

RESOLUCION DIRECTORAL NRO. 0160-96/DCG

CALLAO, 26 Junio 1996

CONSIDERANDO:

Que es función de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas proteger la vida humana en el ámbito acuático, los recursos y riquezas naturales así como el medio ambiente acuático navegable, conforme lo establecido en el Decreto Ley 17824 del 23 Setiembre 1969, Ley de Creación del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas; en el Decreto Legislativo Nro. 438 del 27 Setiembre 1987, Ley Orgánica de la Marina de Guerra; y en el Reglamento de Capitanías y de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres aprobado por Decreto Supremo Nro. 002-87-MA del 09 Abril 1987.

Que el Gobierno del Perú ha aprobado el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo, MARPOL 73/78, mediante Decreto Ley Nro. 22703 del 25 Setiembre 1979 y por Decreto Ley Nro. 22954 del 26 Marzo 1980.

Que el 4 Abril 1995 entró en vigencia la Regla 26 del Anexo I del MARPOL 73/78 que requiere que todo buque tanque de 150 TRB o más y cualquier otro tipo de buque de 400 TRB o más, cuenten abordo con un "Plan de Emergencia para casos de Contaminación por Hidrocarburos" debidamente aprobado por la Administración Marítima del país de bandera del buque.

Que mediante Resolución MEPC 54 (32) la Organización Marítima Internacional (OMI) ha establecido los lineamientos para la confección de los Planes de Emergencia de abordo.

Que mediante Resolución A.648 (16) la OMI ha determinado los principios generales que deben considerarse para confeccionar y transmitir los reportes de incidentes que involucren la contaminación marina.

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 Nro. 24926 del 07 Noviembre 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 el Artículo A-100201(13) del Reglamento de Capitanías y de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres asigna a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas como una de sus funciones, el exigir el cumplimiento de los convenios y tratados internacionales ratificados por el Gobierno así como la legislación correspondiente en el ámbito de su jurisdicción y dictar las normas complementarias que se requieran.

Que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en su condición de Autoridad Marítima Nacional, es el Organismo Rector Nacional del “Plan Nacional de Contingencia para controlar y combatir derrames de Hidrocarburos y otras sustancias contaminantes en el ámbito acuático”, aprobado por Decreto Supremo Nro. 003-86-MA del 05 Febrero 1986 y modificado por Decreto Supremo Nro. 051 DE/MGP del 02 Agosto 1993.

Que de conformidad con lo propuesto por el Jefe del Departamento de Protección del Medio Ambiente y Carga Peligrosa y a lo opinado por el Director del Medio Ambiente de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

SE RESUELVE:

1.- Todo buque tanque de bandera peruana de 150 Toneladas de Registro Bruto (TRB) o más y todo buque de bandera peruana de cualquier otro tipo de 400 TRB o más deberá contar con su “Plan de Emergencia de Abordo para casos de Contaminación por Hidrocarburos”, debidamente aprobado por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en su condición de Autoridad Marítima Nacional.

2.- Los propietarios y Armadores de los buques afectados, someterán el proyecto de sus planes de emergencia a la Autoridad Marítima, para su aprobación, de acuerdo al procedimiento incluido en el Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Marina de Guerra.

3.- Los planes deberán ser confeccionados de acuerdo a los lineamientos establecidos por la Organización Marítima Internacional, los mismos que forman parte de la presente Resolución como Anexo (1).

4.- Los planes deberán ser documentos simples, prácticos y fáciles de ejecutar en los que se utilicen preferentemente, fluajogramas o listas de verificación, que sirvan de guía al Capitán en la toma de acciones y decisiones, requeridas para responder ante un incidente de contaminación.

5.- La Dirección General de Capitanías y Guardacostas limitará la aprobación de los planes de emergencia a los incisos (a), (b), (c) y (d) de la Regla 26 (2) del Anexo I del MARPOL 73/78. La información relacionada con el buque, su carga y otros factores que podrían ser relevantes serán colocados en anexos con el fin que las tripulaciones puedan localizar las partes operativas del plan más fácilmente,

6.- Los Principios Generales para reportar incidentes que implican contaminación marina, aprobados por Resolución A.648(16) de la OMI referida en los lineamientos para la confección de los planes, forma parte de esta Resolución, como anexo (2).

7.- Los buques tanque extranjeros de 150 Toneladas de Registro Bruto (TRB) o más y todo buque de bandera extranjera de cualquier otro tipo de 400 TRB. o más, deberá contar con su “Plan de Emergencia de Abordo para Casos de Contaminación por Hidrocarburos”, debidamente aprobado por la Autoridad

competente del país de su bandera, como condición para poder ingresar a aguas peruanas, salvo casos de emergencia.

8.- La Dirección General de Capitanías y Guardacostas en su condición de Autoridad Marítima competente del Estado Rector del Puerto, llevará a cabo las inspecciones de control que considere convenientes para garantizar el cumplimiento de la presente Resolución.

9.- Las Agencias Marítimas serán responsables de dar a conocer el contenido de esta Resolución a los buques que representan, con la debida anticipación, previo a su ingreso a aguas peruanas.

10.- El incumplimiento de las normas contenidas en los párrafos precedentes será sancionado administrativamente por las Capitanías de Puerto, conforme lo establecido en el Reglamento de Capitanías y de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres.

11.- Esta Resolución Directoral entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Regístrese y Comuníquese como Documento Oficial Público (D.O.P.).

Anexo (1) a la Resolución Directoral
Nro. 160-96/DCG, del 26 Junio 1996

DIRECTRICES PARA LA ELABORACION DE PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS

Las presentes directrices, preparadas por le Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional (OMI), contienen información para elaborar planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por

hidrocarburos, Dichos planes se prescriben en la regla 26 del Anexo I del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 en forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978, en su forma enmendada, (MARPOL 73/78).

Los principales objetivos de las mencionadas directrices son los siguientes:

- Ayudar a los propietarios de buques en la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos que cumplan con la citada regla.
- Ayudar a los gobiernos a elaborar y promulgar legislación nacional destinada a dar efectividad y aplicar la citada regla.

En aras de la uniformidad, se ruega a los gobiernos que se remitan a las presentes directrices cuando准备n la reglamentación nacional pertinente.

INDICE

PROLOGO

SECCIONES

- 1. Introducción**
- 2. Disposiciones obligatorias**
- 3. Disposiciones no obligatorias**

APENDICES

Apéndice I Referencias adicionales para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos.

Apéndice II Modelo de plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos.

DIRECTRICES PARA LA ELABORACION DE PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS

1. INTRODUCCION

1.1 Estas directrices se han preparado para ayudar en la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (en adelante llamadas “planes”) que prescribe en la regla 26 del Anexo I del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques 1973, en su forma modificada par el correspondiente protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), denominado en adelante el “Convenio”. El plan debe aprobarse de conformidad con dicha regla.

1.2 Las directrices incluyen cuatro 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 elaboran a partir de éstas.
2. Disposiciones obligatorias: Esta sección sirve de orientación para asegurar que se cumplen las disposiciones obligatorias de la regla 26 Anexo I del Convenio.
3. Disposiciones no obligatorias: Esta sección sirve de pauta para incorporar información adicional en el plan. Dicha información, aun cuando no prescrita en la regla 26 del Anexo I del MARPOL 73/78, pueden exigirla las autoridades locales de los puertos en que haga escala un buque, o simplemente quedar incluida en el plan para facilitar al capitán del buque la tarea de hacer frente a un situación de emergencia. Asimismo, se orienta acerca de la puesta al día del plan y la realización de ensayos.

1.3. Concepto básico 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. Algunas de ellas incluyen el tipo de buque y sus dimensiones, la carga, la derrota, y la estructura de gestión en tierra. Las directrices no pretenden ser una recopilación de temas de la cual el redactor del plan elija algunas secciones y elabore un plan viable. En efecto, para que un plan sea eficaz y cumpla con la regla 26 del Anexo I 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. Concepto básico del plan: El plan está destinado a ayudar al personal a combatir un derrame de hidrocarburos 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 a tiempo.

1.4.1. El plan no solo ha de servir para hacer frente a los derrames operacionales sino también proporcionar al capitán orientación sobre la forma de proceder si el buque se ve implicado 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 la presión a la 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 desempeñen 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 en tierra como a bordo.
3. Evaluado, revisado y puesto al día con regularidad.

1.4.4. El plan prescrito en la regla 26 del Anexo I del Convenio debe ser un documento sencillo. Se aconseja encarecidamente utilizar organigramas o listas de comprobaciones para orientar al capitán sobre las distintas medidas y decisiones necesarias para hacer frente a un suceso. Dichos organigramas 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 información amplia 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 apéndice II se adjunta uno de los organigramas a que hace referencia el párrafo 1.4.4. que forma parte del modelo del plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos.

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

2. DISPOSICIONES OBLIGATORIAS DE LA REGLA 26 DEL ANEXO I DEL CONVENIO.

2.1 Esta sección recoge las directrices correspondientes a cada una de las cuatro disposiciones obligatorias de la regla 26 del Anexo I del Convenio.

2.2 La regla 26 del Anexo I del Convenio dispone que el plan incluye, por lo menos:

1. El procedimiento que deben seguir el capitán u otras personas al mando del buque para informar de un suceso de contaminación por hidrocarburos, según lo prescrito en el artículo 8 y en el protocolo I del presente Convenio y con arreglo a las directrices elaboradas por la Organización, (Nota al pie de página).
2. La lista de autoridades o de personas a las que debe darse aviso en caso de contaminación por hidrocarburos.
3. Una descripción detallada de las medidas que han de adoptar inmediatamente las personas que se encuentren a bordo, para reducir o contener la descarga de hidrocarburos resultante del suceso; y

4. Los procedimientos y el punto de contacto a bordo para coordinar con las autoridades nacionales y locales las medidas de lucha contra la contaminación.

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

2.3.1. Cuando notificar: El plan proporcionará orientación clara y concisa para que el capitán pueda determinar en qué momento proceda enviar la oportuna notificación al Estado ribereño.

2.3.1.1 Descargas efectivas: Se prescribe dirigir la oportuna notificación al Estado ribereño más próximo cada vez que se produzca.

1. una descarga de hidrocarburos a raíz de que el buque o su equipo hayan sufrido daños, o motivada por la necesidad de garantizar la seguridad de un buque o de salvar vidas humanas en el mar; o

2. una descarga de hidrocarburos durante las operaciones normales del buque, que exceda la cantidad o el caudal instantáneo autorizados por el presente Convenio.

Nota: Véanse los “Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las Directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar, que la Organización aprobó mediante resolución A.648 (16). A fin de facilitar la consulta, véase asimismo la publicación de la OMI “Disposiciones, acordes con el MARPOL 73/78, relativas a los informes sobre sucesos en que estén involucradas sustancias perjudiciales”.

2.3.1.2. Descargas probables: El plan deberá servir de ayuda al Capitán para evaluar una situación en la que, aun cuando se haya producido descarga, existe la probabilidad de que esto ocurra, por lo que requiere que se notifique.

Para determinar si existe semejante probabilidad y si procede tramitar 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 mar, y;
4. La densidad del tráfico.

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

1. Daños, fallo o avería que afecten a la seguridad del buque, son ejemplos de situaciones de esta índole los abordajes, varadas, incendios, explosiones, fallos estructurales, inundaciones, corrimientos de la carga; y
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 esenciales de a bordo para la navegación.

2.3.2. Información exigida: En el plan deberá especificarse con todo detalle el procedimiento para preparar la notificación inicial al Estado ribereño. Las directrices aprobadas por la Organización mediante la resolución A.648 (16) ofrecen las pautas necesarias al redactor del plan. El plan incluirá un modelo normalizado de mensaje, similar al que figura en el apéndice II de las presentes directrices. Se insta a los Estados ribereños a que tomen nota del cuadro 1 del apéndice II y lo acepten en una primera etapa como información suficiente. Convendría que las notificaciones suplementarias o de seguimiento se ajustasen a ese 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 habrá de comunicarse con los puntos de contacto del Estado ribereño o el 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 suplentes para los mismos. Estas listas deben actualizarse con regularidad para incluir en ellas los cambios de personal, de números de teléfono, telex y facsimil. También se debe ofrecer orientación sobre los medios de comunicación preferidos (telex, teléfono, facsimil, etc.).

2.4.3. Puntos de contacto con el Estado ribereño.

2.4.3.1.A fin de acelerar las medidas de actuación y reducir al mínimo los daños causados por un suceso de contaminación, es muy importante informar cuando antes a los Estados ribereños. 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 el párrafo 2.3.

2.4.3.2. El plan deberá incluir en un apéndice la lista de organismos o funcionarios de las administraciones a los que corresponda recibir y dar curso al referido informe, que se ajustará al modelo elaborado y actualizado por la

Organización de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Convenio. En el supuesto de que la lista no incluya un punto de contacto, o que no sea posible entrar en comunicación directamente con al autoridad competente sin excesiva demora, deberá pedírselle al capitán que, por el medio más rápido de que disponga, informe a la radioestación costera, la estación designada de notificación del movimiento de buques o al centro coordinador del 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 los organismos locales servirá para agilizar las medidas de actuación. La diversidad de tráficos a que se dedican los buques hace prácticamente imposible formular en las presentes directrices un criterio definitivo para la confección de una lista de tales organismos en el marco del plan. En un apéndice del plan se incluirá información acerca de los puntos en que se hace escala con regularidad. Cuando ello no sea posible, se prescribirá en el plan que el capitán, al llegar en puerto, se prescribirá en el plan que el capitán, al lugar a puerto, se informe del procedimiento de notificación a nivel local.

2.4.5. Puntos de contacto con los intereses del buque.

2.4.5.1. En el plan deben incluirse detalles sobre las partes interesadas a las que se preciso avisar en caso de suceso. Esta información figurará en la 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 se verá totalmente implicada en las operaciones de salvamento y en la toma de medidas para contener y reducir en la mayor medida posible los efectos del siniestro. Por consiguiente, no se entorpecerá la labor de personal obligándole 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 de a bordo indique claramente quien 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 estará casi siempre en mejor situación de tomar medidas rápidas para mitigar o contener las descargas de hidrocarburos procedentes del propio buque. En el plan se facilitará al capitán orientación clara sobre cómo mitigar la descarga en distintas situaciones. En el plan se debe explicar las medidas que proceda tomar, indicando quien es la persona responsable de a bordo y evitando así cualquier confusión durante la emergencia.

2.5.2. Esta sección del plan variará mucho de un buque a otro. Pues según los tipos de buques, la construcción, la carga, el equipo, la dotación e incluso la derrota, el énfasis que se haga sobre tales o cuales aspectos será distinto. En el plan se darán indicaciones al capitán para que se ocupe, por lo menos, de lo siguiente:

1. Derrames operacionales: En el plan deben figurar los procedimientos para limpiar los hidrocarburos derramados y retenidos 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. Sea cual fuere, el plan proporcionará orientación para la eliminación adecuada de los hidrocarburos recogidos y de los materiales de limpieza.
 - 1.1 Fuga en las tuberías: En el plan debe 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 incluirán procedimientos para tratar este problema. También se propondrá soluciones, tales como el trasiego de carga o combustible a tanques interiores vacíos o parcialmente vacíos, o la preparación de las bombas a fin de trasvasar a tierra lo sobrante.
 - 1.3 Fuga en el casco: El plan indicará el modo de hacer frente a derrames debidos a una posible fuga en el casco, pudiendo incluir las medidas que proceda tomar para reducir la altura de la carga en el tanque en cuestión, bien mediante trasiego interno o efectuando una descarga en tierra. También deberá indicar los procedimientos aplicables cuando no sea posible determinar que tanques sufren fuga y para reparar las posibles fracturas del casco, con inclusión de advertencias en cuanto a los posibles efectos de las medidas correctivas y los esfuerzos a que está sometido al casco.
2. Derrames debido a siniestros: En el plan deberán incluirse los siniestros citados a continuación, en sección aparte y compuesta por 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 responderán a las características de cada buque. Además, se asignarán al personal determinadas tareas. Para determinar las funciones del personal será suficiente consultar los planos de lucha contra incendios y los cuadros de obligaciones.
 - .2.1. Varada.
 - .2.2. Incendio/explosión
 - .2.3. Abordaje
 - .2.4. Avería en el casco

.2.5. Escora excesiva.

2.5.3. Además de las listas de comprobaciones y de la asignación de tareas al personal mencionado en el párrafo 2.5.2, el plan proporcionará al capitán orientación sobre las medidas prioritarias, las consideraciones de orden estructural y de estabilidad y el alijo.

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 del buque en lo relativo a estos extensos temas.

- .1 Al enfrentarse a un siniestro, la prioridad del capitán consistirá en garantizar la seguridad del personal y del buque y en tomar medidas para prevenir la agravación del suceso. Cuando los siniestros entrañen derrames habrá que examinar inmediatamente las medidas destinadas a prevenir los incendios y las explosiones, tales como cambiar el rumbo para situar el buque a barlovento de la mancha de hidrocarburos, cerrar las válvulas de admisión del arite 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 inflamables en los espacios de alojamiento y de máquinas. Cuando sea posible maniobrar, el capitán junto con las autoridades competentes en tierra, 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 disminuir el riesgo que todo derrame supone para las zonas costeras especialmente sensibles. Tales maniobras pueden estar sujetas a la jurisdicción del Estado ribereño.
- .2 Antes de adoptar medidas correctivas, el capitán recabará información detallada de los daños que haya sufrido su buque. Se llevará a cabo una inspección visual y se sondarán los tanques de carga, de combustible y los demás compartimentos. Habrá que tener sumo cuidado antes de retirar los tapones de espacios vacíos o las tapas de mirillas, especialmente cuando el buque está varado, ya que ello puede producir pérdida de la flotabilidad.
- .3 Una vez evaluado los daños sufridos por el buque, el capitán estará en condiciones de decidir que medidas deben tomarse para prevenir o reducir al mínimo cualquier nuevo derrame. Si se produce una avería en el fondo se llegará al equilibrio hidrostático rápidamente, 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 en el costado de un petrolero, la carga o el combustible se vacía 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 de los hidrocarburos desplaza a éstos,

Si la avería es relativamente menor y se limita, por ejemplo, a uno o dos compartimentos, cabría considerar el trasiego de los hidrocarburos de los tanques dañados a los intactos en el propio buque.

2.5.3.2. Consideraciones de orden estructural y de estabilidad: Cuando se tomen medidas para reducir al mínimo los derrames de hidrocarburos o para desencallar un buque varado, habrá que tener muy en cuenta en la respuesta al siniestro las consideraciones de orden estructural y de estabilidad. 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 prescripción que obligue a realizar planes o cálculos de estabilidad con avería que no sean los estipulados por los convenios internacionales pertinentes.

.1 Los trasiegos internos sólo se llevarán a cabo si se ha sopesado plenamente su posible incidencia sobre la estructura y la estabilidad del buque. Si la avería sufrida es extensa, puede que resulte imposible evaluar el efecto de los trasiegos internos sobre la estructura y la estabilidad del buque. En tal caso, quizas 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 resistencia longitudinal con avería. Este cálculo suele realizarse en los departamentos técnicos de las oficinas centrales de las flotas más importantes. En su defecto, será preciso ponerse en contacto con las sociedades de clasificación o con organizaciones de investigación independientes. El plan indicará claramente con quien ha de entrar en contacto el capitán para recabar la información necesaria.

.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, será tal vez necesario transbordar toda o parte de la carga a otro buque. El plan incluirá orientación sobre los procedimientos que han de adoptarse para trasvasar la carga de buque a buque. El plan podrá igualmente remitir a las guías actuales de la compañía. Se guardará junto al plan una copia de los procedimientos de trasvase de un buque a otro. En el plan se tendrá en cuenta la necesidad de coordinar esta operación con el Estado ribereño, ya que tales operaciones pueden caer bajo su jurisdicción.

2.5.3. A fin de disponer de la información necesaria para hacer frente a las situaciones mencionadas en el párrafo 2.5.2, se adjuntará algunos planos, dibujos y detalles específicos del buque, tales como disposición general, disposición y prueba de tanques, 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 a nivel nacional y local: La coordinación eficaz y rápida entre el buque y la administración local y otras partes interesadas constituye un factor vital para reducir al mínimo los efectos del derrame. En el plan deberá tenerse en cuenta la necesidad de ponerse en contacto con el Estado ribereño para obtener autorización antes de iniciar esas operaciones.

2.6.1. Las identidades y funciones de las numerosas autoridades nacionales y locales interesadas varían mucho de un Estado a otro e incluso de un puerto a otro. Tampoco existe unidad de criterios en cuanto a saber a quien corresponde emprender las tareas de lucha contra los derrames de hidrocarburos. Algunos Estados ribereños disponen de organismos que se encargan de ello inmediatamente y facturan después el costo de la operación al propietario. En otros Estados ribereños tal responsabilidad recae en el propietario del buque. En este último caso, el plan deberá contener más detalles o indicaciones que ayuden al capitán en la organización de dichas tareas.

3. DISPOSICIONES OBLIGATORIAS.

3.1. Además de lo establecido en la regla 26 del Anexo I del Convenio, las prescripciones locales, las directrices de las compañías de seguro o de propietarios/armadores, etc., podrán estipular que el plan contenga más indicaciones. Estas pueden ser: planos, diagramas y dibujos; equipo de a bordo contra los derrames; información pública; un registro y documentación de referencia.

3.2. Planos y diagramas: Además de los planos prescritos en el párrafo 2.5.4. el plan podrá incorporar detalles sobre el proyecto y la construcción del buque, o indicar dónde se encuentran.

3.3. Equipo de a bordo contra los derrames: 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 deberá incluir un inventario. También figurará en él directrices sobre su utilización sin riesgos y que ayuden al capitán a determinar en que momento su uso está justificado. Habrá que velar a fin de que el empleo de dicho equipo por la tripulación resulte viable y esté en consonancia con la seguridad. Asimismo, deben indicarse en el plan las obligaciones del personal en cuanto al despliegue, vigilancia y 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. Así incluirá una disposición que prohíba utilizar cualquier elemento del equipo o agentes químicos para combatir la contaminación en el mar sin la autorización del Estado ribereño correspondiente.

3.4. Información pública: Los propietarios quizás deseen incluir en el plan indicaciones sobre cómo debe distribuir 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.

3.5. Registro: Al igual que se hace acerca de 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 de contaminación. 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 podrá ofrecer indicaciones sobre la recogida de muestras de los hidrocarburos derramados y de los que se transporten a bordo.

3.6. 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 las modificaciones de la información e incluirlas en el plan. Dicho sistema habrá de 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.

3.7. El plan carecerá de utilidad si no está familiarizado con el personal que lo vaya a emplear. Los ensayos, realizados con regularidad, asegurarán que el plan funciona como previsto y que los puntos de contacto y las comunicaciones especificadas son exactos. Tales ensayos podrán realizarse junto con otros ejercicios de a bordo y quedar debidamente registrados. Cuando los buques transporten equipo de lucha contra los derrames, es muy importante que los tripulantes adquieran experiencia utilizando, lo que acrecentará la seguridad y la eficacia en situaciones de emergencia. Podrán asimismo definirse los procedimientos para impartir formación y realizar los ensayos.

Apéndice I

Se recomienda las siguientes publicaciones como referencia adicional para elaborar los planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos:

Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos: Parte II – Planificación para contingencias.

Organización Marítima Internacional (OMI)

ISBN 92 801 1233 3

A la venta en español, francés e inglés en la Sección de Publicaciones de la OMI.

4 Albert Embankment, Londres SE1 7SR.

Reacción antiderrames de hidrocarburos en el mar

Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanques (ITOPF).

ISBN 0 9486691 51 4

A la venta en español, francés e inglés en Witherby y Co. Ltd., 32 – 36 Aylesbury Street, Londres EC1R OET.

Disposiciones acordes con el MARPOL 73/78, relativas a los informes sobre sucesos que estén involucradas sustancias perjudiciales. OMI

ISBN 92 801 1261 9

A la venta en español, francés e inglés en la Sección de Publicaciones de la OMI.

Guía internacional de seguridad para petroleros y terminales

ISBN 0 948601 62 X

A la venta en Witherby y Co. Ltd., Londres

“Peril at Sea And Salvage – A Guide for Masters”

A Cámara Naviera Internacional y Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (IGS/OCIMF)

ISBN 0 948691 46 8

A la venta en Witherby y Co. Ltd., Londres

“Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum).”

ICS/OCIMF

ISBN 0 948691 36 0

A la venta en Witherby y Co. Ltd., Londres

Directrices sobre la elaboración de planes de a bordo para la lucha contra los derrames de hidrocarburos.

OCIMF/ITOPF

ISBN 1 89609 7

A la venta en Witherby y Co. Ltd., Londres

Apéndice II

PROYECTO

**MODELO DE PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE
CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS**

Todos los planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos habrán de incluir el siguiente texto introductorio:

"INTRODUCCION

1. El plan se redacta conforme a las prescripciones de la regla 26 del Anexo I del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente 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 al ocurrir un suceso de contaminación, o si existe la posibilidad de que se produzca.
3. El Plan contiene toda la información e instrucciones operacionales que las directrices establecen. En los apéndices figura los nombres, números de teléfonos, télex, 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 Administración y, salvo lo previsto infra, el texto no deberá sufrir modificación ni revisión alguna sin el previo consentimiento de la Administración.
5. Los cambios que se vayan haciendo a la sección 5 y en los apéndices no necesitarán ser aprobados por la Administración. Los propietarios, armadores y gestores deberán mantener actualizados los apéndices”.

INDICE DE SECCIONES

<u>Sección</u>	<u>Título</u>
-----------------------	----------------------

- 1 Preámbulo
- 2 Prescripciones de notificación
 - 2.1 Cuando notificar
 - 2.2 Información exigida
 - 2.3 Con quién hay que ponerse en contacto
- 3 Medidas para contener las descargas
 - 3.1 Derrames operacionales
 - 3.2 Derrames debido a siniestros
- 4 Coordinación a nivel nacional y local
- 5 Información adicional (no obligatoria)

Apéndices.

SECCION 1: PREAMBULO

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

SECCION 2: PRESCRIPCIONES NOTIFICACION.

2. Esta sección tiene por objeto garantizar que se cumple lo dispuesto en la regla 26 del Anexo I del MARPOL 73/78, e incluirá información sobre los siguientes aspectos:

2.1 Cuando 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 especificará la información necesaria para el informe inicial y otros informes suplementarios o ulteriores. Habrá que remitirse a la resolución A.548(16) (véase la sección 2.3.2 de las Directrices). En esta sección se incluirá el modelo normalizado de mensaje que figura en el cuadro 1.

2.3 Con quién hay que ponerse en contacto

En esta sección se remitirá al usuario del Plan los apéndices indicando por separado lo siguiente:

- puntos de contacto con el Estado ribereño (véase la sección 2.4.2 de las Directrices);
- puntos de contacto con el puerto (véase la sección 2.4.3 de las Directrices); y
- puntos de contacto con los intereses del buque (véase la sección 2.4.4 de las Directrices)

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

SECCION 3: MEDIDAS PARA CONTROLAR LAS DESCARGAS

3. Esta sección habrá de garantizar que se cumple lo dispuesto en la regla 26 del Anexo I del MARPOL 73/78 acerca de las medidas para controlar las descargas, e incluirá información sobre lo siguiente:

3.1 Derrames operacionales:

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

3.2 Derrames debido a siniestros:

En esta sección se ofrecerá información específica del buque y la compañía naviera acerca de las medidas que deban adoptar para hacer frente, como mínimo, a los siguientes tipos de siniestros: varada, incendio/explosión, abordaje, avería en el casco, escora excesiva (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 lista de comprobaciones/organigramas, cuando ello sea necesario. En el siguiente cuadro 2 se ofrece un ejemplo de la información sobre las medidas de respuesta propiamente dichas y las responsabilidades del personal.

Tipo de derrame operacional	Medida adoptada	Miembro designado de la tripulación (indíquese oficial/marinero únicamente)
Fuga en las tuberías	Detener el flujo del producto	Primer 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.

SECCION 4: COORDINACION A NIVEL NACIONAL Y LOCAL

4. Esta sección incluirá información para ayudar al capitán a iniciar el proceso de toma de medidas por el Estado ribereño, el gobierno local u otras partes interesadas (véase la sección 2.6 de las Directrices). Dependiendo del tráfico que realice el buque, se deberá incluir aquí información y orientación que permitan al capitán organizar la respuesta ante el suceso si no se encargan de ello las autoridades en tierra. En los apéndices del Plan podrá incluirse información sobre determinadas zonas específicas.

SECCION 5: INFORMACION ADICIONAL (NO OBLIGATORIA)

5. Esta sección ofrecerá la información adicional que, según estime pertinente los propietarios, figure en el Plan. Dicha información, aún cuando no prescrita en la regla 26 del MARPOL 73/78, Anexo I, podrán exigirla las autoridades locales de los puertos en que haga escala el buque, o simplemente quedar incluida en el Plan para facilitar al Capitán del buque la tarea de hacer frente a una situación de emergencia. Dicha información podrá incluir (véase la sección 3 de las Directrices):

- procedimientos para la revisión del Plan
- procedimientos de formación y ejercicios

- procedimientos de mantenimiento del registro
- política de información pública de los propietarios/armadores
- etc.

(véase la sección 3 de las Directrices)

Apéndices

Como mínimo el Plan llevará los siguientes apéndices:

- Lista de puntos de contacto con el Estado ribereño (véase la sección 2.4.3 de las Directrices).
- Lista de puntos de contacto con el puerto (véase la sección 2.4.4 de las Directrices).
- Lista de puntos de contacto con los intereses del buque (véase la sección 2.4.5 de las Directrices).

- Planos y dibujos del buque (véase la sección 2.5.4. de las Directrices).

Además, podrá añadirse la siguiente información:

- Organigrama simplificado (convendrá examinar la posibilidad de adaptarlo para exponerlo en el mamparo)
- Información pertinente sobre el papel y las responsabilidades de las autoridades nacionales y locales.
- Otros materiales de referencia.

Apendice.....

PUNTOS DE CONTACTO CON LOS INTERESES DEL BUQUE

El siguiente cuadro ilustra como presentar la información sobre los contactos con los intereses del buque.

a) Puntos de contacto con el propietario/armador

Nombre de la institución/persona con la que hay que ponerse en contacto	Dirección	Medios de contacto	Observaciones
		Teléfono: Facsimil: Télex: INMARSAT- Télex: INMARSAT- Facsimil:	

--	--	--	--

b) Otros puntos de contacto con los intereses del buque

Nombre de la institución/persona con la que hay que ponerse en contacto	Dirección	Medios de contacto	Observaciones
Fletador:			
Agente local			
Local P & I y correspondentes			

CUADRO 1

PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS																												
<u>MODELO DE NOTIFICACION INICIAL</u>																												
<u>AA (NOMBRE DEL BUQUE, DISTINTIVO DE LLAMADA, PABELLON)</u>																												
<u>BB (FECHA Y HORA DEL SUCESO UTC)</u>																												
<table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 10px;"></td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>D</td> <td>H</td> <td>H</td> <td>M</td> <td>M</td> </tr> </table>																D	D	H	H	M	M							
D	D	H	H	M	M																							
<u>CC (POSICION, LATITUD, LONGITUD)</u>					<u>DD (DEMORA, DISTANCIA A UNA MARCA TERRESTRE)</u>																							
<table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 10px;"></td> </tr> <tr> <td>d</td> <td>d</td> <td>m</td> <td>m</td> <td>n</td> <td>s</td> </tr> </table>												d	d	m	m	n	s	<table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 10px;"></td> <td style="width: 10px;"></td> <td style="width: 10px;"></td> </tr> <tr> <td>d</td> <td>d</td> <td>d</td> </tr> </table> Millas Marinas								d	d	d
d	d	m	m	n	s																							
d	d	d																										
<table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 10px;"></td> </tr> <tr> <td>d</td> <td>d</td> <td>d</td> <td>m</td> <td>m</td> <td>e</td> <td>w</td> </tr> </table>												d	d	d	m	m	e	w										
d	d	d	m	m	e	w																						
<u>EE (RUMBO)</u>					<u>FF (VELOCIDAD, NUDOS)</u>																							
<table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 10px;"></td> <td style="width: 10px;"></td> <td style="width: 10px;"></td> </tr> <tr> <td>d</td> <td>d</td> <td>d</td> </tr> </table>								d	d	d	<table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 10px;"></td> <td style="width: 10px;"></td> <td style="width: 10px;"></td> </tr> <tr> <td>Km</td> <td>Km</td> <td>1/10</td> </tr> </table>								Km	Km	1/10							
d	d	d																										
Km	Km	1/10																										
<u>LL (DERROTA PROYECTADA)</u>																												

<u>MM (ESTACIONES RADIO ELECTRICAS ESCUCHADAS)</u>
<u>NN (FECHA Y LUGAR DEL PROXIMO INFORME, UTC)</u>

<u>PP (TIPO Y CANTIDAD DE LA CARGA/COMBUSTIBLE A BORDO)</u>

CUADRO 1 (Continuación)

<u>OO (INDICACION SUCINTA DE DEFECTOS/DEFICIENCIAS/AVERIAS)</u>
<u>RR (BREVE INFORMACION SOBRE LAS CONDICIONES, INCLUIDA LA PERDIDA ESTIMADA DE HIDROCARBUROS)</u>
<u>SS (BREVE INFORMACION SOBRE LAS CONDICIONES METEOREOLOGICAS Y EL ESTADO DE LA MAR)</u>
VIENTO DIRECCION  VELOCIDAD ALTURA (m) 
<u>TT (PORMENORES DE LOS CONTACTOS CON EL PROPIETARIO/ARMADOR/AGENTE DEL BUQUE)</u>
<u>UU (TAMAÑO Y TIPO DEL BUQUE)</u>
<u>ESLORA:</u> (m) <u>MANGA:</u> (m) <u>CALA:</u> (m) <u>TIPO:</u>
<u>XX (INFORMACION ADICIONAL)</u>
BREVES PORMENORES DEL SUceso: NECESIDAD DE ASISTENCIA EXTERIOR: MEDIDAS ADOPTADAS: NUMERO DE TRIPULANTES Y PORMENORES DE CUALQUIER LESIÓN SUFRIDA: PORMENORES DEL CLUB P & I Y DEL CORRESPONSAL LOCAL: VARIOS:

NOTA: El orden alfábetico seguido en el modelo supra 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", adoptadas por la Organización Marítima Internacional mediante Resolución A.648 (16). Las abreviaturas no siguen totalmente el órden alfabetico, 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.

Anexo (1) a la Resolución Directoral
Nro. 160-96/DCG, del 26 Junio 1996

RESOLUCION A.648(16)

Aprobada sel 19 Octubre 1989

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.

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo (15j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución 3 de la Conferencia internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, referente a la necesidad de contar con un formato y procedimientos convenidos internacionalmente para los sistemas de notificación para buques.

CONSIDERANDO en los actuales sistemas nacionales de notificación para buques se pueden utilizar procedimientos y formatos de notificación diferentes.

CONSCIENTE de que la diferencia de procedimientos y formatos de notificación pueden desconcertar a los capitanes de buques que naveguen de una zona a otra en la que el sistema de notificación sea distinto.

ESTIMANDO que cabría aliviar esa confusión si los sistemas y prescripciones de notificación para buques se ajustaran en la medida de lo posible a cierto número de principios generales y si las notificaciones se hicieran de conformidad con un formato y unos procedimientos normalizados,

RECORDANDO las Directrices relativas a la notificación de sucesos en que estén involucradas mercancías peligrosas transportadas en bultos, elaboradas por el Comité de Seguridad Marítima (MSC/Circ. 360/Rev.1),

RECORDANDO ASIMISMO el artículo 8 y el Protocolo I del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), en su forma enmendada, y también las Directrices para notificar sucesos en que estén involucradas sustancias perjudiciales (resolución MEPC 30 (25)),

RECONOCIENDO que los Estados partes en el Convenio Internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969 y en el Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos 1973 pueden tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, atenuar o eliminar todo peligro grave o inminente para sus litoral o para los intereses relacionados con éste, que nazca de la contaminación del mar, o de la amenaza de tal contaminación, ocasionada por hidrocarburos o por sustancias distintas de los hidrocarburos a raíz de una siniestro marítimo o de la actuación relacionada con ese siniestro, de la que razonablemente quepa temer consecuencias perniciosas de gran magnitud.

RECONOCIENDO TAMBIEN la necesidad de que el capitán de un buque auxiliador, o que esté realizando operaciones de salvamento, notifique a los Estados Ribereños los pormenores del suceso de que se trate y de su actuación,

RECONOCIENDO ASIMISMO que un suceso que suponga daños, fallo o avería del buque, su maquinaria o equipo, podría constituir una seria amenaza de contaminación del litoral o afectar a intereses relacionados con éste.

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de Seguridad Marítima en su 57º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 26º Periodo de sesiones,

1. APRUEBA 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, cuyo texto constituye el anexo de la presente resolución;

2. INSTA a los Gobiernos Miembros a que hagan que los sistemas y prescripciones de notificación, para buques se ajusten todo lo posible a los principios generales establecidos en el anexo de la presente resolución;
3. INSTA a los Gobiernos Miembros que pongan en conocimiento de los propietarios de buques, la gente de mar y las autoridades designadas interesadas el formato y los procedimientos de notificación;
4. RECOMIENDA a los Gobiernos Miembros y a los Estados Partes en el MARPOL 73/78 que implanten esas Directrices con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2) del artículo V del Protocolo I.
5. REVOCA la resolución A.598(15), la resolución MEPC. 30(25) y la circular MSC/Circ.360/Rev.1.

ANEXO

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.

1. Principios generales

1.1 Los sistemas y prescripciones de notificación de información para buques se utilizan para facilitar, obtener e 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. En lo posible, los sistemas y prescripciones de notificación para buques satisfarán 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. 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, o en otro caso, del Código Internacional de Señales. 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 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 Los Gobiernos que establezcan un 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 tendrá en cuenta;
 - .10.1 Las responsabilidades y necesidades en los planos nacional e internacional,
 - .10.2 El coste del sistema para los armadores y para las autoridades responsables,
 - .10.3 Los peligros para la navegación,
 - .10.4 Las ayudas para la seguridad de la navegación existentes y propuestas,
 - .10.5 La necesidad de consultar desde un principio y de modo continuo con las partes interesadas, previniendo un periodo suficiente para probar, conocer a fondo y evaluar el sistema a fin de que funcione satisfactoriamente y se puedan hacer las notificaciones necesarias.
- .11 Los Gobiernos se asegurarán de que los establecimientos de tierra responsables del funcionamiento del sistema estén a cargo de personal con formación adecuada;

- .12 Los Gobiernos tendrán en cuenta la relaciónm existente entre los sistemas de notificación para buques y otros sistemas;
- .13 Los sistemas de notificación para buques utilizarán preferentemente una sola frecuencia radioeléctrica; si se necesitan frecuencias adicionales, el número de éstas se reducirá al mínimo requerido para el funcionamiento eficaz del sistema;
- .14 La información que el sistema facilite a los buques se reducirá a la necesaria para el funcionamiento correcto del sistema y para la seguridad;
- .15 Los sistemas y prescripciones de notificación para buques deberán prever la transmisión desde éstos de notificaciones especiales de defectos o deficiencias del caso, 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 del mar.
- .16 Los Gobiernos darán instrucciones a sus establecimientos de tierra responsables del funcionamiento de los sistemas de notificación para buques con objeto de que las notificaciones de 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;
- .17 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
- .18 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 sufrirán ningún cambio.

2. Directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas.

- 2.1 El objeto de las presentes Directrices, y de las que figurán en el apéndice, es hacer posible que los Estados ribereños y otras partes interesadas se enteren cuanto antes de todo suceso que entrañe la pérdida efectiva o probable en el mar de mercancías peligrosas transportadas en bultos.

2.2 Las notificaciones se transmitirán al Estado ribereño más próximo. 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.

3.1 El objetivo de las presentes Directrices, y de las que figuran en el apéndice, es hacer posible que los Estados ribereños y otras partes interesadas se enteren cuando 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 pueda proceder en consecuencia.

3.2 De conformidad con el artículo V 1) del Protocolo I del MARPOL 73/78, se cursará una notificación al Estado ribereño más próximo.

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 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 informados a los Estados ribereños 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

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 a 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 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 de hidrocarburos (Anexo I del MARPOL 73/78), o de sustancias perjudiciales transportadas a granel (Anexo II del MARPOL 73/78).

Notificación relativa a
Contaminación del mar
(MP)

- En caso de pérdida efectiva o probable en el mar de sustancias perjudiciales transportadas en bultos, incluidas las que van en contenedores, cisternas portátiles, vehículos de carretera o ferroviarios y

gavarras 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 NOTIFICACION NORMALIZADOS

2.1 Se omitirán aquellas partes de este formato de notificación que no sean apropiadas.

2.2 Cuan do 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 dará la latitud y la longitud correspondiente 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 en un grupo de seis cifras, como el "B" infra, en que se pasará por determinados puntos importantes.

Telegrafía	Telefonía (variante)	Función	Información requerida
Nombre del sistema ejemplo, AUSREP / MAREP / JASREP)	Nombre (por ejemplo, AMVER / / MAREP / JASREP)	Identificación (por sistema)	Sistema de notificación, o estación costera adecuada más próxima.
	Indíquese totalmente	Tipo notificación	Tipo de notificación
SP			Plan de navegación
PR			Notificación de la situación
DR			Notificación de cambio de derrota
FR			Notificación final
DG			Notificación relativa a mercancías peligrosas

HS			Notificación relativa a sustancias perjudiciales
MP			Notificación relativa a contaminantes del mar.
Indíquese totalmente			Otras notificaciones
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 el día del mes (dos primeras cifras), las horas y los minutos (cuatro últimas cifras). Si la hora no se da en UTC, indíquese el uso 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 para indicar la longitud 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 décimas	Un grupo de tres cifras
G	Zarpó (golf)	Puerto de salida	Nombre del último puerto de escala
H	Entró en el sistema (hotel)	Fecha, hora y punto de entrada	Hora de entrada como en (b) situación de entrada como en (C) o (D).
I	Destino y E.T.A. (india)	Destino y hora estimada de llegada.	Nombre del puerto y un grupo indicador de la fecha y hora como en (B).
J	Práctico (juliet)	Práctico	Indíquese si hay a bordo un práctico de altura o práctico local.
K	Salió del sistema (kilo)	Fecha, hora y punto en que salió del sistema	Un grupo para la hora de salida como en (B) y otro para la situación de salida como en (C) o (D).
L	Ruta	Información	Derrota proyectada

	(lima)	relativa a la ruta	
M	Radiocomunicaciones (mike)	Radiocomunicaciones.	Indíquese totalmente los nombres de las estaciones / frecuencias escuchadas.
N	Próxima notificación (November)	Hora del la próxima notificación	Grupo indicador de la fecha y hora como en (B).
O	Calado (oscar)	Calado máximo actual en metros y centímetros. condiciones estáticas, en metros	Un grupo de cuatro cifras indicador de
P	Carga (papa)	Carga a bordo	Cargamento e indicación sucinta de toda carga peligrosa, así como las sustancias y gases perjudiciales que puedan constituir un peligro para las personas o el medio (véase las prescripciones de notificación detalladas).
Q	Defecto, avería deficiencia, limitaciones (quebec)	Defectos averías deficiencias otras limitaciones	/ Indicación suscita de defectos, averías, deficiencias u otras limitaciones (véanse las prescripciones de notificación detallada).
R	Contaminación / pérdida de mercancías peligrosas en el mar (romeo)	Descripción de la contaminación observada o de las mercancías peligrosas caídas al mar	Indicación sucinta del tipo de contaminación (por hidrocarburos, por productos químicos, etc.) o de las mercancías peligrosas caídas al mar y situación expresada como en (C) o (D) (véanse las prescripciones de notificación detalladas).
S	Tiempo (sierra)	Condiciones meteorológicas	Indicación sucinta de las condiciones meteorológicas y del estado de la mar imperantes.
T	Agente (tango)	Representante / 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 tipo (Uniform)	y Dimensiones buque y tipo	del Eslora, manga, arqueo, tipo y otros pormenores, según se precise
V	Personal sanitario (victor)	Personal sanitario	Médico, practicante, enfermera, personal sin formación médica.
W	Personal (Whiskey)	Número total de personas a bordo	Indíquese el número.
X	Observaciones (X-Ray)	Varios	Indíquese suintamente cualquier otro tipo de información acerca del suceso así como sobre otros buques

involucrados en el suceso o en las operaciones de auxilio y salvamento (véanse las prescripciones de notificación detalladas).

3. DIRECTRICES RELATIVAS A PRESCRIPCIONES DE NOTIFICACIONES 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) 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 expedidor.
- 5 Tipo de bultos, incluidas las marcas de identificación.
Indíquese si se llevan en un 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 Sí, 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) 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 un 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 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 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 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 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, número de telex 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 Despues 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 marino. 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 haya pedido que participe, en una operación de auxilio o 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 al Estado ribereño acerca del desarrollo de los acontecimientos.

3.3 Notificación relativa a contaminante del mar (MP)

3.3.1 En los casos en que se produzca una descarga, las notificaciones MP indiciales 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 asigandos 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 asigandos 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 su hundieron.
 - 8 Se indicará si la pérdida de mercancías continúa.
 - 9 Causa de la pérdida de mercancías
- T 1 Nombre, dirección, número de telex 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.

3.3.2 Despues 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 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, S, T, U y X del formato de notificación normalizado. El capitán mantendrá también informado al Estado ribereño 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 sufrida 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 en que ocurrió el suceso.

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 menoscaban 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.

