

Resolución A.851(20)

*aprobada el 27 de noviembre de 1997
(Punto 9 del orden del día)*

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

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) 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 un procedimiento convenidos internacionalmente para los sistemas de notificación utilizados por los buques,

CONSIDERANDO que 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 los sistemas de notificación sean distintos,

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

RECORDANDO 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 había aprobado en virtud de la resolución A.648(16),

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 e inminente para su 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 y por sustancias distintas de los hidrocarburos a raíz de un siniestro marítimo o de la actuación relacionada con ese siniestro, de la que razonablemente quepa temer consecuencias perniciosas de gran magnitud,

RECONOCIENDO TAMBIÉN 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 67° periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 39° 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 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 TAMBIÉN a los gobiernos a 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 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.648(16).

Anexo

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

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. 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 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 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 tendrán 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; y
- .10.5 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 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 relación 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 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 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 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 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 objeto 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 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 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.

Apéndice

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 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 contaminantes 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 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/ AUSREP/ MAREP/ ECAREG/ JASREP)	Nombre del sistema (por ejemplo, AMVER/ AUSREP/ MAREP/ ECAREG/ JASREP) <i>Indíquese totalmente</i>	Identificación del sistema	Sistema de notificación, o estación costera adecuada más próxima
SP PR DR FR DG HS MP		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 Otras notificaciones
<i>Indíquese totalmente</i> 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 huso 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 longitud en grados y minutos, con sufijo E (Este) o W (Oeste); o

Telegrafía	Telefonía (variante)	Función	Información requerida
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	Entró en el sistema (hotel)	Fecha, hora y punto de entrada en el sistema	Hora de entrada como en (B) y situación de entrada como en (C) o (D)
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	Radiocomunicaciones (mike)	Radiocomunicaciones	Indíquense totalmente los nombres de las estaciones/frecuencias escuchadas
N	Próxima notificación (november)	Hora de la próxima notificación	Grupo indicador de la fecha y hora como en (B)
O	Calado (oscar)	Calado máximo actual en condiciones estáticas en metros	Un grupo de cuatro cifras indicador de metros y centímetros
P	Carga (papa)	Carga a bordo	Cargamento e indicación sucinta de toda carga peligrosa, así como de las sustancias y gases perjudiciales que puedan constituir un peligro para las personas o el medio (véanse las prescripciones de notificación detalladas)
Q	Defecto, avería, deficiencia, limitaciones (quebec)	Defectos/averías/deficiencias/otras limitaciones	Indicación sucinta de defectos, averías, deficiencias u otras limitaciones (véanse las prescripciones de notificación detalladas)
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

Telegrafía	Telefonía (variante)	Función	Información requerida
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, arqueado, tipo y otros pormenores, según se precise
V	Personal sanitario (victor)	Personal sanitario	Médico, practicante, enfermera, personal sin formación médica
W	Personas (whiskey)	Número total de personas a bordo	Indíquese el número
X	Observaciones (x-ray)	Varios	Indíquese 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)	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 | <ol style="list-style-type: none"> 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 | <ol style="list-style-type: none"> 1 Estado del buque, si procede. 2 Aptitud para trasegar carga/lastre/combustible. |
| R | <ol style="list-style-type: none"> 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 | <ol style="list-style-type: none"> 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 | <ol style="list-style-type: none"> 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 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 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 al Estado ribereño acerca del desarrollo de los acontecimientos.

3.3 Notificación relativa a contaminantes del mar (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 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 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 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 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 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 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 electrógeno o las ayudas indispensables para la navegación que haya a bordo.