tanque(s) [indíquense la cantidad añadida y el contenido total del(de los) tanque(s)].

I) Otros procedimientos operacionales y observaciones generales

Nombre del buque:
 Número o letras distintivos:
 Operaciones de carga/lastrado (para los petroleros)* / operaciones en los espacios de máquinas (para todos los buques)*

Fecha	Clave (letra)	Punto (número)	Asiento de operaciones/firma del oficial a cargo de las mismas

Firma del Capitán

Libro Registro de Hidrocarburos

Parte II. Operaciones de carga/lastrado (para los petroleros)

Nombre del buque:
 Número o letras distintivos:
 Arqueo bruto:
 Período desde: hasta:

Nota: A todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas se le facilitará la parte II del Libro Registro de Hidrocarburos, para consignar en ella las operaciones de carga/lastrado pertinentes. También se le facilitará la parte I del Libro Registro de Hidrocarburos para consignar las operaciones pertinentes que se efectúen en los espacios de máquinas.

* Táchese según proceda.

(2) Los Capitanes solicitarán de las Empresas encargadas de instalaciones receptoras, incluidas gabarras y camiones cisterna, recibo o certificado en el que se indiquen las cantidades de agua lavado de tanques, lastre sucio, residuos o mezclas oleosas trasvasadas, así como la fecha y la hora de la operación de trasvase. Este recibo o certificado, si se adjunta al Libro Registro de Hidrocarburos, podrá ayudar al Capitán a demostrar que el buque bajo su mando no estuvo implicado en un supuesto caso de contaminación. El recibo o certificado se guardará junto con el Libro Registro de Hidrocarburos.
 (3) Los Capitanes solicitarán de las Empresas encargadas de instalaciones receptoras, incluidas gabarras y camiones cisterna, recibo o certificado en el que se indiquen las cantidades de agua lavado de tanques, lastre sucio, residuos o mezclas oleosas trasvasadas, así como la fecha y la hora de la operación de trasvase. Este recibo o certificado, si se adjunta al Libro Registro de Hidrocarburos, podrá ayudar al capitán a demostrar que el buque bajo su mando no estuvo implicado en un supuesto caso de contaminación. El recibo o certificado se guardará junto con el Libro Registro de Hidrocarburos.

F) Lastrado de los tanques dedicados a lastre limpio aplicable únicamente a los buques tanque dotados de ales tanques).

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

21. Situación del buque cuando, en el(los) tanque(s) dedicado(s) a lastre limpio, se tomó agua de baldeo o el lastre en puerto.

22. Situación del buque cuando se baldearon la(s) bomba(s) y las tuberías, y el agua pasó al tanque de decantación.

23. Cantidad de agua oleosa que, tras baldear las tuberías, se trasvasa al(a los) tanque(s) de decantación o al(a los) tanque(s) de carga en que inicialmente se almacenan los residuos [indíquese el(los) tanque(s)]. Indíquese la cantidad total.

24. Situación del buque cuando se tomó agua de lastre adicional en el(los) tanque(s) dedicado(s) a lastre limpio.

25. Hora y situación del buque cuando se cerraron las válvulas que separan los tanques dedicados a lastre limpio de las tuberías de carga y de agotamiento.

26. Cantidad de lastre limpio tomado a bordo.

G) Limpieza de los tanques de carga.

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

28. Puerto o situación del buque.

29. Duración de la limpieza.

30. Método de limpieza (4).

31. Las aguas de lavado de tanques se trasvasaron a:

1. instalaciones receptoras (indíquense el puerto y la cantidad) (5).

2. tanque(s) de decantación o tanque(s) de carga designado(s) como tanque(s) de decantación [identifíquese el(los) tanque(s); indíquese la cantidad trasvasada y la cantidad total].

H) Descarga de lastre contaminado:

32. Identidad del(los) tanque(s).

33. Situación del buque al comenzar la descarga en el mar.

34. Situación del buque al concluir la descarga en el mar.

35. Cantidad descargada en el mar.

36. Velocidad(es) del buque durante la descarga.

37. ¿Estaba en funcionamiento el dispositivo de vigilancia y control durante la descarga?

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

39. Cantidad de agua oleosa trasvasada al(a los) tanque(s) de decantación [identifíquese el(los) tanque(s) de decantación; indíquese la cantidad total].

40. Lastre descargado en instalaciones receptoras en tierra (identifíquese el puerto e indíquese la cantidad) (5).

(4) Mangueras de mano, lavado mecánico y/o limpieza química. Si, además de esta última, se indicarán los productos químicos empleados y su cantidad.

(5) Los capitanes solicitarán de las empresas encargadas de las instalaciones receptoras, incluidas gabarras y camiones cisterna, un recibo o certificado en el que se indique las cantidades de agua de lavado de tanques, lastre sucio, residuos o mezclas oleosas trasvasadas, así como la fecha y la hora de la operación de trasvasado. Este recibo o certificado, si se adjunta al Libro Registro de Hidrocarburos, podrá ayudar al capitán a demostrar que el buque bajo su mando no estuvo implicado en un supuesto caso de contaminación. El recibo o certificado se guardará junto con el Libro Registro de Hidrocarburos.

I) Descarga en el mar del agua de los tanques de decantación.

41. Identidad de los tanques de decantación.

42. Tiempo de sedimentación desde la última entrada de residuos, o

43. Tiempo de sedimentación desde la última descarga.

44. Hora y situación del buque al comenzar la descarga.

45. Espacio vacío en el tanque al comenzar la descarga.

46. Espacio vacío por encima de la interfaz hidrocarburos/agua al comenzar la descarga.

47. Cantidad a granel descargada y régimen de descarga.

48. Cantidad finalmente descargada y régimen de descarga.

49. Hora y situación del buque al concluir la descarga.

50. ¿Estaba en funcionamiento el dispositivo de vigilancia y control durante la descarga?

51. Espacio vacío por encima de la interfaz hidrocarburos/agua al concluir la descarga.

52. Velocidad(es) del buque durante la descarga.

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

54. Confírmese que todas las válvulas correspondientes del sistema de tuberías del buque se cerraron al concluir la descarga de los tanques de decantación.

J) Eliminación de residuos y de mezclas oleosas no tratadas de otro modo.

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

56. Cantidad eliminada de cada tanque (indíquese la cantidad retenida).

57. Método de eliminación:

1. en instalaciones receptoras (identifíquese el puerto e indíquese la cantidad eliminada) (5).

2. mezclados con la carga (indíquese la cantidad);

3. trasvase a otro(s) tanque(s) [identifíquese el(los) tanque(s). Indíquese la cantidad trasvasada y el contenido total del(de los) tanque(s)];

4. otro método (especifíquese). Indíquese la cantidad eliminada.

K) Descarga de lastre limpio contenido en tanques de carga.

58. Situación del buque al comenzar la descarga de lastre limpio.

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

60. ¿Se vació(vaciaron) el(los) tanque(s) al concluir la descarga?

61. Situación del buque al concluir la descarga si fuera distinta de la indicada en 58.

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

L) Descarga de lastre de los tanques dedicados a lastre limpio (aplicable únicamente a los buques tanque dotados de tales tanques).

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

64. Hora y situación del buque al comenzar la descarga de lastre limpio en el mar.

65. Hora y situación del buque al concluir la descarga en el mar.

RESOLUCION MEPC.48(31)

Aprobada el 4 de julio de 1991

APROBACION DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

(Designación del Gran Caribe como zona especial a los efectos del anexo V del MARPOL 73/78)

El Comité de Protección del Medio Marino,

Recordando el artículo 38, a), del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

Tomando nota del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado «Convenio de 1973») y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado «Protocolo de 1978»), que confieren al órgano competente de la Organización la función de estudiar y aprobar enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

Habiendo examinado en su 31 período de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2), a) del Convenio de 1973,

1. Aprueba, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2), d) del Convenio de 1973, las enmiendas al anexo del Protocolo de 1978 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. Decide, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2), f), iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 4 de octubre de 1992, salvo que, antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 por 100 del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización objeciones a las enmiendas;

3. Invita a las partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2), g), ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 4 de abril de 1993, una vez que hayan sido aceptadas de conformidad con lo indicado en el párrafo 2 anterior;

4. Pide al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2), e) del Convenio de 1973, envíe a todas las Partes en el anexo V del Protocolo de 1978 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo;

5. Pide además al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el anexo V del Protocolo de 1978.

ANEXO

Enmiendas a la regla 5, anexo V, del MARPOL 73/78 (designación del Gran Caribe como zona especial)

Regla 5. Eliminación de basuras en las zonas especiales

Modifíquese la frase preliminar del párrafo 1) de modo que diga lo siguiente:

«1) A los efectos del presente anexo las zonas especiales son la zona del Mar Mediterráneo, la zona de

- 66. Cantidad descargada:
 - 1. en el mar; o
 - 2. en una instalación de recepción (indíquese el puerto).
- 67. ¿Se observó algún indicio de contaminación del agua de lastre por hidrocarburos antes o durante la descarga en el mar?
- 68. ¿Se vigiló la descarga mediante un hidrocarburoómetro?
- 69. Hora y situación del buque cuando se cerraron las válvulas que separan los tanques dedicados a lastre limpio, de las tuberías de carga y de agotamiento al concluir el deslastrado.
- M) Estado del dispositivo de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos.
 - 70. Hora en que falló el dispositivo.
 - 71. Hora en que el dispositivo volvió a ser operacional.
 - 72. Razones del fallo.
- N) Descargas accidentales o excepcionales de hidrocarburos.
 - 73. Hora del suceso.
 - 74. Lugar o situación del buque en el momento del suceso.
 - 75. Cantidad aproximada y tipo de hidrocarburos.
 - 76. Circunstancias de la descarga o del escape, motivos y observaciones generales.
- O) Otros procedimientos operacionales y observaciones generales. Buques tanque destinados a determinados tráficos.
- P) Toma de agua de lastre.
 - 77. Identidad del(de los) tanque(s) lastrado(s).
 - 78. Situación del buque durante el lastrado.
 - 79. Cantidad total de lastre embarcado, en m³.
 - 80. Observaciones.
- Q) Redistribución del agua de lastre a bordo.
 - 81. Razones para la redistribución.
- R) Descarga del agua de lastre en una instalación de recepción.
 - 82. Puerto(s) en que se descargó el agua de lastre.
 - 83. Nombre o designación de la instalación de recepción.
 - 84. Cantidad total de agua de lastre descargada, en m³.
 - 85. Fecha, firma y sello del funcionario de la autoridad rectora del puerto.

Nombre del buque
 Número o letras distintivos
 Operaciones de carga/lastrado (para los petroleros)/operaciones en los espacios de máquinas (para todos los buques)*.

Fecha	Clave (letra)	Punto (número)	Asiento de operaciones/firma del oficial a cargo de las mismas

Firma del capitán

Las presentes enmiendas entraron en vigor el 4 de abril de 1993.

* Táchese según proceda.

Mar Báltico, la zona del Mar Negro, la zona del Mar Rojo, la «zona de los Golfos», la zona del Mar del Norte, la zona del Antártico y la región del Gran Caribe, incluidos el Golfo de México y el Mar Caribe, según se definen a continuación:»

Añádese el siguiente nuevo subpárrafo h) en el párrafo 1):

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

Modifíquese el nuevo subpárrafo b) del párrafo 2), de modo que diga lo siguiente:

«b) A excepción de lo dispuesto en el apartado c) del presente párrafo, la evacuación en el mar de restos de comida se efectuará tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, pero en ningún caso a distancia menor de 12 millas marinas de la tierra más próxima.»

Añádese el siguiente nuevo subpárrafo c) en el párrafo 2):

«c) La evacuación en la zona del Gran Caribe de restos de comida que hayan pasado previamente por un desmenuzador o triturador se efectuará tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, pero en ningún caso, a reserva de lo dispuesto en la regla 4, a distancia menor de 3 millas marinas de la tierra más próxima. Dichos restos de comida estarán lo bastante desmenuzados o triturados como para pasar por cribas con mallas no mayores de 25 milímetros.»

Las presentes enmiendas entraron en vigor el 4 de abril de 1993.

RESOLUCION MEPC.51(32)

Aprobada el 6 de marzo de 1992

ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

(Criterios relativos a las descargas del anexo I del MARPOL 73/78)

El Comité de Protección del Medio Marino,

Recordando el artículo 38, a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

Tomando nota del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado «Convenio de 1973») y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado «Protocolo de 1978»), que confieren al órgano competente de la Organización la función de estudiar y aprobar enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

Recordando que el objetivo del MARPOL 73/78 es lograr la eliminación total de la contaminación intencional del medio marino por hidrocarburos,

Deseando a ese respecto reducir todavía más la contaminación operacional por los buques,

Habiendo examinado en su 32 período de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2), a), del Convenio de 1973,

1. Aprueba, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2), d), del Convenio de 1973, las enmiendas al anexo del Protocolo de 1978 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. Decide, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2), f), iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 6 de enero de 1993, salvo que, antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 por 100 del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización objeciones a las enmiendas;

3. Invita a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2), g), ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 6 de julio de 1993, una vez hayan sido aceptadas de conformidad con lo indicado en el párrafo 2 anterior;

4. Pide al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2), e) del Convenio de 1973, envíe a todas las partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo;

5. Pide además al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el MARPOL 73/78.

ANEXO

Enmiendas al anexo I del MARPOL 73/78

Las reglas del anexo I quedan enmendadas del modo siguiente:

1. Regla 9

1. El texto existente del párrafo 1), a), iv) es sustituido por el siguiente:

«iv) que el régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos no exceda de 30 litros por milla marina.»

2. El texto existente del párrafo 1, b) es sustituido por el siguiente:

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

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

ii) que el buque esté en ruta;

iii) que el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón, y

iv) que el buque tenga en funcionamiento el equipo que se prescribe en la regla 16 del presente anexo.»

3. Se enmienda el párrafo 4) suprimiendo la segunda frase en su totalidad, incluidos los subpárrafos a) a d).

4. Se añade el nuevo párrafo 7) siguiente:

«7) En el caso de los buques a que se refiere la regla 16.6) del presente anexo que no lleven el equipo

prescrito en las reglas 16.1) ó 16.2), las disposiciones del párrafo 1, b) de la presente regla no se aplicarán hasta el 16 de julio de 1998 o hasta la fecha en que se instale dicho equipo, si esta fecha es anterior. Hasta entonces estará prohibida toda descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas en el mar desde tales buques procedentes de las sentinas de los espacios de máquinas, salvo cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

- a) que la mezcla oleosa no proceda de las sentinas de las cámaras de bombas de carga;
- b) que la mezcla oleosa no esté mezclada con residuos de la carga de hidrocarburos;
- c) que el buque no se encuentre en una zona especial;
- d) que el buque se encuentre a más de 12 millas marinas de la tierra más próxima;
- e) que el buque esté en ruta;
- f) que el contenido de hidrocarburos del efluente sea inferior a 100 partes por millón, y
- g) que el buque tenga en funcionamiento un equipo separador de agua e hidrocarburos cuyas características de proyecto hayan sido aprobadas por la Administración teniendo en cuenta la especificación recomendada por la Organización*»

Al pie de página y correspondiente al párrafo 7, g) debe añadirse la nota siguiente:

«* Véase la Recomendación sobre especificaciones internacionales de rendimiento y ensayo para equipos separadores de agua e hidrocarburos y para hidrocarbúrometros, aprobada por la Organización mediante la resolución A.393(X).»

2. Regla 10

1. Se enmienda el párrafo 2), b), de modo que diga:

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

2. Se enmienda el párrafo 3, b), v), de modo que la referencia que figura en el mismo sea 16.5) en lugar de 16.7).

3. Regla 16

1. El texto existente de esta regla es sustituido por el siguiente:

«Regla 16

Sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos y equipo filtrador de hidrocarburos

1) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, pero inferior a 10.000 toneladas, llevará un equipo filtrador de hidrocarburos que cumpla con lo dispuesto en el párrafo 4) de la presente regla. Si tal buque transporta grandes cantidades de combustible líquido tendrá que cumplir con lo dispuesto en el párrafo 2) de la presente regla o en el párrafo 1) de la regla 14.

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

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

- i) que el buque vaya equipado con un tanque de retención que a juicio de la Administración tenga un volumen suficiente para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina;
- ii) que todas las aguas oleosas de sentina se retengan a bordo para descargarlas posteriormente en instalaciones receptoras;
- iii) que la Administración haya establecido que existen instalaciones receptoras adecuadas para recibir tales aguas oleosas de sentina en un número suficiente de los puertos o terminales en que haga escala el buque;
- iv) que cuando sea necesario, se confirme mediante el refrendo del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos que el buque está destinado exclusivamente a efectuar viajes dentro de zonas especiales, y
- v) que se anoten en el libro registro de hidrocarburos la cantidad, la hora y el puerto de descarga.

3) b) La Administración se asegurará de que los buques de arqueo bruto inferior a 400 toneladas están equipados, en la medida de lo posible, con instalaciones que permitan retener a bordo hidrocarburos o mezclas oleosas, o descargarlos de conformidad con lo dispuesto en la regla 9.1), b) del presente anexo.

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

5) El equipo filtrador de hidrocarburos a que se hace referencia en el párrafo 2) de la presente regla se ajustará a características de proyecto aprobadas por la Administración y estará concebido de modo que el contenido de cualquier mezcla oleosa que se descargue en el mar después de pasar por el sistema o los sistemas no exceda de 15 partes por millón. Estará dotado de medios de alarma para indicar que tal proporción va a ser rebasada. El sistema estará también provisto de medios adecuados para que toda descarga de mezclas oleosas se detenga automáticamente si el contenido de hidrocarburos del efluente excede de 15 partes por millón. Al estudiar el proyecto de tales equipo y medios, la Administración tendrá en cuenta la especificación recomendada por la Organización*.

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

Al pie de la página y correspondiente a los párrafos 4) y 5) debe añadirse la nota siguiente:

«* Véase la Recomendación sobre especificaciones internacionales de rendimiento y ensayo para equipos separadores de agua e hidrocarburos y para hidrocarbúrometros, aprobada por la Organización mediante la resolución A.393(X).»

4. Regla 21

1. Se enmienda el subpárrafo c), suprimiendo las cinco primeras palabras, es decir, «en cualquier zona especial y».

2. Se suprime el subpárrafo d).

5. Modelos A y B de los suplementos del certificado IOPP.

Los puntos 2.2 y 2.3 de los modelos A y B de los suplementos del certificado IOPP son sustituidos por los siguientes:

«2.2 Tipo de equipo filtrador de hidrocarburos instalado en el buque:

2.2.1 equipo filtrador de hidrocarburos (15 ppm) [regla 16.4)]

2.2.2 equipo filtrador de hidrocarburos (15 ppm), con dispositivo de alarma y detención automática [regla 16.5)]

2.3 Se autoriza al buque a que opere con el equipo existente hasta el 6 de julio de 1998 [regla 16.6)] si lleva instalado:

2.3.1 equipo separador de agua e hidrocarburos (100 ppm)

2.3.2 equipo filtrador de hidrocarburos (15 ppm) sin dispositivo de alarma

2.3.3 equipo filtrador de hidrocarburos (15 ppm) con dispositivo de alarma y detención manual.»

Las presentes enmiendas entrarán en vigor el 6 de julio de 1993.

RESOLUCION MEPC.52(32)

Aprobada el 6 de marzo de 1992

ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973

(Nuevas reglas 13F y 13G y enmiendas conexas al anexo I del MARPOL 73/78)

El Comité de Protección del Medio Marino,

Recordando el artículo 38, a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

Tomando nota del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado «Convenio de 1973») y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado «Protocolo de 1978»), que confieren al órgano competente de la Organización la función de estudiar y aprobar enmiendas al Convenio de 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

Tomando nota asimismo de la resolución A.675(16) que trata de la prevención de la contaminación por hidrocarburos,

Reconociendo la gravedad de los sucesos de contaminación del mar debidos a siniestros sufridos por buques tanque,

Deseando mejorar las prescripciones sobre el proyecto y la construcción de petroleros a fin de prevenir la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje y varada,

Habiendo examinado en su 32 período de sesiones las enmiendas al Protocolo de 1978 propuestas y discutidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2), a) del Convenio de 1973,

1. Aprueba, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2), d) del Convenio de 1973, las enmiendas al anexo del Protocolo de 1978 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. Decide, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2), f), iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 6 de enero de 1993, salvo que, antes de esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 5% por 100 del tonelaje bruto de la flota mercante mundial notifiquen a la Organización objeciones a las enmiendas;

3. Invita a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2), g), ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 6 de julio de 1993, una vez que hayan sido aceptadas de conformidad con lo indicado en el párrafo 2 anterior;

4. Pide al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2), e) del Convenio de 1973, envíe a todas las Partes en el MARPOL 73/78 copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo;

5. Pide además al Secretario General que envíe copias de la resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son partes en el MARPOL 73/78;

6. Conviene en que se elaboren, con carácter urgente:

a) directrices para la aprobación de otros métodos de proyecto y construcción de petroleros que indica la regla 13F.5);

b) directrices para la aprobación de otros medios estructurales u operacionales que indica la regla 13G.7), y

c) directrices para un programa mejorado de reconocimientos e inspecciones que indica la regla 13G.3).

ANEXO

Enmiendas al anexo I del MARPOL 73/78

REGLA 1

Definiciones

Se intercala el nuevo párrafo 8), c), a continuación del párrafo 8), b) existente:

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

NUEVAS REGLAS 13F Y 13G

Se intercalan las siguientes nuevas reglas 13F y 13G a continuación de la regla 13E existentes:

Regla 13F del anexo I del MARPOL 73/78

Prevención de la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje o varada

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

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

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

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

d) que hayan sido objeto de una transformación importante:

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

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

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

2) Todo petrolero de peso muerto igual o superior a 5 000 toneladas:

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

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

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

a) Tanques o espacios laterales.—Los tanques o espacios laterales tendrán una profundidad igual a la altura total del costado del buque o se extenderán desde el techo del doble fondo hasta la cubierta más alta, ignorando el trancañil alomado en caso de haberlo. Irán dispuestos de tal manera que los tanques de carga queden por dentro de la línea de trazado de las planchas del forro del costado, y en ningún caso a menos de la distancia «w» que indica la figura 1, medida en cualquier sección transversal perpendicularmente al forro del costado, tal como se indica a continuación:

$$w = 0,5 + \frac{PM}{20.000} \text{ (m) o bien}$$

$$w = 2,0 \text{ m, si este valor es menor.}$$

El valor mínimo de w será de 1,0 m.

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

$$h = B/15 \text{ (m), o bien}$$

$$h = 2,0 \text{ m, si este valor es menor.}$$

El valor mínimo de h será de 1,0 m.

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

d) Capacidad total de los tanques de lastre.—En los petroleros para crudos de peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas y en los petroleros para productos de peso muerto igual o superior a 30.000 toneladas, la capacidad total de los tanques laterales, tanques del doble fondo y tanques de los piques de proa y popa no será inferior a la capacidad de los tanques de lastre separado necesaria para cumplir lo prescrito en la regla 13. Los tanques laterales o espacios y tanques del doble fondo dispuestos para cumplir lo prescrito en la regla 13 irán emplazados de la manera más uniforme posible a lo largo de la zona de los tanques de carga. La capacidad adicional de lastre separado prevista para reducir los esfuerzos flectores longitudinales en la viga-casco, el asiento, etc., podrá distribuirse por cualquier lugar del buque.

e) Pozos de aspiración de los tanques de carga.—Los pozos de aspiración de los tanques de carga podrán penetrar en el doble fondo por debajo de la línea límite que define la distancia «h», a condición de que tales pozos sean lo más pequeños posibles y que la distancia entre el fondo del pozo y las planchas del forro del fondo no sea inferior a 0,5 h.

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

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

$$f \cdot h_c \cdot \rho_c \cdot g + 100 \Delta_p \leq d_n \cdot \rho_s \cdot g$$

donde:

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

ρ_c = densidad máxima de la carga, en t/m^3 .

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

ρ_s = densidad del agua de mar, en t/m^3 .

Δ_p = presión máxima de tarado de la válvula de presión y vacío del tanque de carga, en bares.

f = factor de seguridad = 1,1.

g = valor estándar de la aceleración de la gravedad ($9,81 \text{ m/s}^2$).

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

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

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

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

a) extensión longitudinal:

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

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

c) extensión vertical: perforación del forro exterior.

7) Los petroleros de peso muerto inferior a 5.000 toneladas:

a) llevarán cuando menos tanques o espacios del doble fondo con una profundidad tal que la distancia «h» especificada en el párrafo 3), b) cumpla con lo siguiente:

$$h = B/15 \text{ (m) con un valor mínimo de 0,76 m;}$$

en la zona de la curva del pantoque y en lugares donde dicha curva no esté claramente definida, la línea que define los límites del tanque de carga será paralela al fondo plano en los medios, como se ilustra en la figura 3, y

b) irán provistos de tanques de carga dispuestos de modo que la capacidad de cada uno de ellos no exceda de 700 m³, a menos que se dispongan tanques o espacios laterales de conformidad con el párrafo 3), a), que cumplan con lo siguiente:

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

con un valor mínimo de w = 0,76 m

8) No se transportarán hidrocarburos en ningún espacio que se extienda a proa del mamparo de colisión situado de conformidad con la regla II-1/11 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada. Todo petrolero al que no se le exija llevar un mamparo de colisión de conformidad con dicha regla, no transportará hidrocarburos en ningún espacio que se extienda a proa del plano transversal perpendicular al plano de crujía, trazado en el lugar en que hubiera estado situado el mamparo de colisión de conformidad con la mencionada regla.

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

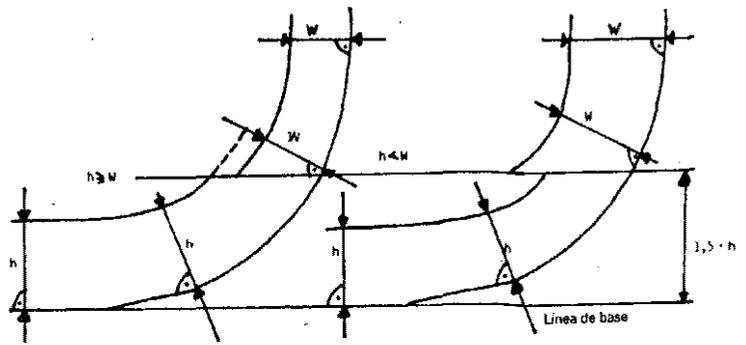


Figura 1.—Definición de los límites de los tanques de carga a efectos del párrafo 3)

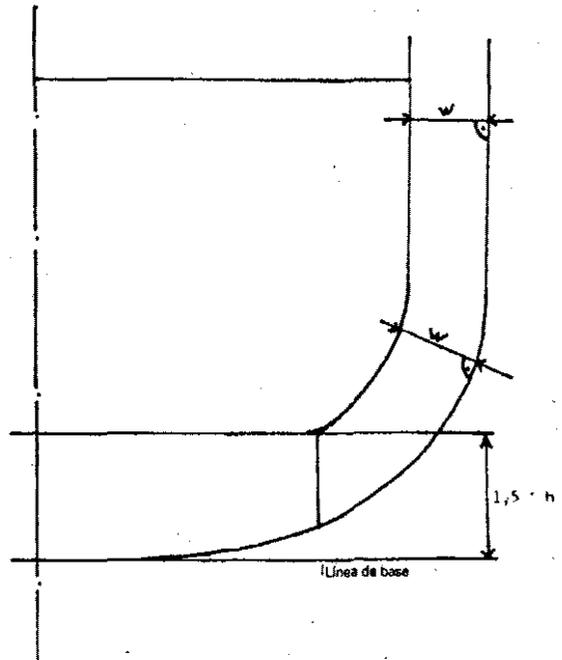


Figura 2.—Definición de los límites de los tanques de carga a efectos del párrafo 4)

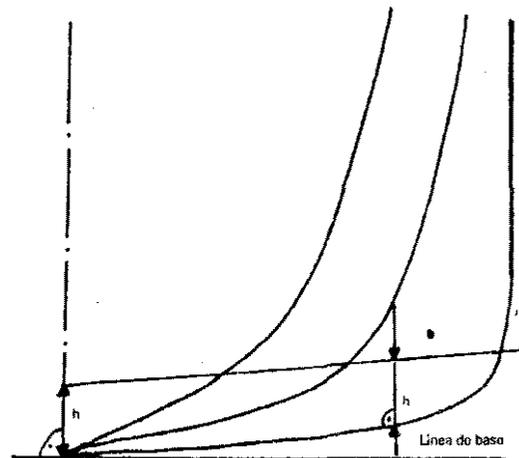


Figura 3.—Definición de los límites de los tanques de carga a efectos del párrafo 7)

REGLA 13G DEL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

Prevención de la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje o varada

Medidas aplicables a los petroleros existentes

1) La presente regla:

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

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

c) no se aplicará a los petroleros regidos por el subpárrafo a) anterior, que cumplan con lo prescrito en las reglas 13F.3), a) y b) o 13F.4) o 13F.5) del presente anexo, excepto en lo que se refiere a las distancias mínimas prescritas entre los límites de los tanques de carga y el costado del buque y las planchas del fondo. En tal caso, las distancias de protección en el costado no deben ser inferiores a las estipuladas en el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel para el emplazamiento de los tanques de carga en los buques de tipo 2, y la protección del fondo debe cumplir con lo dispuesto en la regla 13E.4), b) del presente anexo.

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

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

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

c) El mencionado expediente irá acompañado de un informe sobre la evaluación de la condición, que contenga conclusiones sobre la condición estructural del buque y de sus escantillones residuales, refrendado para indicar que ha sido aceptado por la Administración de abanderamiento o en nombre de ésta. Dicho expediente y el informe sobre la evaluación de la condición se ajustarán al modelo normalizado que contengan las directrices elaboradas por la Organización.

Todo petrolero que no cumpla con las prescripciones aplicables a los petroleros nuevos que figuran en la regla 1.26) del presente anexo deberá satisfacer las prescripciones de la regla 13F del presente anexo a más tardar veinticinco años después de su fecha de entrega, a menos que los tanques laterales o los espacios del doble fondo, no utilizados para el transporte de hidrocarburos y que satisfagan las prescripciones relativas a anchura y altura establecidas en la regla 13E.4), abarquen por lo menos el 30 por 100 de L_t y todo el puntal del buque en ambos costados, o por lo menos el 30 por 100 del área proyectada del forro exterior del fondo ΣPA_s dentro de los límites de L_t , donde L_t y el área proyectada del forro exterior del fondo ΣPA_s corresponden a las defi-

niciones que figuran en la regla 13E.2), en cuyo caso deberán cumplir con la regla 13F a más tardar treinta años después de la fecha de entrega.

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

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

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

Regla 24.4)*Disposición de los tanques de carga y limitación de su capacidad*

El texto actual del párrafo 4) se sustituye por el siguiente:

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

a) Si no hay mamparos longitudinales en los tanques de carga:

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

pero sin exceder de 0,2 L.

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

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

c) Si en los tanques de carga hay dos o más mamparos longitudinales:

i) para los tanques de carga laterales:

$$0,2 L$$

ii) para los tanques de carga centrales:

1) si $\frac{b_i}{B}$ es igual o superior a 1/5:

$$0,2 L$$

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

— cuando no haya un mamparo longitudinal en crujía:

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

— cuando haya un mamparo longitudinal en crujía:

$$(0,25 \frac{bi}{B} + 0,15) L$$

d) «bi» es la distancia mínima entre el costado del buque y el mamparo longitudinal exterior del tanque de que se trate, medida perpendicularmente al plano de crujía, al nivel correspondiente al francobordo de verano asignado.

Enmiendas al cuadernillo de construcción y equipo para petroleros (modelo B)

A continuación del actual párrafo 5.7 se inserta el nuevo párrafo 5.8 siguiente:

«5.8 Construcción con doble casco:

5.8.1 El buque debe estar construido de conformidad con la regla 13F y cumple con lo prescrito en:

1. párrafo 3) (construcción con doble casco)
2. párrafo 4) (construcción con cubierta a media altura y doble forro en el costado)
3. párrafo 5) (método equivalente aprobado por el Comité de Protección del Medio Marino)

5.8.2 El buque debe estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 13F.7) y las cumple (prescripciones sobre doble caso)

5.8.3 El buque no tiene que cumplir con las prescripciones de la regla 13F

5.8.4 El buque está sujeto a la regla 13G y:

1. debe cumplir con la regla 13F a más tardar el
2. está configurado de tal manera que los siguientes tanques o espacios no se utilizan para el transporte de hidrocarburos

5.8.5 El buque no está sujeto a la regla 13G

Las presentes enmiendas entrarán en vigor el 6 de julio de 1993.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 20 de abril de 1993.—El Secretario general técnico, Antonio Bellver Manrique.

lo 14.3 que los servicios portadores se podrán prestar por gestión directa o indirecta previa obtención del correspondiente título habilitante, el cual deberá especificar cada uno de los servicios portadores para cuya prestación habilita, sin que sea válida una concesión genérica.

La mayor rentabilidad de las redes de infraestructuras de emisores y reemisores con que cuenta el ente público de la Red Técnica Española de Televisión (RETEVISION) para la prestación del servicio portador de difusión de televisión o para la transmisión de imágenes, de las que posee el Organismo autónomo Correos y Telégrafos para la prestación de los servicios finales de telecomunicación que tiene encomendados y de las que tiene establecidas «Telefónica de España, Sociedad Anónima» para la prestación de los servicios finales y portadores que le corresponden en virtud del contrato suscrito con el Estado, así como el mejor empleo de la capacidad de los satélites de comunicaciones, pueden alcanzarse otorgando a los citados Organismo autónomo, ente público y sociedad mercantil los correspondientes títulos habilitantes para la prestación del servicio portador de telecomunicación basado en la utilización de antenas de satélite de pequeño diámetro, del tipo VSAT.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes y previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión del día 21 de mayo de 1993,

DISPONGO:

Artículo único.

Se otorgan al Organismo autónomo Correos y Telégrafos y al ente público de la Red Técnica Española de Televisión (RETEVISION) los correspondientes títulos habilitantes para la prestación del servicio portador de telecomunicación basado en la utilización de antenas de satélite de pequeño diámetro (servicios tipo VSAT).

Igualmente se otorga a «Telefónica de España, Sociedad Anónima» la concesión para la prestación en gestión indirecta del servicio portador de telecomunicación a que se refiere el párrafo anterior.

Dado en Madrid a 21 de mayo de 1993.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Obras Públicas y Transportes,
JOSE BORRELL FONTELLES

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

14769 REAL DECRETO 764/1993, de 21 de mayo, por el que se otorga al Organismo autónomo Correos y Telégrafos, al ente público de la Red Técnica Española de Televisión (RETEVISION) y a «Telefónica de España, Sociedad Anónima» título habilitante para la prestación de determinado servicio portador de telecomunicación, en aplicación del artículo 14.3 de la Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones.

La Ley 31/1987, de 18 de diciembre, de Ordenación de las Telecomunicaciones, modificada por la Ley 32/1992, de 3 de diciembre, establece en su artículo

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION

14770 CORRECCION de errores del Real Decreto 477/1993, de 2 de abril, por el que se establece un régimen de ayudas destinado a fomentar el cese anticipado en la actividad agraria.

Advertidos errores en el texto del Real Decreto 477/1993, de 2 de abril, por el que se establece un régimen de ayudas destinado a fomentar el cese anticipado en la actividad agraria, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 80, de fecha 3 de abril de