

RESOLUCION DIRECTORAL
Nº: 1072-2011/DCG
Folio: ... 1592 - 1593
Fecha: ... 13 octubre 2011



Resolución Directoral

CONSIDERANDO:

Que, mediante Resolución Directoral N° 160-96/DCG de fecha 26 de junio de 1996, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas dicta las directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos procedente de buques;

Que, el artículo 3° de la Ley N° 26620, Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres del 30 de mayo de 1996, establece que corresponde a la Autoridad Marítima aplicar y hacer cumplir la mencionada Ley, sus normas reglamentarias, las regulaciones de los sectores competentes, los Convenios Internacionales y otros instrumentos internacionales ratificados por el Estado Peruano referidos al ámbito de aplicación de la acotada Ley;

Que, el artículo 6°, inciso (d) de la Ley señalada en el párrafo anterior establece que son funciones de la Autoridad Marítima ejercer control y vigilancia para prevenir y combatir los efectos de la contaminación del mar, ríos y lagos navegables, y en general todo aquello que ocasione daño ecológico en el ámbito de su competencia con sujeción a las normas nacionales y convenios internacionales sobre la materia, sin perjuicio de las funciones que corresponden ejercer a otros sectores de la administración pública, de conformidad con la legislación vigente sobre la materia;

Que, el Estado peruano forma parte del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, ratificado mediante Decreto Ley N° 22703 del 25 de septiembre de 1979, asimismo a través del Decreto Ley N° 22954 del 26 de marzo de 1980, se ratificó el Protocolo de 1978 relativo al Convenio anteriormente señalado, reconociéndosele por ese motivo como Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78);

Que, el Convenio para la Protección del Medio Marino y la Zona Costera del Pacífico Sudeste aprobado por el Gobierno del Perú mediante Resolución Legislativa N° 24926 del 7 de noviembre de 1988 y suscrito con los Gobiernos de Chile, Colombia, Ecuador y Panamá, estipula que los Estados Parte deberán adoptar medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación;

Que, en la Regla 37 del Anexo I del MARPOL 73/78 edición refundida 2009, establece que todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 y todo buque no petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 llevarán a bordo un Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, aprobado por la Administración;

Que, la Regla 17 del Anexo II del MARPOL 73/78 edición refundida 2009, establece que todo buque de arqueo bruto igual o superior a 150 que este autorizado a transportar sustancias nocivas liquidas a granel, con arreglo a su certificado llevará a bordo un Plan de Emergencia contra la contaminación del mar por sustancias nocivas liquidas aprobado por la Administración;

Que, mediante la Resolución MEPC.85(44), enmendada mediante la Resolución MEPC.137(53), la Organización Marítima Internacional (OMI) ha adoptado las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas; asimismo mediante Resolución A.851(20), ha determinado 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, mediante Resolución A.852(20) la Organización Marítima Internacional (OMI) aprueba las Directrices sobre la estructura de un sistema integrado de Planes de Emergencia de a bordo, para lograr la uniformidad de manera que estas satisfacen las disposiciones para la elaboración de los Planes de Emergencia de a bordo que figuran en los distintos instrumentos de la OMI;

Que, el Artículo A-010501 (3) del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres establece que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas tiene como una de sus funciones, exigir el cumplimiento de los convenios internacionales y otros instrumentos internacionales ratificados por el Estado; así como la legislación correspondiente en el ámbito de su jurisdicción y dictar las normas complementarias que se requieran;

De conformidad con lo propuesto por el Jefe del Departamento de Protección del Medio Ambiente, a lo opinado por el Director de Asuntos Internacionales, Planeamiento y Normativa, Director del Medio Ambiente, y lo recomendado por el Director Ejecutivo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas;

SE RESUELVE:

- 1.- Disponer que todo buque petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 y todo buque no petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 en el ámbito marítimo y todo buque petrolero sin restricciones de arqueo bruto que opere en el ámbito fluvial y lacustre cuenten con un Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos y/o sustancias nocivas líquidas.
- 2.- Aprobar los procedimientos para la elaboración, aprobación y actualización de los Planes de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos y/o sustancias nocivas líquidas, que como Anexo (1) forman parte de la presente resolución.

- 3.- Aprobar las Directrices para la elaboración de Planes de Emergencia de a bordo en caso de contaminación del mar, ríos y lagos navegables, incluidas las directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales y contaminantes del mar, ríos y lagos, las mismas que como Anexo (2) forman parte de la presente resolución;
- 4.- Los propietarios, armadores y/u operadores de los buques a los cuales le sea aplicable la presente norma, tendrán un plazo de SESENTA (60) días calendarios contados a partir de la publicación oficial de la presente resolución para elaborar sus respectivos planes de emergencia de a bordo, debiendo ser presentados ante la Autoridad Marítima para su evaluación, de acuerdo a los requisitos establecidos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Marina de Guerra del Perú TUPAM-15001.
- 5.- Los propietarios, armadores y/u operadores de los buques a los cuales le sea aplicable la presente norma y que a la fecha de publicación de la misma, cuenten con sus planes de emergencia de a bordo debidamente aprobados, efectuaran su actualización presentándolos ante la Autoridad Marítima, a fin de ser evaluados y aprobados mediante el certificado correspondiente.
- 6.- Publicar en el Portal electrónico de la Autoridad Marítima <http://www.dicapi.mil.pe>, los anexos (1), (2) y (3) de la presente Resolución Directoral, los cuales serán publicados en dicho portal en la misma fecha de su publicación oficial.
- 7.- Dejar sin efecto la Resolución Directoral N° 160-96/DCG de fecha 26 de junio de 1996.

Regístrese y comuníquese como documento Oficial Público (D.O.P.)


Vicealmirante
Director General de Capitanías y Guardacostas
Carlos TEJADA Mera
09708418



ANEXO 1

PROCEDIMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN, APROBACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE LOS PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

1. LISTA DE DEFINICIONES

- 1.1. **ARQUEO BRUTO.**- Medida de todos los espacios cerrados de un buque.
- 1.2. **AUTORIDAD MARÍTIMA.**- Es la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI).
- 1.3. **BANDERA.**- Estado cuyo pabellón enarbola el buque.
- 1.4. **BUQUE.**- Se entiende todo tipo de nave que opere en el medio acuático, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes, plataformas fijas o flotantes.
- 1.5. **BUQUE PETROLERO.**- se entiende todo buque construido o adaptado para transportar principalmente hidrocarburos a granel en sus espacios de carga; este término comprende a los buques de carga combinada, buques tanque para el transporte de sustancias nocivas líquidas, tal como se definen en el Anexo II del Convenio MARPOL 73/78 y el Convenio SOLAS 1974 (enmendado), cuando estén transportando cargamentos totales o parciales de hidrocarburos a granel.

Las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga de hidrocarburos (IFPAD); asimismo, también se entenderá como buque a los artefactos navales, tales como unidades flotantes de almacenamiento de hidrocarburos (UFA), y las barcasas que transporten hidrocarburos.

- 1.6. **HIDROCARBUROS.**- Comprende el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fueloil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación.
- 1.7. **SUSTANCIA NOCIVA LIQUIDA.**- se entiende toda sustancia indicada en la columna correspondiente a la categoría de contaminación de los capítulos 17 ó 18 del Código Internacional de Químicos o clasificada provisionalmente, según lo dispuesto en la regla 6.3, en las categorías X, Y o Z del Anexo II al Convenio MARPOL 73/78.

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

- 2.1 Todo buque petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 y todo buque no petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 en el ámbito marítimo y todo buque petrolero que opere en el ámbito fluvial y lacustre.

- 2.2 Todo buque petrolero de bandera extranjera de arqueado bruto igual o superior a 150 y todo buque no petrolero de bandera extranjera cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 400, que ingrese al dominio marítimo, fluvial o lacustre del Estado peruano para efectuar navegación comercial por un periodo mínimo de seis meses, bajo el permiso de navegación.

3. OBLIGATORIEDAD DE CUMPLIMIENTO

Todo buque de bandera nacional o extranjera, de arqueado bruto igual o superior a 150 y todo buque no petrolero cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 400 que opere en el dominio marítimo y todo buque petrolero que opere en el ámbito fluvial o lacustre del Estado Peruano, cumplirá con lo establecido en la presente Resolución Directoral.

TITULO II

DISPOSICIONES ESPECÍFICAS

1. PROCEDIMIENTOS PARA LA ELABORACION

1.1 ELABORACION.-

Los propietarios, armadores y/u operadores de los buques a los cuales le sea aplicable la presente norma, elaborarán los planes de emergencia de a bordo de conformidad con las Directrices para la Elaboración de Planes de Emergencia de Abordo contra la contaminación del Mar, Ríos o Lagos Navegables por Hidrocarburos o Sustancias Nocivas Líquidas que como Anexo (2) forma parte de la presente Resolución.

1.2 EVALUACION.-

Los planes de emergencia de a bordo serán evaluados considerando la identificación de los riesgos de cada buque, caso por caso; asimismo de encontrarse conformes serán aprobados mediante la emisión del "Certificado Nacional de Aprobación del Plan de Emergencia de a Abordo contra la Contaminación del Mar, Ríos o Lagos navegables por Hidrocarburos o Sustancias Nocivas Líquidas" el mismo que tendrá una vigencia de CINCO (05) años, y que como Apéndice (I) forma parte del presente Anexo.

- 1.3 **ACTUALIZACION.-** Los planes de emergencia de a bordo serán revisados por los miembros de la tripulación del buque, el armador y/ u operador del mismo por lo menos una vez al año y actualizados cuando experimenten cambios que requieran modificar su contenido y/o se actualicen los lineamientos nacionales o internacionales para su elaboración, hecho que será acreditado mediante la refrenda anual del referido Certificado, trámite que estará a cargo de la Dirección del Medio Ambiente de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.



APENDICE (I-A)

ANEXO 1

MODELO DE CERTIFICADO DE APROBACION DE PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS

DM-EMER-000-2011



REPUBLICA DEL PERU

DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS

CERTIFICADO NACIONAL DE APROBACION DEL PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACION DEL MAR, RIOS Y LAGOS NAVEGABLES POR HIDROCARBUROS

EXPEDIDO EN VIRTUD A LO DISPUESTO EN EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES MARPOL 1973, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL PROTOCOLO DE 1978, (MARPOL 73/78) Y LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 000-2011/DCG DE FECHA DE LA DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS.

NOMBRE DEL BUQUE	MATRICULA	ARQUEO BRUTO	TIPO DE BUQUE

ARMADOR O PROPIETARIO:

DOMICILIO:

CERTIFICA

Que el Buque cumple con lo dispuesto en la Regla 37, del Capítulo 5, del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78, al contar A Bordo un Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos.

Que el buque cumple con lo dispuesto en las Directrices para la elaboración de Planes de Emergencia de A Bordo, contra la contaminación del mar, ríos y lagos navegables por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas, establecidas en la Resolución Directoral N° 000-2011/DCG concordante con las disposiciones de la Organización Marítima Internacional (OMI).

El presente Certificado es válido hasta el:.....debiendo ser refrendado anualmente por el Director del Medio Ambiente de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

Expedido en el Callao,

.....
DIRECTOR DEL MEDIO AMBIENTE

RECONOCIMIENTOS ANUALES OBLIGATORIOS

Se certifica que el presente plan ha sido objeto de revisión y actualización anual de acuerdo a lo prescrito en la Resolución Directora N°, 000-2011/DCG comprobando que el buque cumple con las disposiciones pertinentes del Convenio MARPOL 73/78.

BUQUE I

MATRICULA

PRIMERA REFRENDA

La siguiente actualización deberá efectuarse el:

..... de del

DIRECTOR DEL MEDIO AMBIENTE

Antefirma

Firma

CIP

SEGUNDA REFRENDA

La siguiente actualización deberá efectuarse el:

..... de del

DIRECTOR DEL MEDIO AMBIENTE

Antefirma

Firma

CIP

TERCERA REFRENDA

La siguiente actualización deberá efectuarse el:

..... de del

DIRECTOR DEL MEDIO AMBIENTE

Antefirma

Firma

CIP

CUARTA REFRENDA

La siguiente actualización deberá efectuarse el:

..... de del

DIRECTOR DEL MEDIO AMBIENTE

Antefirma

Firma

CIP

RENOVACION:

NOTA

Copia del presente Certificado se agregará al Archivo de la Dirección del Medio de la Dirección General de Capitánías y Guardacostas



APENDICE (I-B)

DM-EMER-000-2011



REPUBLICA DEL PERU

DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS

CERTIFICADO NACIONAL DE APROBACION DEL PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACION DEL MAR, RIOS Y LAGOS NAVEGABLES POR SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS

EXPEDIDO EN VIRTUD A LO DISPUESTO EN EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES MARPOL 1973, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL PROTOCOLO DE 1978, (MARPOL 73/78) Y LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 000-2011/DCG DE FECHA DE LA DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS.

NOMBRE DEL BUQUE	MATRICULA	ARQUEO BRUTO	TIPO DE BUQUE

ARMADOR O PROPIETARIO:
DOMICILIO:

CERTIFICA

Que el buque cumple con lo dispuesto en la Regla 17 del Anexo II del Convenio MARPOL 73/78, al contar a bordo con un Plan de Emergencia en caso de contaminación por sustancias nocivas líquidas.

Que el buque cumple con lo dispuesto en las Directrices para la elaboración de Planes de Emergencia de a bordo, contra la contaminación del mar, ríos y lagos navegables por sustancias nocivas líquidas, establecidas en la Resolución Directoral N° 000-2011/DCG, concordante con las disposiciones de la Organización Marítima Internacional (OMI).

El presente Certificado es válido hasta el:.....debiendo ser refrendado anualmente por el Director del Medio Ambiente de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

Expedido en el Callao,

.....
DIRECTOR DEL MEDIO AMBIENTE

RECONOCIMIENTOS ANUALES OBLIGATORIOS

Se certifica que el presente plan ha sido objeto de revisión y actualización anual de acuerdo a lo prescrito en la Resolución Directora N°, 000-2011/DCG comprobando que el buque cumple con las disposiciones pertinentes del Convenio MARPOL 73/78.

BUQUE I

MATRICULA

PRIMERA REFRENDA

La siguiente actualización deberá efectuarse el:

..... de del

DIRECTOR DEL MEDIO AMBIENTE

Antefirma

Firma

CIP

SEGUNDA REFRENDA

La siguiente actualización deberá efectuarse el:

..... de del

DIRECTOR DEL MEDIO AMBIENTE

Antefirma

Firma

CIP

TERCERA REFRENDA

La siguiente actualización deberá efectuarse el:

..... de del

DIRECTOR DEL MEDIO AMBIENTE

Antefirma

Firma

CIP

CUARTA REFRENDA

La siguiente actualización deberá efectuarse el:

..... de del

DIRECTOR DEL MEDIO AMBIENTE

Antefirma

Firma

CIP

RENOVACION:

NOTA

Copia del presente Certificado se agregará al Archivo de la Dirección del Medio de la Dirección General de Capitánías y Guardacostas



APENDICE (I-C)

DM-EMER-000-2011



REPUBLICA DEL PERU

DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS

CERTIFICADO NACIONAL DE APROBACION DEL PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTRA LA CONTAMINACION DEL MAR, RIOS Y LAGOS NAVEGABLES

EXPEDIDO EN VIRTUD A LO DISPUESTO EN EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES MARPOL 1973, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL PROTOCOLO DE 1978, (MARPOL 73/78) Y LA RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 000-2011/DCG DE FECHA DE LA DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS.

NOMBRE DEL BUQUE	MATRICULA	ARQUEO BRUTO	TIPO DE BUQUE

ARMADOR O PROPIETARIO:
DOMICILIO:

CERTIFICA

Que el Buque cumple con lo dispuesto en la Regla 37 del Anexo I y la Regla 17 del Anexo II del Convenio MARPOL 73/78, al contar a bordo con un **Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos y sustancias nocivas líquidas**.

Que el Buque cumple con lo dispuesto en las Directrices para la elaboración de Planes de Emergencia de a bordo, contra la contaminación del mar, ríos y lagos navegables, establecidas en la Resolución Directoral N° 000-2011/DCG, concordante con las disposiciones de la Organización Marítima Internacional (OMI).

El presente Certificado es válido hasta el:.....debiendo ser refrendado anualmente por el Director del Medio Ambiente de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

Expedido en el Callao,

.....
DIRECTOR DEL MEDIO AMBIENTE

RECONOCIMIENTOS ANUALES OBLIGATORIOS

Se certifica que el presente plan ha sido objeto de revisión y actualización anual de acuerdo a lo prescrito en la Resolución Directora N°, 000-2011/DCG comprobando que el buque cumple con las disposiciones pertinentes del Convenio MARPOL 73/78.

BUQUE I

MATRICULA

PRIMERA REFRENDA

La siguiente actualización deberá efectuarse el:

..... de del

DIRECTOR DEL MEDIO AMBIENTE

Antefirma

Firma

CIP

SEGUNDA REFRENDA

La siguiente actualización deberá efectuarse el:

..... de del

DIRECTOR DEL MEDIO AMBIENTE

Antefirma

Firma

CIP

TERCERA REFRENDA

La siguiente actualización deberá efectuarse el:

..... de del

DIRECTOR DEL MEDIO AMBIENTE

Antefirma

Firma

CIP

CUARTA REFRENDA

La siguiente actualización deberá efectuarse el:

..... de del

DIRECTOR DEL MEDIO AMBIENTE

Antefirma

Firma

CIP

RENOVACION:

NOTA

Copia del presente Certificado se agregará al Archivo de la Dirección del Medio de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas



ANEXO 2

DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN DEL MAR, RÍOS Y LAGOS NAVEGABLES POR HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS

1.- INTRODUCCIÓN

Las presentes Directrices se han preparado para ayudar a elaborar los planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, los planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación del mar, ríos y lagos navegables por sustancias nocivas líquidas y los planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación del mar (en adelante llamados "el plan" o "los planes", prescritos en la regla 37 del Anexo I y en la regla 17 del Anexo II del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), denominado en adelante "el Convenio". Los planes deben aprobarse de conformidad con lo dispuesto en dichas reglas.

1.2 Las Directrices incluyen tres secciones principales:

- .1 Introducción: Esta sección presenta una visión general del tema y familiariza al lector con el concepto básico de las Directrices y de los planes que se elaborarán a partir de éstas.
- .2 Disposiciones obligatorias: Esta sección brinda orientación para asegurar que se cumplen las disposiciones obligatorias de la regla 37 del Anexo I y la regla 17 del Anexo II del Convenio.
- .3 Disposiciones no obligatorias:

Esta sección brinda orientación para incorporar información adicional en el plan. Dicha información, si bien no se prescribe en la regla 37 del Anexo I ni en la regla 17 del Anexo II del Convenio, puede ser exigida por las autoridades locales de los puertos en que haga escala el buque, o simplemente se puede incluir a fin de prestar ayuda adicional al capitán del buque en una situación de emergencia. Esta sección también ofrece orientación acerca de la puesta al día del plan y la realización de ensayos.

- 1.3 Principios básicos de las Directrices: El propósito de las Directrices es servir de punto de partida para elaborar planes destinados a determinados buques. Dada la gran variedad de buques que requieren planes, no resulta práctico proporcionar Directrices específicas para cada tipo de buque. Los redactores de los planes deben tomar en cuenta las numerosas variables de los buques. Éstas incluyen el tipo de buque y sus dimensiones, la carga, las propiedades físicas de la carga (aplicable sólo a los buques certificados para transportar sustancias nocivas líquidas (SNL) a granel, según se definen éstos en la regla 17 del Anexo II del Convenio y denominados en adelante "buques certificados para transportar SNL"), la derrota, y la estructura de gestión en tierra.

Las Directrices no pretenden ser una recopilación de temas entre los cuales el redactor del plan elija algunos para elaborar un plan viable. En efecto, para que un plan sea eficaz y cumpla lo dispuesto en la regla 37 del Anexo I o en la regla 17 del Anexo II del Convenio, debe estar cuidadosamente adaptado al tipo de buque de que se trate. Las Directrices, utilizadas correctamente, asegurarán que en la elaboración del plan se tengan en cuenta todos los aspectos pertinentes.

1.4 Principios básicos del plan: El plan está destinado a ayudar al personal a combatir un derrame de hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas imprevisto. Su objetivo principal es poner en marcha las medidas necesarias para contener o reducir al mínimo el derrame y mitigar sus efectos. Una planificación eficaz permite adoptar tales medidas de manera estructurada, lógica y oportuna.

1.4.1 El Plan no sólo ha de servir para hacer frente a los derrames resultantes de las operaciones sino también proporcionar al capitán orientación sobre la forma de proceder si el buque resulta involucrado en una descarga catastrófica.

1.4.2 La necesidad de disponer de un plan predeterminado y adecuadamente estructurado es evidente si se consideran las múltiples tareas que el personal tiene que realizar y las exigencias a las que se ve sometido cuando tiene que hacer frente a una situación de emergencia. En un momento así, la falta de planificación a menudo dará lugar a confusión y errores y a que no se avise a las personas que desempeñan funciones claves. Se producirán retrasos y se malgastará el tiempo mientras la situación puede empeorar. Como consecuencia, el buque y su personal podrían verse expuestos a crecientes riesgos, y ocasionar tal vez daños mayores al medio ambiente.

1.4.3 Para que el plan cumpla su función debe ser:

- .1 realista, práctico y fácil de aplicar;
- .2 comprensible para el personal de gestión del buque, tanto a bordo como en tierra;
- .3 y evaluado, revisado y actualizado con regularidad.

1.4.4 Los planes previstos en la regla 37 del Anexo I y en la regla 17 del Anexo II del Convenio deben ser un documento sencillo. Se aconseja encarecidamente utilizar diagramas secuenciales o listas de comprobaciones para orientar al capitán sobre las distintas medidas y decisiones necesarias para hacer frente a un suceso. Dichos diagramas o listas ofrecen información ordenada de manera lógica y rápidamente visible, lo que reduce el número de errores y descuidos que pueden producirse en situaciones de emergencia. No conviene incluir demasiada información sobre los pormenores del buque, la carga, etc., ya que por lo general figura en otras partes.



Si tal información es pertinente, debe relegarse a los anexos para que el personal localice más rápidamente las partes operativas del plan.

1.4.5 En el modelo de plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar, ríos y lagos navegables que figura en el apéndice II se incluye un ejemplo de los diagramas a los que se hace referencia en el párrafo 1.4.4.

1.4.6 El plan será probablemente utilizado a bordo por el capitán y los oficiales del buque. Por consiguiente, debe redactarse en el idioma de trabajo o en los idiomas que el capitán y los oficiales comprendan. Si cambian el capitán o los oficiales y ello supone un cambio del idioma de trabajo o de los idiomas que comprenden, será necesario hacer una versión del plan en el nuevo o los nuevos idiomas.

1.4.7 El plan debería indicar claramente lo siguiente:

Sin menoscabo de la responsabilidad de los propietarios de buques, se debe definir las técnicas y medios que hay que utilizar frente a un suceso que cause contaminación del mar, ríos y lagos navegables y aprobar aquellas operaciones que pudieran dar lugar a una contaminación mayor, por ejemplo las de alijo.

2.- DISPOSICIONES OBLIGATORIAS DE LA REGLA 37 DEL ANEXO I Y DE LA REGLA 17 DEL ANEXO II DEL CONVENIO

2.1 En esta sección se recogen las Directrices correspondientes a cada una de las cuatro disposiciones obligatorias de la regla 37 del Anexo I y de la regla 17 del Anexo II del Convenio.

2.2 La regla 37 del Anexo I y la regla 17 del Anexo II del Convenio disponen que el plan incluya, por lo menos:

- a) el procedimiento que deben seguir el capitán u otras personas al mando del buque para notificar un suceso que entrañe contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas líquidas, 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 o por sustancias nocivas líquidas;
- c) una descripción detallada de las medidas que deben adoptar inmediatamente las personas a bordo para reducir o contener la descarga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas resultante del suceso; y

d) los procedimientos y el punto de contacto a bordo para coordinar con las autoridades nacionales y locales las medidas de lucha contra la contaminación por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas que se tomen a bordo."

2.3 Informe para la Autoridad Marítima: El artículo 8 y el Protocolo I del Convenio exigen que se notifiquen al Estado ribereño más próximo las descargas efectivas o probables. El objeto de esta prescripción es hacer posible que la Autoridad Marítima tenga puntual conocimiento de todo suceso que ocasione contaminación del medio acuático, o que entrañe tal riesgo, así como de las medidas de auxilio y salvamento, de modo que puedan actuar en consecuencia.

2.3.1 Cuándo notificar: El plan proporcionará orientación clara y concisa para que el capitán pueda determinar en qué momento procede enviar la oportuna notificación a la Autoridad Marítima.

2.3.1.1 Descargas efectivas: Se prescribe informar a la Autoridad Marítima siempre que se produzca:

.1 una descarga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas superior al nivel autorizado, sea cual fuere el motivo, incluidas las que se hagan para salvaguardar la seguridad del buque o la vida humana en el mar; o

.2 una descarga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas efectuada en el curso de las operaciones del buque, que rebase la cantidad o el régimen instantáneo de descarga permitidos en virtud del Convenio.

2.3.1.2 Descargas probables: El plan debería servir de ayuda al capitán para evaluar una situación en la que, aun cuando no se haya producido una descarga, exista la probabilidad de que esto ocurra, y por consiguiente requiere una notificación. Para determinar si existe semejante probabilidad y si procede transmitir una notificación, se tendrán en cuenta, como mínimo, los factores siguientes:

.1 la índole de los daños, el fallo o la avería sufridos por el buque, sus máquinas o el equipo;

.2 la situación del buque y su proximidad a tierra, u otros riesgos para la navegación;

.3 las condiciones meteorológicas, mareas, corrientes y el estado de la medio acuático; y

.4 la densidad del tráfico.

2.3.1.3 Es imposible definir con precisión las diversas situaciones que por entrañar la probabilidad de que ocurra una descarga obligarían a notificar. Sin embargo, como pauta general, el capitán del buque transmitirá la oportuna notificación en caso de:



.1 daño, fallo o avería que afecte a la seguridad del buque, como, por ejemplo, abordaje, varada, incendio, explosión, fallo estructural, inundación, corrimiento de la carga; y

.2 fallo o avería de las máquinas o el equipo, que menoscabe la seguridad de la navegación, como, por ejemplo, fallo o avería del aparato de gobierno, las máquinas propulsoras, el sistema eléctrico o las ayudas esenciales de a bordo para la navegación.

2.3.2 Información exigida: En el plan deberá especificarse, con los detalles necesarios, el procedimiento para enviar la notificación inicial a la Autoridad Marítima. Las Directrices aprobadas por la Organización mediante la resolución A.851(20) ofrecen las pautas necesarias al redactor del plan. El plan incluirá un modelo preestablecido de mensaje, del que se da un ejemplo en el apéndice II de las presentes Directrices. Las notificaciones complementarias o ulteriores se ajustarán al mismo modelo.

2.4 Lista de personas con las que hay que ponerse en contacto

2.4.1 Todo buque implicado en un suceso de contaminación por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas habrá de comunicarse con los puntos de contacto de la Autoridad Marítima o del puerto y con los intereses del buque.

2.4.2 Al elaborar las listas de puntos de contacto se tendrá en cuenta la necesidad de facilitarles información las 24 horas del día y prever puntos de contacto alternativos. Estas listas deben actualizarse con regularidad para incluir en ellas los cambios de personal, de números de teléfono, télex, facsímil y correos electrónicos. También se debe ofrecer orientación sobre los medios de comunicación preferidos (télex, teléfono, facsímil, etc.).

2.4.3 Puntos de contacto con la Autoridad Marítima

2.4.3.1 A fin de acelerar las medidas de intervención y reducir al mínimo los daños debidos a un suceso que cause contaminación por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas, es esencial informar cuanto antes a la Autoridad Marítima. Este proceso se inicia con el informe prescrito en el artículo 8 y en el Protocolo I del Convenio. Las Directrices para redactarlo figuran en la sección 2.3.

2.4.3.2 El plan debería incluir en un apéndice la lista de organismos o funcionarios de la Autoridad Marítima a los que corresponda recibir y dar curso al referido informe, elaborada y actualizada por la Organización de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Convenio.

En el supuesto de que no sea posible entrar en comunicación directamente con la Autoridad Marítima sin excesiva demora, deberá aconsejarse al capitán que, por el medio más rápido de que disponga, informe a la radio estación costera, la estación designada de notificación del movimiento de buques o al centro coordinador de salvamento más próximos.

2.4.4 Puntos de contacto con el puerto

2.4.4.1 Tratándose de buques surtos en puerto, la notificación del suceso a las Capitanías Guardacostas servirá para agilizar las medidas de intervención. En un apéndice del plan se incluirá información acerca de los puertos en que se hace escala con regularidad. Cuando ello no sea posible, se prescribirá en el plan que el capitán, al llegar a puerto, se informe del procedimiento de notificación a nivel local.

2.4.5 Puntos de contacto con los intereses navieros

2.4.5.1 En el plan deben incluirse detalles sobre las partes interesadas a las que es preciso avisar en caso de suceso. Esa información figurará en una lista de puntos de contacto, cuando se elabore dicha lista, habrá que tener presente que si se produce un suceso grave la tripulación del buque estará totalmente dedicada a salvar vidas y a tomar medidas para contener y reducir en la mayor medida posible los efectos del siniestro. Por consiguiente, no se debería entorpecer la labor del personal obligándolo a realizar un número excesivo de comunicaciones.

2.4.5.2 El procedimiento variará de una compañía a otra, pero es importante que en el plan se indique claramente quién es la persona encargada de informar a las distintas partes interesadas, por ejemplo a los propietarios de la carga, los aseguradores y las empresas de salvamento. Es también imprescindible que tanto el plan de a bordo como el de la compañía en tierra estén coordinados para que se informe a todas las partes interesadas y se evite la duplicación de las notificaciones.

2.5 Medidas para contener las descargas

2.5.1 El personal del buque será casi siempre el que esté en la mejor situación para tomar medidas rápidas a fin de mitigar o contener las descargas de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas procedentes de su propio buque. En el plan se facilitará al capitán orientación clara sobre cómo mitigar la descarga en distintas situaciones. En el plan se deberían explicar no solamente las medidas que proceda tomar, sino indicar también quién es la persona responsable a bordo para evitar así cualquier confusión durante la emergencia.



2.5.2 Esta sección del plan variará mucho de un buque a otro. Según el tipo de buque, la construcción, la carga, el equipo, la dotación e incluso la derrota, el énfasis que se ponga sobre tales o cuales aspectos de esta sección será distinto. En el plan se darán indicaciones al capitán para hacer frente, por lo menos, a las siguientes situaciones:

- .1 Derrames resultantes de las operaciones: En el plan deberían figurar los procedimientos para limpiar sin riesgos los hidrocarburos o las sustancias nocivas líquidas derramados y contenidos en la cubierta. Esto puede hacerse utilizando el equipo y la mano de obra de a bordo o contratando los servicios de una compañía de limpieza. En ambos casos el Plan proporcionará orientación para la evacuación adecuada de los hidrocarburos y sustancias nocivas líquidas recogidos y de los materiales de limpieza.
 - .1.1 Fuga en las tuberías: En el plan debería facilitarse orientación concreta sobre la forma de actuar en caso de que se produzcan fugas en las tuberías.
 - .1.2 Rebose de los tanques: Se deberían incluir procedimientos para hacer frente al rebose de los tanques. Se deberían proponer soluciones, tales como el trasiego de carga o combustible a tanques vacíos o parcialmente vacíos, o la preparación de las bombas a fin de trasvasar a tierra el excedente.
 - .1.3 Fuga en el casco: En el plan se debería indicar el modo de hacer frente a derrames debidos a una posible fuga en el casco. Esto puede incluir las medidas que procede tomar para reducir la presión de la carga en el tanque de que se trate, bien mediante trasiego interno o descarga a tierra. También se deberían indicar los procedimientos aplicables cuando no sea posible determinar en qué tanque se ha producido la fuga y para reparar las posibles fracturas del casco, con inclusión de advertencias en cuanto a los posibles efectos de las medidas correctivas sobre la estabilidad y los esfuerzos a que está sometido el casco.
- .2 Derrames debidos a siniestros: Los siniestros deberían tratarse en el plan, en una sección aparte. El plan debería incluir varias listas de comprobaciones u otros medios que permitan al capitán examinar los factores pertinentes al enfrentarse a un determinado siniestro. Dichas listas de comprobaciones deben ajustarse a las características del buque y del producto o tipo de productos de que se trate. Particularmente, en el caso de los buques certificados para transportar SNL, las listas de comprobaciones u otros medios, por ejemplo, las "Características de los productos químicos líquidos propuestos para su transporte marítimo a granel" (hoja de datos), deberían indicar las propiedades físicas, el equipo de protección especial o las técnicas de intervención no

habituales, según una presentación que se ajuste a lo dispuesto en la sección 1.4.4 de las presentes Directrices. Se podrá remitir a la hoja de datos o a documentos similares en los que se indican las características de las SNL. Convendría guardar con el plan una copia de dichos documentos pero no es necesario que éstos formen parte del plan. Además, se deberá indicar el personal al que se haya asignado la ejecución de las tareas previstas. Para determinar las funciones del personal será suficiente consultar los planos de lucha contra incendios y los cuadros de obligaciones existentes. A continuación se dan ejemplos de los siniestros que conviene prever:

- .2.1 encalladura;
- .2.2 incendio o explosión;
- .2.3 abordaje (con un objeto fijo o en movimiento);
- .2.4 fallo del casco;
- .2.5 escora excesiva;
- .2.6 fallo del sistema de contención;
- .2.7 reacciones peligrosas de la carga (para los buques certificados Para transportar SNL);
- .2.8 otros escapes de carga peligrosa (para los buques certificados Para transportar SNL);
- .2.9 pérdida de control ambiental de los tanques (para los buques certificados para transportar SNL);
- .2.10 inmersión o hundimiento;
- .2.11 naufragio o varada;
- .2.12 contaminación de la carga que entrañe una situación de peligro; (para los buques certificados a transportar SNL); y
- .2.13 emisión de vapores potencialmente peligrosos.

2.5.3 Además de las listas de comprobaciones y de la asignación de tareas al personal mencionadas en el párrafo 2.5.2, el plan proporcionará al capitán orientación sobre las medidas prioritarias, las consideraciones relativas a los esfuerzos y la estabilidad, el alijo y las medidas de atenuación de los efectos del siniestro.

2.5.3.1 Medidas prioritarias: Esta sección contiene consideraciones generales aplicables a una amplia gama de siniestros. El plan ofrecerá al capitán orientación específica sobre el buque en lo relativo a los aspectos esenciales siguientes:

- .1 Al enfrentarse a un siniestro, lo primero que debe hacer el capitán es garantizar la seguridad del personal y del buque y tomar medidas para prevenir la agravación del suceso. Cuando los siniestros entrañen derrames habrá que considerar inmediatamente las medidas destinadas a prevenir los incendios, la exposición del personal a los



vapores tóxicos y las explosiones, tales como el cambio de rumbo para situar el buque a barlovento de la carga derramada, el cierre de las tomas de aire que no sean esenciales, etc. Si el buque está varado y, por lo tanto no se puede maniobrar, habrá que eliminar las fuentes posibles de ignición y tomar medidas para evitar que penetren vapores tóxicos o inflamables en los espacios de alojamientos y de máquinas. Cuando sea posible maniobrar, el capitán, junto con las Capitanías Guardacostas, podrá tomar la decisión de llevar el buque a un lugar más apropiado a fin de, por ejemplo, facilitar las reparaciones de urgencia o las operaciones de alijo, o bien para reducir el riesgo que el buque suponga para las zonas costeras especialmente sensibles. Tales maniobras pueden estar sometidas a esa jurisdicción (véase el párrafo 1.4.7).

.2 Antes de adoptar medidas correctivas, el capitán recabará información detallada sobre los daños que haya sufrido su buque. Se llevará a cabo una inspección visual y se sondarán los tanques de carga y de combustible y los demás compartimientos. Habrá que tener sumo cuidado antes de retirar las tapas de sonda o de mirilla, especialmente cuando el buque está varado, ya que ello puede producir pérdida de flotabilidad.

.3 Una vez evaluados los daños sufridos por el buque, el capitán podrá estar en condiciones de decidir las medidas que procede tomar para prevenir o reducir al mínimo cualquier nuevo derrame. Si se produce una avería en el fondo, se llegará al equilibrio hidrostático (según las propiedades físicas) con bastante rapidez, en particular si la avería es grave, en cuyo caso el tiempo disponible para tomar medidas preventivas suele ser, limitado. Cuando se produce una avería importante a la altura de los tanques de combustible, de lubricantes o de carga, el combustible líquido o la carga se vacían rápidamente hasta que se alcanza el equilibrio hidrostático, disminuyendo entonces el caudal del derrame en función del régimen con que el agua que entra por debajo del combustible o de la carga desplaza a éstos. Si la avería es relativamente menor y se limita, por ejemplo, a uno o dos compartimientos, cabrá considerar el trasiego de la sustancia de los tanques con avería a los tanques intactos. Cuando considere la posibilidad de trasegar hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas de un tanque con avería a otro intacto, el capitán debe examinar (véase el párrafo 1.4.7):

.3.1 la extensión de la avería;

.3.2 el equilibrio hidrostático;

- .3.3 la capacidad del buque para trasegar la carga; y
- .3.4 las propiedades físicas de la(s) sustancia(s) de que se trate (para los buques certificados para transportar SNL), entre ellas:
 - .1 solubilidad;
 - .2 densidad;
 - .3 reactividad con el agua;
 - .4 solidificación; y
 - .5 compatibilidad.

2.5.3.2 Consideraciones relativas a la estabilidad y la resistencia: Cuando se tomen medidas a raíz de un siniestro para reducir al mínimo el derrame de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas o para volver a poner a flote un buque varado, habrá que tener muy en cuenta la estabilidad y la resistencia del buque. En el plan se proporcionará al capitán orientación pormenorizada para que tenga debidamente en cuenta estos aspectos. Nada de lo indicado en la presente sección se interpretará como una obligación de realizar planes o cálculos de estabilidad con avería que no sean los estipulados en los convenios internacionales pertinentes:

- .1 El trasiego de un tanque a otro sólo se llevará a cabo si se ha sopesado plenamente su posible incidencia sobre la resistencia longitudinal y la estabilidad del buque. Si la avería sufrida es importante, puede ser que resulte imposible evaluar el efecto del trasiego entre tanques sobre los esfuerzos y la estabilidad del buque. En tal caso, quizás sea necesario ponerse en contacto con el propietario o armador, o con cualquier otra entidad, a fin de obtener información sobre el buque y poder así calcular la estabilidad y la resistencia longitudinal con avería. Estos cálculos pueden realizarse en los departamentos técnicos de las oficinas centrales. En su defecto, será preciso ponerse en contacto con sociedades de clasificación o con organizaciones independientes. En el plan se indicará claramente con quién ha de ponerse en contacto el capitán para recabar la información necesaria. Además, cuando se trate de buques certificados para transportar SNL, se considerará la compatibilidad de las sustancias de que se trate, como la carga, el combustible, los tanques, los revestimientos, las tuberías, etc., antes de llevar a cabo tal operación.
- .2 Cuando proceda, el plan incluirá una lista detallada de los datos que permitan calcular la estabilidad y la resistencia longitudinal con avería.



2.5.3.3 Alijo: Si el buque sufre una extensa avería estructural, tal vez será necesario transbordar toda o parte de la carga a otro buque. El plan incluirá orientación sobre los procedimientos que han de adoptarse para transbordar la carga de buque a buque. El plan podrá igualmente remitir a las guías de que disponga la compañía. Se guardará junto al plan una copia de los procedimientos de trasbordo de un buque a otro. En el plan se tendrá en cuenta la necesidad de coordinar esta operación con la Capitanía Guardacostas, ya que tales operaciones pueden ser de su jurisdicción.

2.5.3.4 Medidas para reducir los efectos del derrame: Una vez que se hayan adoptado medidas respecto de la seguridad del buque y del personal, el capitán puede iniciar las actividades para reducir el derrame de conformidad con las Directrices del plan. El plan debería abordar cuestiones tales como:

- .1 necesidades de evaluación y vigilancia;
- .2 asuntos relativos a la protección del personal:
 - .1 equipo de protección; y
 - .2 peligros para la salud y la seguridad;
- .3 propiedades físicas de la sustancia de que se trate (para los buques certificados para transportar SNL), por ejemplo:
 - .1 solubilidad;
 - .2 densidad;
 - .3 reactividad con el agua;
 - .4 solidificación; y
 - .5 compatibilidad;
- .4 métodos de contención y otras técnicas de intervención (por ejemplo, dispersión, absorción, neutralización);
- .5 operaciones de aislamiento;
- .6 descontaminación del personal; y
- .7 evacuación de los hidrocarburos, las sustancias nocivas líquidas y los materiales de limpieza recuperados.

2.5.4 A fin de disponer de la información necesaria para hacer frente a las situaciones mencionadas en el párrafo 2.5.2, se adjuntarán ciertos planos, dibujos y detalles específicos del buque, tales como el plano general de una instalación, el plano de un tanque, etc. El plan indicará dónde encontrar información actualizada sobre la carga, el combustible y el lastre, así como sobre sus cantidades y características.

2.6 Coordinación nacional y local: La coordinación eficaz y rápida entre el buque y la Autoridad Marítima u otras partes interesadas constituye un factor vital para reducir al mínimo los efectos de un suceso que cause contaminación por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas. En el plan debería tenerse en cuenta la necesidad de ponerse en contacto con la Autoridad Marítima para obtener su autorización antes de iniciar las medidas encaminadas a reducir los efectos del suceso (véase el párrafo 1.4.7).

3.- DISPOSICIONES FACULTATIVAS

- 3.1 Además de lo establecido en la regla 26 del Anexo I y en la regla 16 del Anexo II del Convenio, las prescripciones locales, las Directrices de la compañía de seguros o del propietario u armador, etc., pueden exigir que el plan contenga más indicaciones. Éstas pueden ser planos, diagramas y dibujos equipo de intervención de a bordo, información pública, mantenimiento de registros, información sobre las medidas de intervención específicas para el producto (para buques certificados para transportar SNL) y documentación de referencia.
- 3.2 Planos y diagramas: Además de los planos prescritos en el párrafo 2.5.4, el plan podrá incorporar otros detalles sobre el proyecto y la construcción del buque, o indicar dónde se encuentran.
- 3.3 Equipo de intervención: Es posible que algunos buques lleven a bordo equipo de lucha contra la contaminación. El tipo y la cantidad podrán variar considerablemente. Si se lleva dicho equipo, el plan debería incluir un inventario. También figurarán en él Directrices sobre su utilización sin riesgos y para ayudar al capitán a determinar en qué momento su uso está justificado. Habrá que cuidar de que el empleo de dicho equipo por la tripulación sea posible y conforme con los criterios de seguridad. Asimismo, debería indicarse en el plan las obligaciones del personal en cuanto a la distribución, la vigilancia y el mantenimiento del equipo. A fin de garantizar su utilización, eficaz y sin riesgos, el plan dispondrá lo necesario para la formación adecuada de los tripulantes. Él debería estipular que no se utilice ningún agente químico para combatir la contaminación del medio acuático sin la autorización de la Autoridad Marítima y que, cuando corresponda, tal autorización deberá pedirse también para usar el equipo de contención o de recuperación (véase el párrafo 1.4.7).
- 3.4 Coordinador en tierra de las actividades de lucha contra derrames, o persona competente: Orientación destinada al capitán para pedir la intervención inicial y coordinar esas actividades con la persona responsable de la movilización del personal y el equipo de intervención en tierra.
- 3.5 Normas de planificación: Para facilitar las previsiones sobre la magnitud de los recursos de intervención que se requerirán, se deberían analizar distintas situaciones posibles y hacer los planes correspondientes (véase el párrafo 1.4.7).



- 3.6 Información pública: Los propietarios quizá deseen incluir en el plan indicaciones sobre cómo debe difundir información el capitán a los medios de comunicación. Estas indicaciones serán de tal índole que alivien la labor del personal del buque, muy ocupado ya con las operaciones de emergencia.
- 3.7 Mantenimiento de registros: Al igual que se hace con otros sucesos que entrañan cuestiones de responsabilidad, indemnización y reembolso, el propietario quizá desee incluir en el plan indicaciones para llevar un registro adecuado de los sucesos que causen contaminación por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas. En él, además de pormenorizar las medidas tomadas a bordo, podrían incluirse las comunicaciones establecidas con las autoridades exteriores, los propietarios y otras partes interesadas, junto con un breve resumen de la información y las decisiones transmitidas y recibidas. También se podrán ofrecer indicaciones sobre la recogida de muestras de los hidrocarburos o de las sustancias nocivas líquidas derramadas y de las que se transporten a bordo.
- 3.8 Revisión del plan: Se recomienda que el propietario, el armador o el capitán revisen con regularidad el plan para poner al día la información específica que proporciona. Conviene utilizar un sistema de puesta al día que permita captar rápidamente la nueva información e incluirla en el plan. Dicho sistema debería incorporar los dos elementos siguientes:
- .1 revisión periódica: el propietario o el armador revisarán el plan por lo menos cada año para tener en cuenta los cambios que se hayan producido en cuanto a la legislación o las normas locales, los nombres y los números de los puntos de contacto, las características del buque o las Directrices de la compañía;
 - .2 examen del suceso: cada vez que a raíz de un suceso se utilice el plan, el propietario o el armador evaluarán su eficacia y efectuarán las modificaciones oportunas.
- 3.9 El plan carecerá de utilidad si el personal que lo vaya a emplear no está familiarizado con él. La realización periódica de ejercicios garantizará que el plan funcione como previsto y que los puntos de contacto y las comunicaciones especificadas sean exactos. Tales ejercicios podrán realizarse junto con otros ejercicios de a bordo y anotarse debidamente en un registro. Cuando los buques transporten equipo de lucha contra derrames, es muy importante que los tripulantes adquieran experiencia utilizándolo, lo que acrecentará la seguridad y la eficacia en situaciones de emergencia. Podrán asimismo definirse los procedimientos para impartir formación y realizar los ejercicios.
- 3.10 Salvamento: El plan debería contener información sobre las responsabilidades de la tripulación cuando, como resultado de un suceso, el buque resulte parcialmente averiado o totalmente descalabrado, y sobre qué situaciones se consideran peligrosas. En el plan se esbozará un proceso de adopción de decisiones que ayude al capitán a determinar cuándo debe obtenerse asistencia para el salvamento.

El proceso de adopción de decisiones debería incluir las siguientes consideraciones, sin limitarse a ellas:

- .1 tierra o peligro para la navegación más próximos;
- .2 dirección y velocidad de deriva del buque;
- .3 situación y hora del impacto con el peligro para la navegación, de acuerdo con la dirección y velocidad de deriva del buque;
- .4 tiempo estimado para la reparación de los daños ocasionados por el siniestro y;
- .5 determinación del servicio de asistencia idónea más próxima y del tiempo que requiere su intervención (por ejemplo, para la asistencia de un remolcador, cuánto tardará éste en llegar al lugar del siniestro y en asegurar el remolque). Cuando un buque en travesía sufra un siniestro que reduzca su maniobrabilidad, el capitán deberá establecer cuáles son sus posibilidades teniendo en cuenta el tiempo necesario para obtener asistencia, independientemente del tiempo calculado para la reparación.



APÉNDICE I

MODELO DE PLAN DE EMERGENCIA EN CASO DE CONTAMINACIÓN DEL MAR, RÍOS O LAGOS NAVEGABLES (POR HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS)

Todos los planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación del mar, ríos y lagos navegables (por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas) deberán incluir el siguiente texto introductorio:

INTRODUCCION

1. El presente plan se ha redactado conforme a las prescripciones de la regla 37 del Anexo I de la regla 17 del Anexo II del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978.
2. El plan tiene por objeto ofrecer orientación al capitán y los oficiales del buque sobre las medidas que es preciso adoptar si ocurre o es probable que ocurra un suceso que cause contaminación por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas.
3. El plan contiene toda la información e instrucciones operacionales que prescriben las Directrices. En los apéndices figuran los nombres, números de teléfono, télex, correos electrónicos, etc., de los diversos puntos de contacto a que se hace referencia en el plan, junto con otros materiales de referencia.
4. El plan ha sido aprobado por la Autoridad Marítima mediante el "Certificado Nacional del Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación del mar, ríos y lagos navegables por Hidrocarburos o Sustancias Nocivas Líquidas" el mismo que tendrá una validez de 05 años renovables,
5. El Certificado Nacional de Aprobación del Plan de Emergencia de a bordo en caso de Contaminación del mar, ríos y lagos navegables por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas será refrendado anualmente por la Dirección del Medio Ambiente de esta Dirección General, anexando las actualizaciones correspondientes a fin de tener en cuenta los cambios que se hayan producido.
6. Se asignara un título al Plan de Emergencia según corresponda:

Para hidrocarburos.- Únicamente "Plan de Emergencia de a bordo en caso de Contaminación del mar, ríos y lagos navegables por Hidrocarburos";

Para Sustancias Nocivas Líquidas.- "Plan de Emergencia de a bordo contra la contaminación del mar, ríos y lagos navegables por Sustancias Nocivas Líquidas";

Para el plan combinado de contaminación por hidrocarburos y sustancias nocivas líquidas.- "Plan de Emergencia de a bordo Contra la Contaminación del mar, ríos y lagos navegables".

ÍNDICE DE SECCIONES

Sección / Título

- 1.- Preámbulo
- 2.- Prescripciones de notificación
 - 2.1 Cuándo notificar
 - 2.2 Información exigida
 - 2.3 Con quién hay que ponerse en contacto
- 3.- Medidas para contener las descargas
 - 3.1 Derrames resultantes de las operaciones
 - 3.2 Derrames debidos a siniestros
- 4.- Coordinación a nivel nacional y local
- 5.- Información adicional (facultativa)
- 6.- Apéndices

SECCIÓN 1: PREÁMBULO

- 1.- En esta sección se ofrecerá una explicación del objetivo y utilización del plan, indicándose su vinculación con otros planes en tierra (véase la sección 1.4 de las Directrices).

SECCIÓN 2: PRESCRIPCIONES DE NOTIFICACIÓN

- 2.- Esta sección tiene por objeto garantizar que se cumple lo dispuesto en la regla 37 del Anexo I y en la regla 17 del Anexo II del MARPOL 73/78, e incluirá información sobre los siguientes aspectos:

2.1 Cuándo notificar.- En esta sección se orientará sobre cuándo notificar descargas efectivas o probables (véase la sección 2.3.1 de las Directrices).

2.2 Información exigida.- En esta sección se especificarán los datos necesarios para la notificación inicial y otras notificaciones complementarias o ulteriores. Habrá que remitirse a la resolución A.851(20) (véase la sección 2.3.2 de las Directrices). En esta sección se incluirá un modelo de mensaje como el que figura en el cuadro 1.

2.3 Con quién hay que ponerse en contacto.- En esta sección se remitirá al usuario del plan a los apéndices, indicando por separado lo siguiente:

- .1 Puntos de contacto con el **Estado ribereño** (véase la sección 2.4.3 de las Directrices);
- .2 Puntos de contacto con el puerto (véase la sección 2.4.4 de las Directrices); y
- .3 puntos de contacto con los intereses navieros (véase la sección 2.4.5 de las Directrices).

En los apéndices se incluirán ejemplos de cómo exponer dicha información.



CUADRO 1

PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACION DEL MAR, RIOS Y LAGOS NAVEGABLES (POR HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS) MODELO DE NOTIFICACION INICIAL			
AA (NOMBRE DEL BUQUE, DISTINTIVO DE LLAMADA, PABELLON)			
BB (FECHA Y HORA DEL SUCESO, UTC)			
D	D	H	M
CC (SITUACION, LATITUD, LONGITUD) O DD (DEMORA, DISTANCIA A UNA MARCA TERRESTRE)			
.....	N S	d d d	Millas Marinas
d d m m		d d d	
d d d m m	E W		
EE (RUMBO)			
d d d	FF (VELOCIDAD, NUDO)		km km 1/10
LL (DERROTA PROYECTADA)			
MM (ESTACIONES RADIOELECTRICA ESCUCHADAS)			
NN (FECHA Y LUGAR DEL PROXIMO INFORME, UTC)			
D	D	H	M
PP (TIPO Y CANTIDAD DE CARGA/COMBUSTIBLE A BORDO)			
QQ (INDICACION SUCINTA DE EFECTOS/DEFICIENCIAS/AVERIAS)			
RR (INDICACION SUCINTA DE LA CONTAMINACION, INCLUIDA UNA ESTIMACION DE LA CANTIDAD PERDIDA)			
SS (BREVE INFORMACION SOBRE LAS CONDICIONES METEOROLOGICAS Y EL ESTADO DE LA MAR)			
VIENTO	Dirección Velocidad (Beaufort)	MAR DE FONDO	Dirección Altura (m)
TT (PORMENORES DE LOS CONTACTOS CON EL PROPIETARIO/ARMADOR/AGENTE EL BUQUE)			
UU (TAMAÑO Y TIPO DEL BUQUE)			
ESLORA:	(m)	MANGA:	(m)
CALADO:	(m)	TIPO:	:
XX (INFORMACION ADICIONAL)			
BREVES PORMENORES DEL SUCESO:			
NECESIDAD DE ASISTENCIA EXTERIOR:			
MEDIDAS ADOPTADAS:			
NUMEROS DE TRIPULANTES Y PORMENORES DE CUALQUIER LESION SUFRIDA:			
PORMENORES DEL CLUB P & I Y DEL CORRESPONSAL LOCAL:			
VARIOS:			

NOTA: El orden alfabético seguido en este modelo es similar al de 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", adoptados por la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución A.851(20). Las abreviaturas no siguen totalmente el orden alfabético, ya que algunas de ellas se emplean para designar datos exigidos en otros modelos normalizados de notificación, por ejemplo en los utilizados para notificar la derrota.

SECCIÓN 3: MEDIDAS PARA CONTENER LAS DESCARGAS

3.- Esta sección habrá de garantizar que se cumple lo dispuesto en la regla 37 del Anexo I y en regla 17 del Anexo II del MARPOL 73/78 acerca de las medidas para contener las descargas, e incluirá información sobre lo siguiente:

3.1 Derrames resultantes de las operaciones.- Esta sección incluirá información específica del buque acerca de las medidas que deban adoptarse para hacer frente a derrames resultantes de las operaciones (véase la sección 2.5.2.1). Como mínimo se incluirán los procedimientos para hacer frente a los derrames debidos a fuga en las tuberías, rebose de los tanques y fugas en el casco.

3.2 Derrames debidos a siniestros

En esta sección se ofrecerá información específica sobre el buque y la compañía naviera acerca de las medidas que deban adoptar para hacer frente, como mínimo, a los siguientes tipos de siniestros: encalladura, incendio o explosión, abordaje (con un objeto fijo o en movimiento), fallo del casco, escora excesiva, fallo del sistema de contención, inmersión o hundimiento, naufragio o varada, descarga de vapores potencialmente peligrosos y, sobre todo cuando se trate de buques certificados para transportar SNL, reacciones peligrosas de la carga, otros escapes de carga peligrosa, pérdida de control ambiental de los tanques, y contaminación de la carga que entrañe una situación de peligro (véase la sección 2.5.2.2 de las Directrices). También se ofrecerá aquí orientación sobre las medidas prioritarias que deban adoptarse (véase la sección 2.5 de las Directrices). Habrá que pensar igualmente en facilitar los datos necesarios, en forma de listas de comprobaciones o diagramas, cuando ello sea necesario. En el siguiente cuadro 2 se ofrece un ejemplo de la información sobre las medidas de intervención propiamente dichas y las responsabilidades del personal.

CUADRO 02

Tipo de derrame resultante de las operaciones	Medida adoptada	Miembro designado de la tripulación (Indíquese si es un oficial o un marinero)
Fuga en	Detener el flujo del	Primero oficial

En los casos pertinentes esta sección ofrecerá una lista con la información necesaria para efectuar los cálculos de la estabilidad con avería y de la resistencia longitudinal con avería.



SECCIÓN 4: COORDINACIÓN A NIVEL NACIONAL Y LOCAL

4.- Esta sección incluirá información para ayudar al capitán a iniciar las medidas de intervención de la Autoridad Marítima, (véase la sección 2.6 de las Directrices). Según el tráfico al que esté dedicado el buque, se incluirá aquí información y orientación que permitan al capitán organizar la intervención frente al suceso si no se encargan de ello las autoridades en tierra. En los apéndices del plan podrá incluirse información sobre determinadas zonas específicas.

SECCIÓN 5: INFORMACIÓN ADICIONAL (FACULTATIVA)

5.- Esta sección ofrecerá la información adicional incluida en el plan a discreción de los propietarios. Dicha información, aun cuando no prescrita en la regla 37 del Anexo I o en la regla 17 del Anexo II del MARPOL 73/78, podrá ser exigida por las Capitanías Guardacostas de los puertos en que haga escala el buque, o simplemente quedar incluida en el plan para ayudar al capitán del buque a hacer frente a una situación de emergencia. La información podrá incluir:

- .1 Procedimientos para la revisión del plan;
- .2 Procedimientos de formación y ejercicios;
- .3 Procedimientos de mantenimiento del registro;
- .4 Política de información pública de los propietarios o armadores;
- .5 etc. Véase la sección 3 de las Directrices).

APÉNDICES

6.- Como mínimo el plan llevará los siguientes apéndices:

- .1 Lista de puntos de contacto con la Autoridad Marítima (véase la sección 2.4.3 de las Directrices).
- .2 Lista de puntos de contacto con el puerto (véase la sección 2.4.4 de las Directrices).
- .3 Lista de puntos de contacto con los intereses navieros (véase la sección 2.4.5 de las Directrices).
- .4 Planos y dibujos del buque (véase la sección 2.5.4 de las Directrices).

6.1 Además, podrá añadirse la siguiente información:

- .1 Diagrama secuencial simplificado (convendrá examinar la posibilidad de adaptarlo para exponerlo en los mamparos a bordo).
- .2 Información pertinente sobre el papel y las responsabilidades de las autoridades nacionales y locales.
- .3 Otros materiales de referencia.

APÉNDICES II

PUNTOS DE CONTACTO CON LOS INTERESES NAVIEROS

El siguiente cuadro ilustra cómo presentar la información para establecer contacto con los intereses navieros:

a) Puntos de contacto con el propietario o el armador

Nombre de la institución o persona con la que hay que ponerse en contacto	Dirección	Medios de contacto	Observaciones
Propietario o armador		Teléfono: Facsímil: Télex: INMARSAT- Télex: INMARSAT- Facsímil:	



b) Otros puntos de contacto con los intereses navieros

Nombre de la institución o persona con la que hay que ponerse en contacto	Dirección	Medios de contacto	Observaciones
Fletador			
Agente local			
Club P e I y corresponsales			



APENDICE III

PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN DEL MAR, RIOS Y LAGOS NAVEGABLES

(POR HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS)

Diagrama secuencial simplificado

En el presente diagrama secuencial se exponen las medidas que el personal de a bordo habrá de adoptar para hacer frente a una emergencia que entrañe contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas líquidas, de acuerdo con las Directrices publicadas por la Organización. El diagrama no es exhaustivo ni ha de constituir la única referencia para hacer frente al derrame. Debería considerarse la posibilidad de incluir referencias detalladas al plan. Las pautas están concebidas para ayudar al personal del buque a adoptar medidas que permitan detener o reducir al mínimo la descarga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas y atenuar sus efectos. Estas medidas son de dos tipos: notificación y actuación.

DESCARGA DE HIDROCARBUROS O DE SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS

(Probable o efectiva)

**EVALUACIÓN DE LA NATURALEZA
DEL SUCESO**

**MEDIDAS QUE SE HAN DE
ADOPTAR**

- Alertar a los tripulantes
- Localizar y controlar el origen del derrame
- Proteger al personal
- Evaluar el derrame
- Controlar la emisión de vapores
- Evacuar

NOTIFICACION	MEDIDAS PARA CONTENER LA DESCARGA	
<p>Por el capitán o tripulante designado</p>	<p>Medidas para reducir al mínimo la fuga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas y la amenaza para el medio acuático</p>	
<p>Cuándo notificar</p> <ul style="list-style-type: none"> • En todos los casos de derrame probable o efectivo <p>Cómo efectuar la notificación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Por el medio más rápido disponible a la radio estación costera • Estación designada de notificación del movimiento de buques, o • Centro coordinador de salvamento (en el mar) • Por el medio más rápido posible, a las autoridades locales <p>Con quién establecer contacto</p> <ul style="list-style-type: none"> • Autoridad Marítima • Empresa explotadora del puerto y del Terminal (en puerto) • Gestor del propietario del buque; asegurador del P & I • Fletador principal; propietario de la carga • Véanse las listas de puntos de contacto <p>Contenido de la notificación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informe inicial (Res. A.851 (20)) • Informes complementarios • Características de los hidrocarburos o de las sustancias nocivas líquidas que se hayan derramado • Medidas adoptadas respecto de la carga, el lastre o el combustible • Condiciones meteorológicas y estado del medio acuático • Movimiento de la mancha • Ayuda que se precisa: <ul style="list-style-type: none"> - Salvamento - Medios de alijo - Equipo mecánico - Brigada de intervención externa - Desengrasador o dispersante químico 	<p>Medidas relativas a la Navegación</p>	<p>Buenas prácticas navieras</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Modificación de la derrota, la situación o la velocidad • Modificación de la escora o el asiento • Fondeo • Varada • Comienzo del remolque • Evaluar la necesidad de ir a un puerto de abrigo • Predicciones meteorológicas, de las mareas y del oleaje • Vigilancia de la mancha • Registro de los acontecimientos y de las comunicaciones 	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluación de la seguridad y precauciones • Orientación sobre medidas neutralizadoras o preventivas más urgentes • Consideraciones sobre estabilidad con avería y esfuerzos • Operaciones de lastrado, deslastrado y trasiego de la carga • Operaciones internas de trasbordo de carga • Traslado de emergencia de la carga o del combustible • Organizar la intervención a bordo: <ul style="list-style-type: none"> - taponamiento de la fuga - lucha contra incendios - manipulación del equipo de intervención de a bordo-etc.
	<p align="center">MEDIDAS PARA DESENCADENAR LA INTERVENCIÓN EXTERNA</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> • Consultar las listas de puntos de contacto de la Autoridad Marítima pidiendo ayuda local • Consultar la lista de puntos de contacto con los intereses navieros • Recursos externos que se precisan para limpieza • Vigilancia continua de las actividades 	



ANEXO 3

PRINCIPIOS GENERALES A QUE DEBEN AJUSTARSE LOS SISTEMAS Y PRESCRIPCIONES DE NOTIFICACION PARA BUQUES, INCLUIDAS LAS DIRECTRICES PARA NOTIFICAR SUCESOS EN QUE INTERVENGAN MERCANCIAS PELIGROSAS, SUSTANCIAS PERJUDICIALES O CONTAMINANTES DEL MAR, RÍOS Y LAGOS NAVEGABLES

1. PRINCIPIOS GENERALES

- 1.1 Los sistemas y prescripciones de notificación de información para buques se utilizan para facilitar, obtener o intercambiar información mediante notificaciones transmitidas por radio. Los datos así obtenidos se aplican a numerosos fines, tales como búsqueda y salvamento, servicios de tráfico marítimo, pronósticos meteorológicos y prevención de la contaminación del mar, ríos y lagos navegables. En lo posible, los sistemas y prescripciones de notificación para buques satisficieran los siguientes principios:
- .1 las notificaciones incluirán sólo la información esencial para alcanzar los objetivos del sistema;
 - .2 las notificaciones serán sencillas y utilizarán el formato y los procedimientos internacionales de notificación normalizados para buques. El formato y los procedimientos de notificación normalizados que se han de utilizar figuran en el apéndice del presente anexo;
 - .3 se reducirá al mínimo el número de notificaciones;
 - .4 las notificaciones se cursarán gratuitamente;
 - .5 las notificaciones de seguridad o contaminación se transmitirán sin demora; sin embargo, los horarios y lugares de transmisión de las notificaciones que no sean urgentes serán lo bastante flexibles como para no entorpecer las tareas esenciales de navegación;
 - .6 la información obtenida mediante el sistema se facilitará a otros sistemas cuando sea necesario para fines de socorro, seguridad o prevención de la contaminación;
 - .7 la información básica (características del buque, instalaciones y equipo de a bordo, etc.) se notificará una vez y se retendrá en el sistema, y cuando se produzcan cambios en esa información le corresponderá al buque actualizarla;
 - .8 se definirá claramente la finalidad del sistema;
 - .9 El sistema de notificación para buques comunicarán a los navegantes todos los pormenores de los requisitos que se han de cumplir y de los procedimientos que corresponde seguir.

Se especificarán con claridad los pormenores relativos a los tipos de buques y las zonas de aplicación del sistema, las horas y situaciones geográficas designadas para la transmisión de notificaciones, los establecimientos de tierra encargados de las operaciones y los servicios facilitados por el sistema. Se pondrán a disposición de los navegantes gráficos que indiquen los límites del sistema e incluyan la información adicional necesaria;

- .10 para el establecimiento y funcionamiento de un sistema de notificación para buques se tendrán en cuenta;
 - .10.1 las responsabilidades y necesidades en los planes nacional e internacional;
 - .10.2 los peligros para la navegación;
 - .10.3 las ayudas para la seguridad de la navegación existentes y propuestas; y
 - .10.4 la necesidad de consultar desde un principio y de modo continuo con las partes interesadas, previendo un periodo suficiente para probar, conocer a fondo y evaluar el sistema a fin de que funcione satisfactoriamente y se puedan hacer las modificaciones necesarias;
- .11 Las Capitanías Guardacostas se asegurarán de que los establecimientos de tierra responsables del funcionamiento del sistema estén a cargo de personal con formación adecuada;
- .12 La Autoridad Marítima tendrán en cuenta la relación existente entre los sistemas de notificación para buques y otros sistemas;
- .13 La información que el sistema facilite a los buques se reducirá a la necesaria para el funcionamiento correcto del sistema y para la seguridad;
- .14 Los sistemas y prescripciones de notificación para buques deberán prever la transmisión desde éstos de notificaciones especiales de defectos o deficiencias del casco, las máquinas, el equipo, la dotación u otras limitaciones que puedan afectar a la seguridad de la navegación, así como la transmisión de notificaciones especiales de sucesos que entrañen una contaminación efectiva o probable;
- .15 Los sistemas de notificación para buques con objeto de notificar contaminación efectiva o probable se retransmitan sin demora al oficial o al organismo designado para recibir y dar curso a dichas notificaciones y que dicho oficial u organismo las retransmita sin demora al Estado de abanderamiento del buque de que se trate o a cualquier otro Estado que pueda ser afectado;



- .16 Los Estados a los que afecte o pueda afectar un suceso que cause contaminación y que puedan necesitar información sobre éste tendrán en cuenta las circunstancias en que se encuentre el capitán del buque y procurarán limitar sus peticiones de información suplementaria; y
- .17 El apéndice del presente anexo no es aplicable a los mensajes de peligro a que hace referencia la regla 2 del capítulo V del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada. El modo actual de transmitir esos mensajes no sufrirá ningún cambio.

2. DIRECTRICES PARA NOTIFICAR SUCESOS EN QUE INTERVENGAN MERCANCÍAS PELIGROSAS

- 2.1 El objeto de las presentes Directrices, y de las que figuran en el apéndice, es hacer posible que la Autoridad Marítima y otras partes interesadas se enteren cuanto antes de todo suceso que entrañe la pérdida efectiva o probable en el mar, ríos y lagos navegables de mercancías peligrosas transportadas en bultos.
- 2.2 Las notificaciones se transmitirán a la Autoridad Marítima. Cuando el buque esté dentro o cerca de una zona en la que se haya establecido un sistema de notificación de información para buques, las notificaciones se transmitirán a la estación costera de dicho sistema designada al efecto.

3. DIRECTRICES PARA NOTIFICAR SUCESOS EN QUE INTERVENGAN SUSTANCIAS PERJUDICIALES O CONTAMINANTES DEL MAR, RÍOS Y LAGOS NAVEGABLES.

- 3.1 El objeto de las presentes Directrices, y de las que figuran en el apéndice, es hacer posible que la Autoridad Marítima y otras partes interesadas se enteren cuanto antes de todo suceso que ocasione o pueda ocasionar contaminación del medio marino, así como de toda medida de auxilio y salvamento, de modo que puedan proceder en consecuencia.
- 3.2 El capitán de un buque que participe o al que se haya pedido que participe en una operación de auxilio o de salvamento de un buque afectado por uno de los sucesos a que se hace referencia en los párrafos 1 a) o 1 b) del artículo II del Protocolo I del MARPOL 73/78, en su forma enmendada, deberá sin demora transmitir la oportuna notificación con los pormenores de las medidas tomadas o previstas. Se mantendrá también informada a la Autoridad Marítima acerca del desarrollo de los acontecimientos.
- 3.4 La probabilidad de que pueda producirse una descarga a consecuencia de las averías sufridas por el buque o su equipo es razón suficiente para transmitir una notificación.

APENDICE I

1. PROCEDIMIENTOS

Las notificaciones se transmitirán según se indica a continuación:

Plan de navegación (SP).- Antes de salir, o lo más cerca posible de la hora de salida de un puerto que esté en el área abarcada por un sistema, o al entrar en el área abarcada por un sistema.

Notificación de la Situación (PR) Cuando sea necesario para asegurar el funcionamiento eficaz del sistema.

Notificación de cambio de derrota (DR) Cuando la situación del buque varíe notablemente respecto de la que cabe prever a partir de las notificaciones anteriores, cuando se modifique la ruta notificada o si lo decide el capitán.

Notificación final (FR) Al rendir viaje y al salir del área abarcada por un sistema.

Notificación relativa a Mercancías peligrosas (DG) Cuando se produzca un suceso que entrañe la pérdida efectiva o probable en el mar, ríos y lagos navegables de mercancías peligrosas transportadas en bultos, incluidas las que van en contenedores, cisternas portátiles, vehículos de carretera o ferroviarios y gabarras de buque.

Notificación relativa a Sustancias perjudiciales (HS) Cuando el suceso entrañe la descarga efectiva o probable en el mar, ríos y lagos navegables de hidrocarburos (Anexo I del MARPOL 73/78), o de sustancias perjudiciales transportadas a granel (Anexo II del MARPOL 73/78).

Notificación relativa a contaminantes del mar (MP) En caso de pérdida efectiva o probable en el mar, ríos y lagos navegables de sustancias perjudiciales transportadas en bultos, incluidas las que van en contenedores, cisternas portátiles, vehículos de carretera o ferroviarios y gabarras de buque, identificadas como contaminantes del mar en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Anexo III del MARPOL 73/78).

Otras notificaciones Cualquier otro tipo de notificación se efectuará con arreglo a los procedimientos del sistema que hayan sido comunicados conforme a lo dispuesto en el párrafo 9 de los Principios generales.



2. FORMATO Y PROCEDIMIENTOS DE NOTIFICACIÓN NORMALIZADOS

- 2.1 Se omitirán aquellas partes de este formato de notificación que no sean apropiadas.
- 2.2 Cuando existan dificultades lingüísticas figurará el inglés entre los idiomas empleados y, dentro de lo posible, se hará uso del Vocabulario normalizado de navegación marítima. De otro modo podrá usarse el Código internacional de señales para transmitir información detallada. Si se utiliza el Código internacional se intercalará en el texto el indicativo adecuado, después de la letra de que se trate del índice alfabético.
- 2.3 Para la información relativa a la ruta se darán la latitud y la longitud correspondientes a cada punto de evolución, expresadas como en "C" infra junto con el tipo de derrota proyectada entre estos puntos; por ejemplo, "RL" (loxodrómica), "GC" (círculo máximo) o "costera", o en el caso de navegación costera, la indicación de la fecha y hora estimada, expresada con un grupo de seis cifras, como en "B" infra, en que se pasará por determinados puntos importantes.

Telegrafía	Telefonía (Variante)	Función	Información requerida
Nombre del Sistema (por ejemplo, AMVER)	Nombre del Sistema (por ejemplo, AMVER/AUSREP/MAREP/ECAREG/JASREP)	Identificación del Sistema	Sistema de Notificación o estación costera adecuada más próxima
AUSREP/MAREP/ECAREG/JASREP)	Indique totalmente	Tipo de Notificación	Tipo de notificación: Plan de notificación Notificación de la situación Notificación de cambio de derrota Notificación final Notificación relativa a mercancías peligrosas Notificación Relativa a sustancias perjudiciales Notificación relativa a contaminantes del mar, ríos y lagos navegables Otras notificaciones
SP PR DR FR DG HS MP			
Indíquese totalmente			

Telegrafía	Telefonía (Variante)	Función	Información Requerida
A	Buque (alfa)	Buque	Nombre y distintivo de llamada o identidad de la estación del buque, y pabellón
B	Hora (bravo)	Fecha y hora del suceso	Un grupo de seis cifras para indicar los días del mes (dos primeras cifras), las horas y los minutos (cuatro últimas cifras). Si la hora no se da UTC, indíquese el uso del horario utilizado.
C	Situación (charlie)	Situación	Un grupo de cuatro cifras para indicar la latitud en grados y minutos, con el sufijo N (Norte) o S (Sur) y un grupo de cinco cifras para indicar la latitud en grados y minutos, con sufijo E (Este) o W (Oeste); o
D	Situación (delta)	Situación	Demora verdadera (tres primeras cifras) y distancia (indíquese la distancia) en millas marinas a una marca terrestre claramente identificada (indíquese la marca terrestre)
E	Rumbo (echo)	Rumbo Verdadero	Un grupo de tres cifras
F	Velocidad (foxtrot)	Velocidad en nudos y en décimas de nudos	Un grupo de tres cifras
G	Zarpó (golf)	Puerto de Salida	Nombre del último puerto de escala
H	Entro en el sistema (hotel)	Fecha, hora y punto de entrada en el sistema	Puerto de entrada como en (B) y situación de entrada como en (C) o (D).



Telegrafía	Telefonía (Variante)	Función	Información requerida
I	Destino y ETA (india)	Destino y hora estimada de llegada	Nombre del puerto y un grupo indicador de la fecha y la hora como en (B)
J	Práctico (juliet)	Práctico	Indíquese si hay a bordo un práctico de altura o un práctico local.
K	Salió del sistema (kilo)	Fecha hora y punto en que salió del sistema o llegada al lugar de destino del buque	Un grupo para la hora de salida como en (B) y otro para la situación de salida como en (C) o (D)
L	Ruta (Lima)	Información relativa a la ruta	Derrota proyectada
M	Radiocomunicacione s (mike)	Radiocomunicaciones	Indique totalmente los nombre de las estaciones/frecuencias escuchadas
N	Proxima notificación (november)	Hora de la próxima notificación	Grupo indicador de la fecha y hora como en (B)
O	Calado	Calado máximo actual en condiciones estáticas en metros.	Un grupo de cuatro, cifras indicador de metros y centímetros
P	Carga	Carga a bordo	Cargamento e indicación sucinta de toda carga peligros, así como de las sustancias y gases perjudiciales que pueden constituir un peligro para las personas o el medio (véanse las prescripciones de notificación detalladas)
Q	Defecto, avería, deficiencia, limitaciones (quebec)	Descripción de la contaminación observada o de las mercancías peligrosas caídas al mar, ríos y lagos navegables	Indicación sucinta de defectos, averías, deficiencias u otras limitaciones (véanse ls prescripciones de notificación detalladas)

Telegrafía	Telefonía (Variante)	Función	Información requerida
R	Contaminación/pérdida de mercancías peligrosas en el mar, ríos y lagos navegables (romeo)	Descripción de la contaminación observada o de las mercancías peligrosas caídas al mar, ríos y lagos navegables.	Indicación sucinta del tipo de contaminación (por hidrocarburos, por productos químicos, etc) o de las Mercancías peligrosas caídas al mar, ríos y lagos navegables y situación expresada como en (C) o (D). (véanse las prescripciones sobre notificación detalladas)
S	Tiempo (sierra) Dimensiones	Condiciones metereológicas	Indicación sucinta de las condiciones metereológicas y del estado del mar, ríos y lagos navegables imperantes.
T	Agente (tango)	Representante y/o propietario del buque.	Nombre y datos particulares del representante o propietario del buque, o de ambos, para obtener información (véanse las prescripciones de notificación detalladas)
U	dimensiones y tipo (uniform)	Dimensiones y tipo del buque	Eslora, manga, arqueo, tipo y otros pormenores según precise
V	Personal sanitario (victor)	Personal sanitario	Médico, practicante, enfermera, personal sin formación médica
W	Personas (whiskey)	Número total de personas a bordo	Indique el número



Telegrafía	Telefonía (Variante)	Función	Información requerida
X	Observaciones (x-ray)	Varios	Indique sucintamente cualquier otro tipo de información acerca del suceso así como sobre otros buques involucrados en el suceso o en las operaciones de auxilio o salvamento (véanse las prescripciones de notificación detalladas)
Y	Retransmisión (Yankee) Personal sanitario (victor)	Solicitud de retransmisión de la notificación a otro sistema por ejemplo, AMVER, AUSREP, JASREP, MAREP, etc.	Contenido de la notificación
Z	Final de la notificación (zulu)	Final de la notificación	No se precisa información adicional

3. DIRECTRICES RELATIVAS A PRESCRIPCIONES DE NOTIFICACIÓN DETALLADAS

3.1 Notificaciones relativas a mercancías peligrosas (DG)

3.1.1 Las notificaciones iniciales incluirán los puntos A, B, C (o D), M, Q, R, S, T, U y X del formato de notificación normalizado. Los pormenores correspondientes a R serán los siguientes:

- R**
- 1 Nombre(s) técnico(s) correcto(s) de las mercancías.
 - 2 Número(s) de las Naciones Unidas.
 - 3 Clase(s) de riesgo de la OMI.
 - 4 Nombre de los fabricantes de las mercancías, cuando se sepa, o del consignatario o expedidor.
 - 5 Tipo de bultos, incluidas las marcas de identificación. Indíquese si se llevan en una cisterna portátil o un vehículo cisterna, o si van arrumadas en un vehículo, un contenedor u otra unidad de transporte. Inclúyanse las marcas y los números de matriculación asignados a la unidad.
 - 6 Estimación de la cantidad y estado probable de las mercancías.
 - 7 Se indicará si las mercancías que cayeron al mar quedaron flotando o se hundieron.
 - 8 Se indicará si la pérdida de mercancías continúa.
 - 9 Causa de la pérdida de mercancías.

3.1.2 Si, debido al estado del buque, existe el peligro de que vuelvan a caer al mar mercancías peligrosas en bultos, deberán transmitirse los puntos P y Q del formato de notificación normalizado. Los pormenores correspondientes a P serán los siguientes:

- P**
- 1 Nombre(s) técnico(s) correcto(s) de las mercancías.
 - 2 Número(s) de las Naciones Unidas.
 - 3 Clase(s) de riesgo de la OMI.
 - 4 Nombre de los fabricantes de las mercancías, cuando se sepa, o del consignatario o expedidor.
 - 5 Tipo de bultos, incluidas las marcas de identificación. Indíquese si se llevan en una cisterna portátil o un vehículo cisterna, o si van arrumadas en un vehículo, un contenedor u otra unidad de transporte. Inclúyanse las marcas y los números de matriculación asignados a la unidad.
 - 6 Estimación de la cantidad y estado probable de las mercancías.



3.1.3 Los pormenores de que no se disponga inmediatamente se incluirán en uno o varios mensajes complementarios.

3.2 Notificación relativa a sustancias perjudiciales (HS)

3.2.1 En los casos en que se produzca una descarga, las notificaciones HS iniciales incluirán los puntos A, B, C (o D), E, F, L, M, N, Q, R, S, T, U y X del formato de notificación normalizado. En los casos en que exista la probabilidad de una descarga (véase 3.4), se incluirá también el punto P. Los pormenores correspondientes a P, Q, R, T y X serán los siguientes:

- P**
- 1 Hidrocarburos o nombre técnico correcto de las sustancias nocivas líquidas que haya a bordo.
 - 2 Número(s) de las Naciones Unidas.
 - 3 Categorías de contaminación (A, B, C o D), cuando se trate de sustancias nocivas líquidas.
 - 4 Nombre de los fabricantes de las sustancias, cuando se sepa y si procede, o del consignatario o expedidor.
 - 5 Cantidad.
- Q**
- 1 Estado del buque, si procede.
 - 2 Aptitud para trasegar carga/lastre/combustible.
- R**
- 1 Hidrocarburos o nombre técnico correcto del líquido nocivo descargado en el mar.
 - 2 Número(s) de las Naciones Unidas.
 - 3 Categoría de contaminación (A, B, C o D), cuando se trate de sustancias nocivas líquidas.
 - 4 Nombre de los fabricantes de las sustancias, cuando se sepa y si procede, o del consignatario o expedidor.
 - 5 Estimación de la cantidad de sustancias.
 - 6 Se indicará si las sustancias que cayeron al mar, ríos y lagos navegables quedaron flotando o se hundieron.
 - 7 Se indicará si la pérdida de sustancias continúa.
 - 8 Causa de la pérdida de sustancias.
 - 9 Estimación del desplazamiento de las sustancias descargadas o perdidas, incluyendo, cuando se sepa, el estado de las corrientes.
 - 10 Estimación de la extensión superficial del derrame, de ser posible.

- T 1 Nombre, dirección, números de télex y teléfono del propietario del buque y de su representante (fletador, gestor naval o armador del buque, o el agente de éstos).
 - X 1 Medidas adoptadas con respecto a las descargas y al movimiento del buque.
 - 2 Servicios de auxilio o salvamento que han sido pedidos o prestados por terceros.
 - 3 El capitán de un buque auxiliador o salvador comunicará los pormenores de las medidas adoptadas o previstas.
- 3.2.2 Después de transmitir la información indicada anteriormente en la notificación inicial, se facilitará inmediatamente o en cuanto se pueda la mayor cantidad posible de información que, según el suceso, se considere esencial para la protección del medio acuático. Dicha información incluirá los pormenores correspondientes a los puntos P, Q, R, S y X.
- 3.2.3 El capitán de un buque que participe, o al que se haya pedido que participe, en una operación de auxilio o de salvamento comunicará, en la medida de lo posible, los pormenores correspondientes a los puntos A, B, C (o D), E, F, L, M, N, P, Q, R, S, T, U y X del formato de notificación normalizado. El capitán mantendrá también informado a la Autoridad Marítima acerca del desarrollo de los acontecimientos.

3.3 Notificación relativa a contaminantes del medio acuático (MP)

- 3.3.1 En los casos en que se produzca una descarga, las notificaciones MP iniciales incluirán los puntos A, B, C (o D), M, Q, R, S, T, U y X del formato de notificación normalizado. En los casos en que exista la probabilidad de una descarga (véase 3.4), se incluirá también el punto P. Los pormenores correspondientes a P, Q, R, T y X serán los siguientes:

- P 1 Nombre(s) técnico(s) correcto(s) de las mercancías.
- 2 Número(s) de las Naciones Unidas.
- 3 Clase(s) de riesgo de la OMI.
- 4 Nombre de los fabricantes de las mercancías, cuando se sepa, o del consignatario o expedidor.
- 5 Tipo de bultos, incluidas las marcas de identificación. Indíquese si se llevan en una cisterna portátil o un vehículo cisterna, o si van arrumadas en un vehículo, un contenedor u otra unidad de transporte. Inclúyanse las marcas y los números de matriculación asignados a la unidad.
- 6 Estimación de la cantidad y estado probable de las mercancías.



- Q 1 Estado del buque, si procede.
 - 2 Aptitud para trasegar carga/lastre/combustible.
 - R 1 Nombre(s) técnico(s) correcto(s) de las mercancías.
 - 2 Número(s) de las Naciones Unidas.
 - 3 Clase(s) de riesgo de la OMI.
 - 4 Nombre de los fabricantes de las mercancías, cuando se sepa, o del consignatario o expedidor.
 - 5 Tipo de bultos, incluidas las marcas de identificación. Indíquese si se llevan en una cisterna portátil o un vehículo cisterna, o si van arrumadas en un vehículo, un contenedor u otra unidad de transporte. Inclúyanse las marcas y los números de matriculación asignados a la unidad.
 - 6 Estimación de la cantidad y estado probable de las mercancías.
 - 7 Se indicará si las mercancías que cayeron al mar quedaron flotando o se hundieron.
 - 8 Se indicará si la pérdida de mercancías continúa.
 - 9 Causa de la pérdida de mercancías.
 - T 1 Nombre, dirección, números de télex y teléfono del propietario del buque y de su representante (fletador, gestor naval o armador del buque, o el agente de éstos).
 - X 1 Medidas adoptadas con respecto a las descargas del buque.
 - 2 Servicios de auxilio o salvamento que han sido pedidos o prestados por terceros.
 - 3 El capitán de un buque auxiliador o salvador comunicará los pormenores de las medidas adoptadas o previstas.
- 3.3.2 Después de transmitir la información indicada anteriormente en la notificación inicial, se facilitará la mayor cantidad posible de información que se considere esencial para la protección del medio marino. Dicha información incluirá los pormenores correspondientes a los puntos P, Q, R, S y X.
- 3.3.3 El capitán de un buque que participe, o al que se haya pedido que participe, en una operación de auxilio o de salvamento comunicará, en la medida de lo posible, los pormenores correspondientes a los puntos A, B, C (o D), M, P, Q, R, S, T, U y X del formato de notificación normalizado. El capitán mantendrá también informado a la Autoridad Marítima acerca del desarrollo de los acontecimientos.

3.4 Probabilidad de que ocurra una descarga

3.4.1 La probabilidad de que pueda producirse una descarga a consecuencia de las averías sufridas por el buque o su equipo es razón suficiente para transmitir una notificación. Al juzgar si existe semejante probabilidad y si procede transmitir una notificación, se tendrán en cuenta, entre otros factores:

- .1 la índole de los daños, el fallo o la avería sufridos por el buque, sus máquinas o su equipo;
- .2 el estado de la mar y del viento y la densidad del tráfico en la zona, considerados el momento y el lugar.

3.4.2 Se reconoce que sería imposible dar definiciones precisas de todos los tipos de sucesos que pueden entrañar la probabilidad de que ocurra una descarga que justifique la obligación de notificar. Sin embargo, como pauta general, el capitán del buque transmitirá una notificación en caso de:

- .1 daños, fallo o avería que afecten a la seguridad del buque; son ejemplos de sucesos de esta índole los abordajes, varadas, incendios, explosiones, fallos estructurales, inundaciones, corrimientos de la carga; y de
- .2 fallo o avería de las máquinas o el equipo, que menoscaben la seguridad de la navegación; son ejemplos de sucesos de esta índole los fallos o averías del aparato de gobierno, las máquinas propulsoras, el sistema eléctrico o las ayudas indispensables para la navegación que haya a bordo.

