

**Resolución A.787(19)**  
*aprobada el 23 de noviembre de 1995*  
*(Punto 12 del orden del día)*

**PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

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 TAMBIÉN el Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar y las enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, aprobados en julio de 1995 por la Conferencia sobre el Convenio de Formación,

RECORDANDO ASIMISMO que en noviembre de 1983 aprobó, mediante la resolución A.446(XI), las Especificaciones revisadas relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos,

TOMANDO NOTA de las resoluciones A.466(XII) en su forma enmendada, A.542(13), A.597(15), MEPC.26(23) y A.742(18) que contienen procedimientos de supervisión de buques por el Estado rector del puerto en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de la resolución A.481(XII) mediante la cual aprobó principios relativos a la dotación de seguridad incluidas las directrices para la aplicación de tales principios,

REAFIRMANDO su deseo de garantizar que los buques cumplen en todo momento las normas de seguridad marítima y de prevención de la contaminación del mar recogidas en los convenios pertinentes,

TENIENDO EN CUENTA la necesidad de que los Estados rectores de puertos, cuando se trate de buques extranjeros, no sólo supervisen el cumplimiento de las normas aplicables de seguridad marítima y de prevención de la contaminación, sino que incluyan también en sus tareas una evaluación de la capacidad de la tripulación para desempeñar sus funciones por lo que respecta a las prescripciones operacionales,

TENIENDO ASIMISMO PRESENTE la estrecha relación que existe entre el factor humano, la seguridad operacional de los buques y la prevención de la contaminación del mar,

RECONOCIENDO que los esfuerzos realizados por los Estados rectores de puertos en lo referente a esas cuestiones contribuyen a acrecentar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del mar,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que la resolución A.742(18) pide al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que estudien la posibilidad de refundir las resoluciones sobre supervisión por el Estado rector del puerto,

HABIENDO EXAMINADO la refundición recomendada de las disposiciones de las resoluciones aplicables realizada por el Comité de Seguridad Marítima en su 65° periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 37° periodo de sesiones,

1. APRUEBA los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los gobiernos a que, en el ejercicio de las funciones de supervisión por el Estado rector del puerto, apliquen los mencionados procedimientos e informen a la Organización al respecto;

3. PIDE al Secretario General que distribuya, cuando sea necesario, la información actualizada que faciliten los gobiernos;
4. PIDE ASIMISMO al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que prosigan su labor sobre el tema con miras a mejorar aún más los procedimientos sobre supervisión, según sea necesario, y a que incluyan también en su labor las enmiendas a otros instrumentos, como el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, y el Código internacional de gestión de la seguridad (al que se hace referencia en el capítulo IX del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada), y la experiencia obtenida de la implantación y aplicación de dichos instrumentos;
5. AUTORIZA al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino para enmendar, sobre la base de la experiencia obtenida, los modelos de informe que figuran en los apéndices 5, 6 y 7 de los presentes procedimientos; y
6. REVOCA las resoluciones A.466(XII) en su forma enmendada, A.542(13), A.597(15), MEPC.26(23) y A.742(18).

## Anexo

### **PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

#### **Índice**

#### **CAPÍTULO 1 – GENERALIDADES**

- 1.1 Propósito
- 1.2 Aplicación
- 1.3 Introducción
- 1.4 Disposiciones sobre la supervisión por el Estado rector del puerto
- 1.5 Buques de Estados que no son Partes y buques de dimensiones inferiores a las estipuladas en los convenios
- 1.6 Definiciones

#### **CAPÍTULO 2 – INSPECCIONES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

- 2.1 Generalidades
- 2.2 Inspecciones
- 2.3 Motivos fundados
- 2.4 Perfil profesional del funcionario de supervisión
- 2.5 Requisitos mínimos de competencia y formación de los funcionarios de supervisión
- 2.6 Directrices generales de procedimiento para los funcionarios de supervisión

#### **CAPÍTULO 3 – INSPECCIONES MÁS DETALLADAS**

- 3.1 Generalidades
- 3.2 Motivos fundados
- 3.3 Directrices para la supervisión de las prescripciones relativas a la estructura y el equipo del buque
- 3.4 Directrices para las prescripciones sobre descargas de los anexos I y II del MARPOL 73/78
- 3.5 Directrices para la supervisión de las prescripciones operacionales
- 3.6 Normas relativas a la dotación mínima y a la titulación de la tripulación

## **CAPÍTULO 4 – INFRACCIONES Y DETENCIÓN**

- 4.1 Identificación de buques deficientes
- 4.2 Presentación de información relativa a las deficiencias
- 4.3 Actuación del Estado rector del puerto al recibir información sobre buques supuestamente deficientes
- 4.4 Responsabilidades del Estado rector del puerto en cuanto a la adopción de medidas correctivas
- 4.5 Orientación para la detención de buques

## **CAPÍTULO 5 – PRESCRIPCIONES SOBRE NOTIFICACIÓN**

- 5.1 Notificaciones del Estado rector del puerto
- 5.2 Notificaciones del Estado de abanderamiento
- 5.3 Notificación de presuntas infracciones del MARPOL 73/78

## **CAPÍTULO 6 – PROCEDIMIENTOS DE REVISIÓN**

- 6.1 Informe sobre las observaciones

## **APÉNDICES**

- Apéndice 1 – Directrices para la detención de buques
- Apéndice 2 – Directrices para realizar las investigaciones e inspecciones acordes con lo estipulado en el Anexo I del MARPOL 73/78
- Apéndice 3 – Directrices para realizar las investigaciones e inspecciones acordes con lo estipulado en el Anexo II del MARPOL 73/78
- Apéndice 4 – Lista de certificados y documentos
- Apéndice 5 – Informe de la inspección
- Apéndice 6 – Informe de infracción del MARPOL 73/78
- Apéndice 7 – Observaciones del Estado de abanderamiento acerca del informe sobre deficiencias

## **CAPÍTULO 1 – GENERALIDADES**

### **1.1 Propósito**

El presente documento tiene por objeto proporcionar una orientación básica para las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto y hacer posible que se lleven a cabo de manera coherente dichas inspecciones, la identificación de las deficiencias de los buques, su equipo o su tripulación, y la aplicación de los procedimientos de supervisión.

### **1.2 Aplicación**

**1.2.1** Los presentes procedimientos se aplican a los buques regidos por las disposiciones pertinentes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada (Convenio SOLAS 1974), el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de Líneas de Carga, 1966), el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 enmendado (MARPOL 73/78), el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada (Convenio de Formación 1978) y el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de Arqueo 1969), que en lo sucesivo se denominan los convenios aplicables.

**1.2.2** Los buques de Estados que no son Partes o de dimensiones inferiores a las estipuladas en los convenios no recibirán un trato más favorable (véase 1.5).

**1.2.3** En el ejercicio de las funciones de supervisión por el Estado rector del puerto, las Partes sólo aplicarán las disposiciones de los convenios que estén en vigor y que hayan aceptado.

**1.2.4** Si el estado rector del puerto ejerce supervisión del puerto con base en el Convenio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm.147), se le facilita orientación para llevar a cabo las inspecciones de supervisión en la publicación de la OIT titulada *Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques: directrices sobre procedimientos*.

### **1.3 Introducción**

**1.3.1** En virtud de las disposiciones de los convenios aplicables que se indican en la sección 1.2, incumbe a la Administración (es decir, al gobierno del Estado de abanderamiento) promulgar leyes y reglamentos y tomar cualesquiera otras medidas necesarias para dar vigencia plena a los citados convenios de modo que se garantice que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana y la prevención de la contaminación, un buque es idóneo para el servicio a que está destinado y la gente de mar a bordo del mismo está capacitada y es apta para el desempeño de sus cometidos.

**1.3.2** Pueden darse circunstancias en que la Administración encuentre difícil ejercitar de forma cabal y continua sus facultades de supervisión respecto de algunos buques autorizados a enarbolar el pabellón de su Estado, como sucede con los buques que no arriban periódicamente a puertos del Estado de abanderamiento. El problema puede solucionarse en parte, y así se ha hecho, nombrando inspectores en puertos extranjeros u organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración del Estado de abanderamiento.

**1.3.3** Los siguientes procedimientos de supervisión deberán considerarse complementarios de las medidas de ámbito nacional que adopten las Administraciones de los Estados de abanderamiento en sus respectivos países y en el exterior, y su objeto es ayudar a las Administraciones de los Estados de abanderamiento en su misión de lograr que se cumplan las disposiciones de los respectivos convenios para salvaguardar la seguridad de la tripulación, los pasajeros y los buques, y garantizar asimismo la prevención de la contaminación.

### **1.4 Disposiciones sobre la supervisión por el Estado rector del puerto**

**1.4.1** La regla 19 capítulo I y la regla 4 del capítulo XI\* del Convenio SOLAS 1974, el artículo 21 del Convenio de Líneas de Carga 1966, los artículos 5 y 6, la regla 8A<sup>†</sup>, del Anexo I, la regla 15<sup>†</sup> del Anexo II, la regla 8<sup>†</sup> del Anexo III y la regla 15<sup>†</sup> del Anexo V del MARPOL 73/78, el artículo X del Convenio de Formación 1978 y el artículo 12 del Convenio de Arqueo 1969 establecen los procedimientos de supervisión que las Partes en los pertinentes Convenios deben seguir con respecto a los buques extranjeros que llegan a sus puertos. Las autoridades de los Estados rectores del puerto deben dar aplicación efectiva a tales disposiciones, sirviéndose de ellas para comprobar si los buques adolecen de insuficiencias que los convierten en deficientes (véase la sección 4.1), y asegurarse de que se toman medidas correctivas al efecto.

### **1.5 Buques de Estados no Partes y buques de dimensiones inferiores a las estipuladas en los convenios**

**1.5.1** El artículo II 3) del Protocolo de 1978 relativo al Convenio SOLAS 1974, el artículo 5 4) del MARPOL 73/78 y el artículo X 5) del Convenio de Formación 1978, estipulan que no se dará un trato más favorable a los buques de países que no son Partes. Todas las Partes deberán, como cuestión de principio, aplicar los procedimientos que se establecen en el presente documento a los buques de Estados que no son Partes y a los buques de dimensiones inferiores a las estipuladas en los convenios, con objeto de que se lleven a cabo reconocimientos e inspecciones equivalentes y se asegure un nivel equivalente de seguridad y protección del medio marino.

\* Aplicable con efecto a partir del 1 de enero de 1996.

† Aplicable con efecto a partir del 3 de marzo de 1996.

**1.5.2** Puesto que los buques de Estados que no son Partes y los buques de dimensiones inferiores a las estipuladas en los convenios no van provistos de los certificados prescritos en el SOLAS, el Convenio de Líneas de Carga o el MARPOL, según el caso, o quizá los miembros de la tripulación no tengan los títulos que prevé el Convenio de Formación, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto, teniendo en cuenta los principios establecidos en el presente documento, habrá de cerciorarse de que el buque no ofrece peligro para las personas a bordo ni representa un riesgo inaceptable para el medio marino. Si el buque o la tripulación cuenta con certificados distintos de los prescritos por un convenio, el funcionario de supervisión podrá tener en cuenta el tipo y contenido de esa documentación a la hora de evaluar el buque. El estado de éste y de su equipo, así como los títulos de la tripulación y las normas sobre dotación mínima del Estado de abanderamiento, habrán de ser compatibles con la finalidad de las disposiciones de los convenios; en caso contrario, el buque será objeto de las restricciones necesarias para conseguir un nivel comparable de seguridad y protección del medio marino.

## **1.6 Definiciones**

**1.6.1** *Motivos fundados*: Pruebas de que el buque, su equipo o su tripulación no se ajustan en lo esencial a las prescripciones de los convenios pertinentes o de que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo sobre la seguridad de los buques o la prevención de la contaminación. En la sección 2.3 figuran ejemplos de motivos fundados.

**1.6.2** *Deficiencia*: situación que no resulta ajustada a las prescripciones del convenio pertinente.

**1.6.3** *Detención*: intervención por el Estado rector del puerto cuando el estado del buque o de su tripulación no se ajustan en lo esencial a los convenios pertinentes, con el fin de evitar que el buque zarpe hasta que pueda hacerlo sin peligro para el propio buque o las personas a bordo, o sin crear un riesgo inaceptable para el medio marino.

**1.6.4** *Inspección*: visita a bordo de un buque para verificar tanto la validez de los certificados pertinentes y otros documentos, como el estado general del buque, su equipo y la tripulación.

**1.6.5** *Inspección más detallada*: la que se efectúa cuando existen motivos fundados para pensar que el estado del buque, su equipo o la tripulación no se ajustan en lo esencial a los pormenores de los certificados.

**1.6.6** *Oficial encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionario de supervisión)*: persona debidamente autorizada por la autoridad competente de un Estado Parte en un convenio para efectuar inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, y exclusivamente responsable ante dicho gobierno.

**1.6.7** *Organización reconocida*: entidad que cumple las condiciones pertinentes de la resolución A.739(18) y en la cual la Administración del Estado de abanderamiento ha delegado la provisión de los necesarios servicios reglamentarios y la expedición de certificados a los buques con derecho a enarbolar su pabellón.

**1.6.8** *Detención de operaciones*: prohibición formal a un buque de que continúe ejecutando una operación debido a deficiencias observadas que, individualmente o en su conjunto, pueden constituir un peligro.

**1.6.9** *Buque deficiente*: aquél cuyo casco, máquinas, equipo o seguridad operacional no cumplen en lo esencial las normas prescritas en el convenio pertinente, o cuya tripulación no se ajusta a lo especificado en el documento determinante de la dotación mínima de seguridad.

**1.6.10** *Certificado válido*: el expedido directamente por un Estado Parte en un convenio pertinente o, en su nombre, por una organización reconocida, y que contiene datos precisos y veraces, cumple con las disposiciones del convenio pertinente y se corresponde con los pormenores del buque y de su tripulación y equipo.

## **CAPÍTULO 2 – INSPECCIONES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

### **2.1 Generalidades**

**2.1.1** De conformidad con las disposiciones de los convenios aplicables, las Partes podrán inspeccionar los buques extranjeros que arriban a sus puertos, utilizando para ello funcionarios de supervisión.

**2.1.2** Tales inspecciones podrán realizarse:

- .1 a iniciativa de la Parte;
- .2 a petición de otra Parte, o basándose en la información sobre un buque facilitada por ésta; o
- .3 basándose en la información sobre un buque facilitada por uno o varios miembros de la tripulación, un colegio profesional, una asociación, un sindicato o cualquier particular interesado en la seguridad del buque y de su tripulación y pasajeros o en la protección del medio marino.

**2.1.3** Si bien las Partes podrán confiar los reconocimientos e inspecciones de buques con derecho a enarbolar su pabellón ya sea a inspectores nombrados al efecto, ya a organizaciones reconocidas, habrán de tener presente que, de conformidad con lo estipulado en los convenios aplicables, la supervisión por el Estado rector del puerto a la que están sujetos los buques extranjeros, incluidas la subida a bordo, la inspección, las medidas correctivas y la posible detención, estará a cargo únicamente de funcionarios debidamente autorizados por el Estado rector del puerto. Dicha autorización puede consistir en una delegación de autoridad de carácter general u otorgarse *ex profeso* para cada caso.

**2.1.4** Se hará todo lo posible por evitar que el buque sea detenido o demorado indebidamente. Si a causa de la inspección el buque es indebidamente detenido o demorado tendrá derecho a indemnización por toda pérdida o daño sufridos.

### **2.2 Inspecciones**

**2.2.1** En la aplicación de los procedimientos de supervisión estipulados en los convenios aplicables, que, por ejemplo, puedan ser resultado de la información remitida al Estado rector de un puerto respecto de un buque, es posible que cuando el funcionario de supervisión se disponga a visitar el buque, ya antes de subir a bordo y por la apariencia del buque en el agua, pueda hacerse una idea de la calidad del mantenimiento, observando aspectos tales como el estado de la pintura, indicios de corrosión o de corrosión crateriforme y daños no reparados.

**2.2.2** El funcionario de supervisión averiguará lo antes posible el año de construcción y el tamaño del buque con el fin de determinar qué disposiciones de los convenios son aplicables.

**2.2.3** Después de subir a bordo y presentarse al capitán o al oficial que mande el buque, el funcionario de supervisión examinará todos los certificados y documentos pertinentes que se indican en el apéndice 4.

**2.2.4** Si los certificados son válidos y su impresión general y sus observaciones oculares a bordo confirman que las medidas de mantenimiento son adecuadas, el funcionario de supervisión deberá limitar por lo general la inspección a las deficiencias que se hayan denunciado u observado, si las hubiere.

**2.2.5** No obstante, si por su impresión general o las observaciones que haya realizado a bordo el funcionario de supervisión tiene motivos fundados para pensar que el buque, su equipo o su tripulación no se ajustan en lo esencial a lo prescrito, realizará una inspección más detallada teniendo en cuenta lo indicado en el capítulo 3.

### **2.3 Motivos fundados**

Constituyen “motivos fundados” para efectuar una inspección más detallada, entre otros, los siguientes:

- .1 no se encuentra a bordo el equipo primordial o la disposición que se prescriben en los convenios;

- .2 al examinar los certificados del buque, se comprueba que uno o varios certificados carecen claramente de validez;
- .3 pruebas de que no se encuentran a bordo, no se actualizan o se actualizan indebidamente los diarios de navegación, manuales u otros documentos prescritos del buque;
- .4 pruebas, a partir de la impresión general o las observaciones del funcionario de supervisión, de que existen deterioros o deficiencias graves del casco o la estructura que pueden representar un riesgo para la integridad estructural, la estanquidad o la integridad a la intemperie del buque;
- .5 pruebas, a partir de la impresión general o las observaciones del funcionario de supervisión, de que existen graves deficiencias en el equipo de seguridad, en el de prevención de la contaminación, o en el de navegación;
- .6 información o pruebas de que el capitán o la tripulación no están familiarizados con las operaciones esenciales de a bordo relativas a la seguridad de los buques o la prevención de la contaminación, o de que tales operaciones no se han efectuado;
- .7 indicios de que los miembros de la tripulación no pueden comunicarse entre sí o con otras personas a bordo;
- .8 la ausencia de un cuadro de obligaciones, de un plano del sistema de lucha contra incendios, y, en el caso de los buques de pasaje, de un plan de contención de averías, actualizados;
- .9 la emisión de un falso alerta de socorro no seguida de los adecuados procedimientos de anulación;
- .10 la recepción de un informe o queja en que se indique que un buque parece ser deficiente.

## **2.4 Perfil profesional del funcionario de supervisión**

**2.4.1** La supervisión por el Estado rector del puerto la realizarán únicamente los funcionarios de supervisión que satisfagan los criterios especificados en la sección 2.5.

**2.4.2** Cuando el funcionario de supervisión no pueda proporcionar la pericia profesional requerida, cualquier persona que resulte aceptable para el Estado rector del puerto y tenga la pericia requerida podrá ayudar al funcionario de supervisión.

**2.4.3** Los funcionarios de supervisión y las personas que les ayuden no podrán tener ningún interés comercial en el puerto de inspección ni en los buques inspeccionados, ni tampoco ser empleados de organizaciones reconocidas ni realizar trabajos por encargo de éstas.

**2.4.4** El funcionario de supervisión llevará un documento personal consistente en una tarjeta de identidad expedida por el Estado rector del puerto en la que se indique que está autorizado para efectuar la supervisión.

## **2.5 Requisitos mínimos de competencia y formación de los funcionarios de supervisión**

**2.5.1** El funcionario de supervisión será un oficial con experiencia y competente para actuar como inspector del Estado de abanderamiento.

**2.5.2** El funcionario de supervisión habrá de poder comunicarse en inglés con los principales miembros de la tripulación.

**2.5.3** Se impartirá formación a los funcionarios de supervisión para que adquieran el conocimiento necesario de las disposiciones de los convenios aplicables relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto, teniendo en cuenta los más recientes cursos modelo de la OMI sobre dicha supervisión.

**2.5.4** Al especificar los requisitos de competencia y formación de los funcionarios de supervisión, la Administración tendrá en cuenta, según proceda, los instrumentos aprobados internacionalmente que sean pertinentes para la supervisión por el Estado rector del puerto y los diversos tipos de buques que pueden entrar en sus puertos.

**2.5.5** Los funcionarios de supervisión que lleven a cabo inspecciones relativas a las prescripciones operacionales habrán de tener los títulos de capitán o jefe de máquinas y una experiencia marinera apropiada o títulos en una disciplina marítima conexas expedidos por una institución reconocida por la Administración, así como formación especializada que garantice que reúnen la competencia y los conocimientos prácticos suficientes para realizar inspecciones relativas a las prescripciones operacionales pertinentes, o ser funcionarios competentes de la Administración con un grado equivalente de formación y experiencia.

**2.5.6** Se celebrarán seminarios periódicos para los funcionarios de supervisión a fin de actualizar sus conocimientos por lo que respecta a los instrumentos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto.

## **2.6 Directrices generales de procedimiento para los funcionarios de supervisión**

**2.6.1** El funcionario de supervisión utilizará su buen juicio profesional al desempeñar sus tareas y consultará a otras personas cuando lo estime adecuado.

**2.6.2** Cuando suba a bordo de un buque, el funcionario de supervisión presentará al capitán, o en ausencia de éste al representante del propietario, su tarjeta de identidad, si se le pide que lo haga. Dicha tarjeta se aceptará como prueba documental de que el funcionario está autorizado por la Administración para llevar a cabo las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto.

**2.6.3** Si el funcionario de supervisión tiene motivos fundados para efectuar una inspección más detallada informará inmediatamente al capitán de dichos motivos y le hará saber que, si así lo desea, el capitán se puede poner en contacto con la Administración o, en su caso, con la organización reconocida a la que corresponda expedir los certificados pertinentes, y solicitar su presencia a bordo.

**2.6.4** En el caso de que se haya iniciado una inspección como resultado de un informe o queja, especialmente si proviene de un miembro de la tripulación, no se revelará la fuente de la información.

**2.6.5** Al llevar a cabo la supervisión, se hará todo lo posible para evitar que se detenga o demore indebidamente al buque. Conviene tener en cuenta que el objeto principal de la supervisión por el Estado rector del puerto es evitar que un buque se haga a la mar si no es seguro o si constituye un riesgo inaceptable para el medio marino. El funcionario de supervisión tendrá que hacer uso de su buen juicio profesional para decidir si procede detener el buque hasta que las deficiencias se hayan subsanado o permitir que se haga a la mar, aunque adolezca de determinadas deficiencias, teniendo en cuenta las circunstancias concretas del viaje proyectado.

**2.6.6** Es preciso reconocer que todo equipo puede sufrir fallos y que tal vez no se pueda disponer fácilmente de piezas de repuesto o de recambio. En tales casos, no se dará lugar a una demora indebida si en opinión del funcionario de supervisión se han adoptado otras medidas seguras.

**2.6.7** Cuando un buque haya sufrido avería a raíz de un accidente y entre en puerto para realizar un examen y ser sometido a reparaciones, el Estado rector del puerto podrá informarse de las medidas correctivas que se están considerando. Si se establece que se están tomando medidas correctivas apropiadas para que el buque esté en condiciones de hacerse a la mar, no se expedirá ninguna orden de detención.

**2.6.8** Como la detención de un buque es una cuestión grave en la que intervienen muchos factores, tal vez sea de interés para el funcionario de supervisión colaborar con otras partes interesadas. Por ejemplo, podría solicitar a los representantes del propietario que formulen propuestas para corregir la situación. El funcionario de supervisión podría también colaborar con los representantes de la Administración del Estado de abanderamiento, o con la organización reconocida que tenga a su cargo la expedición de los certificados pertinentes, y consultarles acerca de su aceptación de las propuestas del propietario y otros requi-



sitos que puedan añadir. Sin limitar en absoluto la discreción del funcionario de supervisión, la participación de otras partes podría acrecentar la seguridad del buque, evitar discrepancias posteriores relativas a las circunstancias de la detención y resultar ventajosa en caso de litigio acerca de una "demora indebida".

**2.6.9** Cuando en el puerto de inspección no se puedan remediar las deficiencias, el funcionario de supervisión podrá permitir que el buque se dirija a otro puerto, a reserva de las condiciones adecuadas que puedan establecerse. En esas circunstancias, el funcionario de supervisión se cerciorará de que se informa de ello a las autoridades del próximo puerto de escala y al Estado de abanderamiento.

**2.6.10** Los informes al Estado de abanderamiento deberán ofrecer pormenores suficientes para que se pueda evaluar la gravedad de las deficiencias que dan lugar a la detención.

**2.6.11** Con el fin de garantizar la homogeneidad en el cumplimiento de las prescripciones relativas a supervisión por el Estado rector del puerto, el funcionario de supervisión llevará un extracto de la sección 2.6 (Directrices generales de procedimiento para los funcionarios de supervisión) para pronta consulta al efectuar las inspecciones.

## **CAPÍTULO 3 – INSPECCIONES MÁS DETALLADAS**

### **3.1 Generalidades**

**3.1.1** En caso de que el buque no lleve certificados válidos, o si el funcionario de supervisión, guiándose por su impresión general o las observaciones que haya realizado a bordo, tiene motivos fundados para pensar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado o que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo, realizará una inspección más detallada como la que se describe en el presente capítulo.

**3.1.2** No se pretende que el Estado rector del puerto compruebe todos los procedimientos ni todo el equipo en una sola inspección, a menos que el estado del buque o el grado de familiarización del capitán o la tripulación con los procedimientos esenciales de a bordo aconsejen realizar una inspección detallada. Además, con estas directrices tampoco se pretende imponer el programa de titulación para la gente de mar del Estado rector del puerto a buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de otra Parte en el Convenio de Formación 1978, ni imponer procedimientos de supervisión más rigurosos a los buques extranjeros que a los buques del Estado rector del puerto.

### **3.2 Motivos fundados**

Cuando el funcionario de supervisión inspeccione un buque extranjero al que se le exija llevar el certificado correspondiente a un convenio y se halle en un puerto o en una terminal mar adentro bajo la jurisdicción del Estado en cuestión, se limitará a comprobar que hay a bordo un certificado válido y otros documentos pertinentes y a hacerse una idea del estado general del buque, de su equipo y de la tripulación, a no ser que existan motivos fundados para pensar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores de los certificados.

### **3.3 Directrices para la supervisión de las prescripciones relativas a la estructura y el equipo del buque**

**3.3.1** Si el funcionario de supervisión, guiándose por su impresión general o las observaciones que haya realizado a bordo, tiene motivos fundados para pensar que el buque es deficiente, realizará una inspección más detallada teniendo en cuenta las consideraciones que seguidamente se exponen.

#### *Estructura*

**3.3.2** La impresión del funcionario de supervisión sobre el mantenimiento del casco y el estado general del buque en cubierta, y el estado de elementos tales como las escotillas de acceso y las barandillas, o el revestimiento de las tuberías y de las zonas más propensas a la corrosión o a la corrosión crateriforme, determinará la decisión que tome en cuanto a la necesidad de llevar a cabo el examen más completo

posible de la estructura con el buque a flote. La presencia de zonas considerables que muestren daños o corrosión, o corrosión crateriforme de las chapas y consiguiente atirantamiento en las cubiertas y el casco que afecten a la navegabilidad del buque o a la resistencia para soportar cargas locales, podrá justificar la detención. Tal vez sea necesario examinar la obra viva del buque. El funcionario de supervisión decidirá lo que procede hacer teniendo presente la navegabilidad del buque, y no la edad de éste, dejando margen para el desgaste que razonablemente quepa esperar en relación con el escantillado mínimo admisible. No constituirán justificación suficiente para dictaminar que un buque debe ser detenido los daños que no afecten a la navegabilidad ni los que se hayan reparado provisionalmente pero con eficacia a fin de proseguir viaje hasta puerto para realizar reparaciones definitivas. Sin embargo, al valorar el efecto de los daños el funcionario de supervisión tendrá presente la ubicación de los alojamientos de la tripulación y considerará si los daños afectan de manera importante a la habitabilidad de los mismos.

**3.3.3** El funcionario de supervisión prestará especial atención a la integridad estructural y la aptitud para la navegación de los graneleros y petroleros (resolución A.744(18)).

**3.3.4** El funcionario de supervisión basará su evaluación de la seguridad de la estructura de los referidos buques en el archivo de los informes sobre reconocimientos que se lleve a bordo. Ese archivo contendrá los informes de los reconocimientos estructurales, los informes sobre la evaluación del estado del buque (traducidos al inglés y refrendados por la Administración), los informes sobre medición de espesores y un documento de planificación de los reconocimientos.

**3.3.5** Si el archivo de informes sobre reconocimientos hace necesaria una inspección más detallada de la estructura del buque, o si no se lleva tal informe, el funcionario de supervisión prestará especial atención a la estructura del casco, las tuberías que atraviesen tanques o bodegas de carga, las cámaras de bombas, los coferdanes, los túneles de tuberías, los espacios vacíos dentro de la zona de la carga y los tanques de lastre, según proceda.

**3.3.6** Cuando se trate de graneleros, el funcionario de supervisión inspeccionará la estructura básica de las bodegas para descubrir toda reparación evidentemente realizada sin autorización.

#### *Espacios de máquinas*

**3.3.7** El funcionario de supervisión se cerciorará de que el estado de las instalaciones de máquinas y de las instalaciones eléctricas sea tal que unas y otras puedan suministrar de modo continuo potencia suficiente a fines de propulsión y para los servicios auxiliares.

**3.3.8** Durante la inspección de los espacios de máquinas, el funcionario de supervisión podrá hacerse una idea de la calidad del mantenimiento. La constatación de que hay cables de válvula de cierre rápido deshilachados o desconectados o varillas telemandadas o mecanismos interruptores de máquinas desconectados o que no funcionan, de que faltan volantes de válvula y de que hay huellas de fugas permanentes de vapor, agua o aceite, o tapas de tanque y sentinas sucias o polines de máquina muy corroídos, es indicio de mala organización. La abundancia de reparaciones temporales, como las realizadas con abrazaderas para tubos o cajonadas de cemento, revelará falta de disposición a llevar a cabo reparaciones duraderas.

**3.3.9** Si bien no es posible determinar el estado de las máquinas sin realizar pruebas de rendimiento, las deficiencias de carácter general como las constituidas por prensaestopas de bomba con fugas, tubos de vidrio indicadores del nivel de agua sucios, manómetros no utilizables, válvulas de seguridad oxidadas, dispositivos de seguridad o de mando inutilizados o desconectados, colectores de barrido de motores diésel y válvulas de seguridad de los cárteres que evidentemente funcionen con repetición de operaciones, equipo automático y sistemas de alarma que no funcionen o que funcionen defectuosamente, o revestimientos o chimeneas de caldera con fugas, justificarán la inspección del diario de máquinas y una investigación del registro de fallos y anomalías de las máquinas, así como la petición de que las máquinas se sometan a pruebas de funcionamiento.

**3.3.10** Cuando un generador eléctrico esté fuera de servicio, el funcionario de supervisión investigará si se dispone de la potencia necesaria para mantener los servicios esenciales y de emergencia, y efectuará pruebas al respecto.

**3.3.11** Si los indicios de que ha habido negligencia resultan evidentes, el funcionario de supervisión ampliará su investigación de modo que en ella figuren, por ejemplo, pruebas relativas a dispositivos de los aparatos de gobierno principales y auxiliares, mecanismos de desconexión para sobrevelocidades, disyuntores, etc.

**3.3.12** Hay que hacer hincapié en que, si bien la identificación de una o más de las deficiencias antedichas ayuda a determinar si el buque es realmente deficiente, la combinación que de ellas haya que efectuar dependerá en cada caso del buen juicio profesional del funcionario de supervisión.

#### *Condiciones de asignación del francobordo*

**3.3.13** Puede ocurrir que el funcionario de supervisión haya llegado a la conclusión de que no es necesario examinar el casco, pero si no le han dejado satisfecho las observaciones realizadas en cubierta, por haber visto dispositivos de cierre de escotillas defectuosos, tubos de aireación y manguerotes corroídos, etc., examinará minuciosamente las condiciones de asignación del francobordo, prestando atención especial a los dispositivos de cierre, los medios de desagüe de la cubierta y la disposición de lo relativo a protección de la tripulación.

#### *Dispositivos de salvamento*

**3.3.14** La eficacia de los dispositivos de salvamento depende en gran medida de que la tripulación los mantenga en buen estado y de que efectúe ejercicios periódicos con ellos. El tiempo transcurrido desde la realización del último reconocimiento que haya precedido a la obtención de un Certificado de seguridad del equipo puede ser un factor importante en el grado de deterioro del equipo si la tripulación no ha inspeccionado éste con regularidad. Además de cerciorarse de que el equipo exigido por el convenio correspondiente está completo y no tiene defectos obvios, como sería una perforación en el casco de un bote salvavidas, el funcionario de supervisión tratará de identificar indicios de desuso en el equipo de arriado de botes salvavidas o impedimentos que entorpecerían la utilización de dicho equipo, entre los cuales podrían figurar la acumulación de pintura, el agarrotamiento de pivotes, la falta de engrase, el mal estado de los motones y las tiras, y la trinca o la estiba incorrectas de la carga situada en cubierta.

**3.3.15** Si esos indicios fueran evidentes, estaría justificado llevar a cabo una inspección minuciosa de todos los dispositivos de salvamento. Podrían figurar en ésta el arriado de botes y una verificación del mantenimiento de las balsas salvavidas y el número y el estado de los chalecos y aros salvavidas y que estableciese con certeza que no ha expirado el periodo de eficacia de los artificios pirotécnicos. Aunque tal inspección no será normalmente tan detallada como la exigida para renovar el Certificado de seguridad del equipo y se centrará en todo lo esencial para abandonar sin riesgos el buque, en casos extremos podrá ampliarse hasta ser tan completa como la requerida para dicho Certificado de seguridad del equipo. En la inspección se dará importancia a la existencia, en buen estado de funcionamiento, de alumbrado eficaz sobre el costado, de medios para alertar a los tripulantes y de rutas iluminadas para llegar a los lugares de reunión y puestos de embarco.

#### *Seguridad contra incendios*

**3.3.16** Buques en general: El mal estado de las tuberías y bocas contraincendios y de las tuberías de agua de lavado situadas en cubierta, así como la posible falta de mangueras contraincendios y de extintores en los espacios de alojamiento, pueden ser indicios de que conviene inspeccionar minuciosamente todo el equipo de seguridad contra incendios. Además de comprobar que se cumplen las prescripciones del convenio correspondiente, el funcionario de supervisión procurará determinar si el riesgo de que se declare un incendio es mayor que el normal, lo que podría ocurrir por insuficiente limpieza de los espacios de máquinas, y esto, juntamente con fallos importantes en el equipo extintor de incendios fijo o portátil, puede llevar a la conclusión de que el buque es deficiente.

**3.3.17** Buques de pasaje: El funcionario de supervisión fundamentará su opinión inicial en cuanto a la necesidad de inspeccionar los dispositivos de seguridad contra incendios en el juicio que se forme del buque de acuerdo con los epígrafes que anteceden y, en particular, con el relativo al equipo de seguridad contra incendios. Cuando estime necesario realizar un reconocimiento más minucioso de los dispositivos de seguridad contra incendios examinará el plano del sistema de lucha contra incendios existente a bordo

para hacerse una idea general de las medidas de seguridad que en este sentido haya en el buque y verificar si éstas cumplen lo prescrito en convenios que correspondan al año de construcción del buque. Cuando necesite información sobre el método de protección estructural se dirigirá por escrito a la Administración del Estado de abanderamiento y, por regla general, su inspección se limitará a determinar la eficacia de los medios provistos.

**3.3.18** La propagación del fuego puede acelerarse si las puertas contraincendios no son fácilmente accionables. El funcionario de supervisión podrá comprobar el accionamiento y los medios de sujeción de las puertas situadas en los mamparos de zonas principales y troncos de escalera y en los mamparos límite de espacios con elevado riesgo de incendio, tales como las cámaras de máquinas principales y las cocinas, prestando atención especial a las puertas que se mantienen abiertas. Asimismo prestará atención a las zonas verticales principales cuya seguridad pueda quedar reducida por la presencia de elementos de nueva construcción. Otro riesgo que surge en caso de incendio es el de la propagación de humo por los sistemas de ventilación. Podrá efectuar comprobaciones fuera de programa a fin de verificar el buen funcionamiento de los cierres y válvulas de mariposa destinados a impedir la propagación del humo. El funcionario de supervisión deberá asegurarse también de que es posible parar los ventiladores desde los mandos principales y de que se dispone de medios para cerrar las aberturas principales de aspiración y descarga de los sistemas de ventilación.

**3.3.19** Se prestará atención a la eficacia de las vías de evacuación haciendo que las puertas esenciales no puedan mantenerse cerradas con llave y que los pasadizos y escaleras no estén obstruidos.

#### *Reglamento para prevenir los abordajes*

**3.3.20** El cumplimiento cabal del Reglamento de Abordajes es uno de los factores fundamentales para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar. Basándose en las observaciones sobre cubierta, el funcionario de supervisión verá si procede examinar detenidamente los faroles y sus pantallas y los medios emisores de señales acústicas y de socorro.

#### *Certificado de seguridad de construcción para buques de carga*

**3.3.21** El estado general del buque puede llevar al funcionario de supervisión a considerar cuestiones que, no estando relacionadas con el equipo de seguridad y la asignación del francobordo, lo estén con la seguridad del buque, tales como la eficacia de elementos que guarden relación con el Certificado de seguridad de construcción para buques de carga, entre los cuales pueden figurar dispositivos de bombeo, medios para interrumpir el suministro de aire y combustible en caso de incendio, sistemas de alarma y fuentes de energía eléctrica de emergencia.

#### *Certificados de seguridad radioeléctrica para buques de carga*

**3.3.22** La validez del Certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga y del Inventario del equipo adjunto (modelo R) podrá aceptarse como prueba de la provisión y eficacia del equipo mencionado en los mismos; no obstante, el funcionario de supervisión se asegurará de que a bordo hay personal debidamente titulado, encargado del funcionamiento de dicho equipo y de los periodos de escucha. Las prescripciones de mantenimiento del equipo radioeléctrico figuran en la regla IV/15 del SOLAS. Se examinará el registro radioeléctrico. En los casos en que se considere necesario, se podrán realizar comprobaciones del funcionamiento.

#### *Equipo que exceda del exigido en los convenios o por el Estado de abanderamiento*

**3.3.23** El equipo de a bordo del que se vaya a depender en situaciones que afecten a la seguridad o a la prevención de la contaminación, estará en buen estado de funcionamiento. Si no lo está y excede además del equipo exigido en el convenio aplicable o por el Estado de abanderamiento, se deberá reparar, retirar o, si esto último no resulta posible, marcar claramente como no utilizable, y dejarlo sujeto.

### **3.4 Directrices para las prescripciones sobre descargas de los anexos I y II del MARPOL 73/78**

**3.4.1** Las reglas 9 y 10 del Anexo I prohíben las descargas de hidrocarburos en el mar, y la regla 5 del Anexo II las de sustancias nocivas líquidas, salvo en condiciones que se definen con precisión. Según proceda se registrarán esas operaciones en un libro registro de hidrocarburos, o en un libro registro de carga, según sea el caso, que se guardarán en un lugar fácilmente accesible para que quepa inspeccionarlos en cualquier momento oportuno.

**3.4.2** Las reglas antes mencionadas disponen que, siempre que se observen rastros visibles de hidrocarburos en la superficie del agua o por debajo de ella en las proximidades de un buque o de su estela, la Parte de que se trate investigará inmediatamente, en la medida en que pueda hacerlo razonablemente, los hechos que permitan aclarar si hubo o no infracción de las disposiciones relativas a descargas.

**3.4.3** Las condiciones en que se permite descargar en el mar sustancias nocivas líquidas incluyen limitaciones de tipo cuantitativo, cualitativo y de posición que dependen de la categoría de la sustancia y de la zona marítima.

**3.4.4** Por consiguiente, en toda investigación sobre una supuesta infracción se tratará de establecer si se ha descargado una sustancia nociva líquida y si las operaciones que dieron lugar a dicha descarga se realizaron de conformidad con el Manual de procedimientos y medios del buque.

**3.4.5** Reconociendo la probabilidad de que muchas de las infracciones de las disposiciones del Convenio relativas a descargas escapan a la supervisión inmediata y al conocimiento del Estado de abanderamiento, el artículo 6 del MARPOL 73/78 dispone que las Partes en el Convenio cooperarán en toda gestión que conduzca a la detección de las infracciones y al cumplimiento de las disposiciones del Convenio, haciendo uso de cualquier medida apropiada y practicable de detección y de vigilancia y control ambientales, así como de métodos adecuados de transmisión de información y acumulación de pruebas. En el MARPOL 73/78 figura asimismo un cierto número de disposiciones, más concretas, destinadas a facilitar la cooperación.

**3.4.6** Cabe indicar entre las varias fuentes de información sobre las posibles infracciones de las disposiciones relativas a descargas las siguientes:

- .1** informes de los capitanes: el artículo 8 y el Protocolo I del MARPOL 73/78 prescriben, entre otras cosas, que el capitán del buque notifique determinados sucesos que entrañen descargas o la probabilidad de descargas de hidrocarburos o de mezclas oleosas, o de sustancias nocivas líquidas o mezclas que contengan tales sustancias;
- .2** informes de los órganos oficiales: el artículo 8 del MARPOL 73/78 prescribe además que las Partes en el Convenio cursen instrucciones a sus naves y aeronaves de inspección marítima y demás servicios competentes para que comuniquen a sus autoridades los sucesos que entrañen descargas o la probabilidad de descargas de hidrocarburos o de mezclas oleosas, o de sustancias nocivas líquidas o mezclas que contengan tales sustancias;
- .3** informes de otras Partes: el artículo 6 del MARPOL 73/78 dispone que una Parte puede pedir a otra Parte que inspeccione un buque; la Parte que haga la solicitud habrá de facilitar elementos de prueba suficientes de que el buque ha efectuado descargas de hidrocarburos o de mezclas oleosas, o de sustancias nocivas líquidas o mezclas que contengan tales sustancias, o que ha salido del puerto de desembarque llevando a bordo residuos de sustancias nocivas líquidas en cantidades que exceden de las que se permite descargar en el mar;
- .4** informes de terceros: no es posible enumerar de forma exhaustiva las posibles fuentes de información relativas a descargas; las Partes habrán de tener en cuenta todas las circunstancias al decidir si procede investigar los informes de que se trate.

**3.4.7** Medidas que han de tomar los Estados (en adelante llamados Estados ribereños) que no sean el Estado de abanderamiento o el Estado rector del puerto y que dispongan de información acerca de infracciones de las disposiciones relativas a descargas:

- .1 los Estados ribereños que sean Partes en el MARPOL 73/78, al recibir un informe sobre contaminación ocasionada por hidrocarburos, presuntamente desde un buque, podrán examinar el asunto y reunir todos los elementos de prueba posibles. Para más detalles de los elementos de prueba convenientes, véanse los apéndices 2 y 3;
- .2 si la investigación mencionada en .1 *supra* revela que el siguiente puerto de escala del buque de que se trate está sometido a la jurisdicción del Estado ribereño, éste tomará también las medidas que correspondan al Estado rector del puerto, indicadas en los párrafos 3.4.8 a 3.4.13 *infra*;
- .3 si la investigación mencionada en .1 *supra* revela que el siguiente puerto de escala del buque de que se trate está sometido a la jurisdicción de otra Parte, el Estado ribereño, en los casos en que corresponda, facilitará los elementos de prueba a esa otra Parte y le pedirá que tome las medidas correspondientes al Estado rector del puerto de conformidad con los párrafos 3.4.8 a 3.4.13 *infra*;
- .4 en cualquiera de los casos mencionados en .2 y .3 *supra*, si no se puede determinar cuál es el siguiente puerto de escala del buque de que se trate, el Estado ribereño notificará al Estado de abanderamiento el suceso y los elementos de prueba que haya obtenido.

#### *Medidas que ha de tomar el Estado rector del puerto*

**3.4.8** Las Partes nombrarán o autorizarán a funcionarios para que éstos realicen investigaciones con objeto de comprobar si un buque ha efectuado descargas de hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas infringiendo las disposiciones del MARPOL 73/78.

**3.4.9** Las Partes podrán iniciar las investigaciones sobre la base de los informes recibidos de las fuentes indicadas en el párrafo 3.4.6 *supra*.

**3.4.10** Las investigaciones se orientarán hacia el acopio de elementos de prueba suficientes para establecer si el buque ha infringido las prescripciones relativas a descargas. En los apéndices 2 y 3 figuran directrices para que el acopio de elementos de prueba sea óptimo.

**3.4.11** Si de las investigaciones resultan elementos de prueba de que se ha producido una infracción de las prescripciones relativas a descargas dentro de los límites de la jurisdicción del Estado rector del puerto, éste podrá hacer que se entable un proceso de conformidad con su legislación o facilitar al Estado de abanderamiento toda la información y los elementos de prueba que tenga en su poder acerca de la supuesta infracción. Cuando el Estado rector del puerto haga que se entable un proceso, informará al Estado de abanderamiento;

**3.4.12** En el apéndice 6 figuran los pormenores del informe que se ha de presentar al Estado de abanderamiento;

**3.4.13** Es posible que de la investigación resulten elementos de prueba de que la contaminación fue resultado de daños sufridos por el buque o su equipo. Esto podría indicar que el buque no ha infringido las prescripciones sobre descargas del Anexo I o del Anexo II del MARPOL 73/78, a condición de que:

- .1 se hayan tomado todas las precauciones razonables después de producidos los daños o descubierta la descarga con objeto de prevenir ésta o de reducirla al mínimo; y
- .2 el propietario o el capitán no hayan actuado con intención de causar daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían daños.

No obstante, podrá ser necesario que el Estado rector del puerto tome las medidas que se indican en el capítulo 4.

### *Inspección de las operaciones de lavado con crudos*

**3.4.14** Las reglas 13 y 13B del Anexo I del MARPOL 73/78 prescriben, entre otras cosas, que en ciertas categorías de petroleros para crudos se efectúe el lavado de los tanques de carga con crudos. Se lavarán tanques en número suficiente para que solamente se introduzca agua de lastre en los tanques de carga que hayan sido lavados con crudos. Los demás tanques de carga se lavarán por turno para evitar la presencia de fangos.

**3.4.15** Las autoridades del Estado rector del puerto podrán realizar inspecciones para asegurarse de que, en todos los petroleros para crudos que hayan de tener un sistema de lavado con crudos o en los que el propietario o el armador haya decidido instalar un sistema de lavado con crudos a fin de cumplir con la regla 13 del Anexo I del MARPOL 73/78, se efectúa el lavado con crudos. Además, se habrá de garantizar el cumplimiento de las prescripciones operacionales estipuladas en las Especificaciones revisadas relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos (resolución A.446(XI)). Donde mejor se puede llevar a cabo esa inspección es en los puertos en los que se desembarca la carga.

**3.4.16** Las Partes tendrán presente que las inspecciones mencionadas en el párrafo 3.4.15 pueden llevar también a determinar un riesgo de contaminación que requiera que el Estado rector del puerto tome además las medidas indicadas en el capítulo 4.

**3.4.17** La OMI ha aprobado y publicado directrices detalladas para la inspección en puerto de los procedimientos de lavado con crudos ("Sistemas de lavado con crudos" - Edición revisada, 1983) que figuran en la parte 4 del apéndice 2.

### *Inspección de las operaciones de desembarque de la carga, agotamiento y prelavado*

**3.4.18** La regla 8 del Anexo II del MARPOL 73/78 estipula que las Partes en dicho Convenio designarán a sus propios inspectores o delegarán autoridad en otros a fines de aplicación de dicha regla.

**3.4.19** Las disposiciones de la regla 8 tienen por finalidad garantizar en principio que un buque, tras desembarcar al máximo posible sustancias nocivas líquidas de las categorías A, B o C, se haga a la mar únicamente si los residuos de tales sustancias han quedado reducidos a cantidades tales que puedan ser descargados en el mar.

**3.4.20** El cumplimiento de tales disposiciones quedará asegurado, cuando se trate de sustancias de las categorías A, B y C, efectuando un prelavado en el puerto de desembarque de la carga y descargando las mezclas de residuos y agua resultantes del prelavado en instalaciones receptoras, con la salvedad de que en el caso de las sustancias de las categorías B y C que no están a punto de solidificarse y que son de baja viscosidad, en lugar de efectuar el prelavado, se aplicarán las prescripciones relativas al agotamiento eficiente del tanque a fin de reducir los residuos a cantidades insignificantes. Por otra parte, en lo que respecta a un determinado número de sustancias, podrán emplearse procedimientos de ventilación a fin de extraer del tanque los residuos de la carga.

**3.4.21** La regla 8 autoriza al gobierno de la Parte receptora a eximir a un buque que se dirija a un puerto o a una terminal bajo la jurisdicción de otra Parte de la prescripción de efectuar el prelavado de los tanques de carga y de descargar las mezclas de residuos y agua en instalaciones receptoras a condición de que:

- .1 los tanques de carga no sean objeto de lavado ni de lastrado antes de cargarlos nuevamente;
- .2 se proceda al prelavado de los tanques de carga y se descarguen las mezclas de residuos y agua en una instalación receptora en otro puerto; y
- .3 sean eliminados por un procedimiento de ventilación los residuos de la carga.

**3.4.22** Los buques tanque quimiqueros existentes destinados a tráficos restringidos podrán quedar totalmente exentos, en virtud de la regla 5A 6) b) del Anexo II del MARPOL 73/78, de las prescripciones relativas a límites máximos. Si un buque tanque debe ser lastrado o lavado será necesario efectuar un prelavado después de desembarcar sustancias de las categorías B o C y las mezclas de residuos y agua resultantes del prelavado se tendrán que descargar en instalaciones receptoras en tierra. Los pormenores de la exención se indicarán en el certificado.

**3.4.23** En virtud de la regla 5A 7) se podrá eximir de las prescripciones estipuladas en los párrafos 1), 2), 3) y 4) de la regla 5A del Anexo II del MARPOL 73/78, a un buque cuyas características de construcción y operacionales hagan que el lastrado de los tanques de carga sea innecesario y que el lavado de dichos tanques sea sólo necesario a fines de reparación o para entrada en dique seco, siempre que se cumplan todas las condiciones mencionadas en dicha regla 5A 7). Así pues, el certificado del buque indicará que respecto de cada uno de los tanques de carga se ha extendido certificación para el transporte de una sola sustancia, designada por su nombre. Indicará también los pormenores de la exención concedida por la Administración respecto de los medios de bombeo, trasiego por tuberías y descarga.

**3.4.24** En el Manual de procedimientos y medios del buque figuran instrucciones detalladas acerca de los procedimientos de agotamiento y de prelavado eficientes. Figuran también en dicho manual otros procedimientos que procede aplicar en caso de que falle el equipo.

**3.4.25** Las Partes tendrán presente que las inspecciones mencionadas en los párrafos 3.4.3 y 3.4.4 *supra* pueden llevar a determinar un riesgo de contaminación, o una infracción de las disposiciones relativas a descargas, que requiera que el Estado rector del puerto tome las medidas indicadas en el capítulo 4.

**3.4.26** Para más detalles por lo que respecta a las inspecciones efectuadas en virtud de la presente sección véase el apéndice 3.

### **3.5 Directrices para la supervisión de las prescripciones operacionales**

**3.5.1** Si, al realizar la inspección por parte del Estado rector del puerto, el funcionario de supervisión tiene los motivos fundados que se apuntan en el párrafo 2.3 *supra*, cabrá verificar en virtud de la presente resolución los siguientes procedimientos operacionales de a bordo. Sin embargo, al realizar la supervisión recomendada en estas directrices, no incluirá pruebas operacionales o impondrá esfuerzos físicos que, a juicio del capitán, puedan poner en peligro la seguridad del buque, la tripulación, los pasajeros, la carga o los funcionarios de supervisión.

**3.5.2** Durante la supervisión operacional, el funcionario de supervisión hará todo lo posible por no inmiscuirse en las operaciones normales de a bordo, tales como las de carga, descarga y lastrado, que se efectúan bajo la responsabilidad del capitán, ni tampoco exigirá que, en lo que se refiere a los aspectos operacionales, se le haga ninguna demostración que pueda causar demoras innecesarias al buque de que se trate.

**3.5.3** Tras haber evaluado en qué medida se cumplen las prescripciones operacionales, el funcionario de supervisión hará uso de su buen juicio profesional para determinar si el nivel de competencia operacional de la tripulación en su conjunto es suficiente para permitir que el buque zarpe sin que represente un peligro para el propio buque o para las personas a bordo, ni un riesgo inaceptable para el medio marino.

#### *Cuadro de obligaciones*

**3.5.4** El funcionario de supervisión podrá comprobar si los tripulantes tienen suficiente conocimiento de los cometidos que se les hayan asignado en dicho cuadro.

**3.5.5** El funcionario de supervisión se cerciorará de que los cuadros de obligaciones están colocados en lugares bien visibles del buque, incluidos el puente de navegación, la cámara de máquinas y los espacios de alojamiento de la tripulación. Al determinar si el cuadro de obligaciones se ajusta a lo estipulado, el funcionario de supervisión verificará si:

- .1 en él figuran los cometidos asignados a los distintos miembros de la tripulación;
- .2 se especifica qué oficiales tienen a su cargo el asegurarse de que los dispositivos de salvamento y de lucha contra incendios se mantienen en buen estado y están listos para su utilización inmediata;
- .3 se especifican los suplentes de aquellas personas clave que puedan quedar impedidas, teniendo en cuenta que las medidas necesarias diferirán según la situación de emergencia;
- .4 se indican las obligaciones asignadas a los tripulantes en relación con los pasajeros en caso de emergencia;
- .5 el formato del cuadro de obligaciones utilizado en los buques de pasaje está aprobado.



**3.5.6** Para determinar si el cuadro de obligaciones está actualizado, el funcionario de supervisión podrá pedir que se le presente, si existe, una lista actualizada de la tripulación a fin de verificarlo. Podrán utilizarse con este fin otros medios posibles, por ejemplo el documento sobre la dotación mínima de seguridad.

**3.5.7** El funcionario de supervisión podrá comprobar si los cometidos asignados a los tripulantes de las embarcaciones de supervivencia (botes o balsas salvavidas) se ajustan a lo prescrito, y verificar que a cargo de cada embarcación de supervivencia que haya de utilizarse se pone a un oficial de puente o a una persona titulada. No obstante, la Administración (del Estado de abanderamiento), teniendo debidamente en cuenta la naturaleza del viaje, el número de personas a bordo y las características del buque, podrá permitir que se ponga a cargo de las balsas salvavidas a personas con experiencia en su manejo y funcionamiento, en lugar de las personas antes mencionadas. En el caso de los botes salvavidas también se designará a un patrón suplente.

**3.5.8** El funcionario de supervisión determinará si los tripulantes están familiarizados con los cometidos que se les asignan en el cuadro de obligaciones y saben en qué lugar han de ejercerlas.

#### *Comunicación*

**3.5.9** El funcionario de supervisión podrá comprobar si los tripulantes pueden comunicarse adecuadamente entre sí y con los pasajeros, de modo que no se menoscabe la seguridad operacional del buque, especialmente en situaciones de emergencia.

**3.5.10** El funcionario de supervisión preguntará al capitán qué idiomas de trabajo se utilizan.

**3.5.11** El funcionario de supervisión podrá cerciorarse de que los tripulantes principales pueden entenderse entre sí durante la inspección o los ejercicios. Los tripulantes elegidos para ayudar a los pasajeros deberán poder darles la información necesaria en una situación de emergencia.

#### *Ejercicios de lucha contra incendios y de abandono del buque*

**3.5.12** El funcionario de supervisión presenciará un ejercicio de lucha contra incendios o de abandono del buque para asegurarse de que los tripulantes están familiarizados con sus obligaciones y con el empleo debido de las instalaciones y el equipo de a bordo.

#### *Ejercicios de lucha contra incendios*

**3.5.13** El funcionario de supervisión podrá presenciar un ejercicio de lucha contra incendios realizado por los tripulantes a los que se haya asignado ese cometido en el cuadro de obligaciones. Previa consulta con el capitán, se elegirán uno o más lugares concretos del buque para realizar un simulacro de incendio. Se enviará a un tripulante al lugar o lugares elegidos para que active un sistema de alarma contraincendios o utilice otros medios para dar la alarma.

**3.5.14** El funcionario de supervisión podrá describir *in situ* al tripulante las características del incendio y observará cómo se transmite esa información al puente o al centro de contención de averías. En ese momento, en la mayoría de los buques sonará la alarma destinada a la tripulación para convocar a los equipos de lucha contra incendios a sus puestos. El funcionario de supervisión observará cómo llegan aquéllos al lugar del siniestro, despliegan su equipo y combaten el incendio simulado. Los jefes de equipo darán las órdenes oportunas a los tripulantes y mantendrán informado de la situación al puente o al centro de contención de averías. Se observará cómo se ponen su vestimenta y utilizan el equipo los tripulantes que participen en la lucha contra incendios. El funcionario de supervisión se cerciorará de que todas las partes del equipo están completas. No es suficiente limitarse a convocar a la tripulación con su equipo. Para comprobar cómo se actúa en caso de lesiones corporales se puede elegir a un tripulante para que simule estar herido. El funcionario de supervisión observará cómo se comunica lo sucedido y cómo responden el equipo médico y los camilleros. Manejar debidamente una camilla pasando por corredores, puertas y escaleras estrechas resulta difícil y requiere práctica.

**3.5.15** En la medida de lo posible, el ejercicio deberá realizarse como si se tratara de una situación de emergencia real.

**3.5.16** Los tripulantes a los que se hayan asignado otros cometidos en el ejercicio de lucha contra incendios, tales como encargarse de los generadores de emergencia, el pañol de CO<sub>2</sub>, el sistema de rociadores y las bombas contraincendios de emergencia, también deberán participar en el ejercicio. El funcionario de supervisión podrá pedirles que expliquen sus funciones y, si es posible, que demuestren su familiaridad con las tareas que han de realizar.

**3.5.17** En los buques de pasaje se prestará especial atención a las obligaciones de los tripulantes encargados de cerrar las puertas de accionamiento manual y las válvulas de mariposa contraincendios. Las personas encargadas activarán estos dispositivos de cierre en las zonas en que se realice el simulacro de incendio durante el ejercicio. A los tripulantes que no forman parte de los equipos de lucha contra incendios generalmente se les asigna un lugar en los espacios de alojamiento de los pasajeros para ayudar en las tareas de evacuación. Se pedirá a estos tripulantes que expliquen cuáles son sus cometidos y el significado de las distintas señales de emergencia, así como que indiquen los dos medios de evacuación de la zona y a dónde deben dirigirse los pasajeros. Los tripulantes que tengan la misión de ayudar a los pasajeros habrán de ser capaces, como mínimo, de comunicar la información suficiente para indicar a un pasajero dónde se encuentran los correspondientes puestos de reunión y de embarco.

#### *Ejercicios de abandono del buque*

**3.5.18** Previa consulta con el capitán, el funcionario de supervisión pedirá que se realice un ejercicio de abandono del buque en una o más embarcaciones de supervivencia. Lo fundamental de ese ejercicio es que sean los tripulantes que tengan asignado ese cometido en el cuadro de obligaciones quienes tripulen y manejen las embarcaciones de supervivencia. Si es posible, el inspector incluirá el bote o botes de rescate en este ejercicio. En el capítulo III del Convenio SOLAS 74 figuran prescripciones concretas sobre la formación y los ejercicios relativos al abandono del buque, de las que resultan especialmente pertinentes los aspectos que seguidamente se indican.

**3.5.19** El ejercicio se realizará, en la medida de lo posible, como si realmente se hubiese producido un caso de emergencia.

**3.5.20** El ejercicio de abandono del buque deberá comprender:

- .1 la convocación de (los pasajeros y) la tripulación al puesto o puestos de reunión por medio del sistema de alarma prescrito y la comprobación de que conocen la orden de abandono del buque que figura en el cuadro de obligaciones;
- .2 la presentación en los puestos y la preparación para los cometidos indicados en el cuadro de obligaciones;
- .3 la comprobación de que (los pasajeros y) la tripulación lleva(n) la indumentaria adecuada;
- .4 la comprobación de que se han puesto correctamente los chalecos salvavidas;
- .5 el arriado de un bote salvavidas por lo menos, tras los preparativos necesarios para la puesta a flote;
- .6 las operaciones necesarias para poner en marcha y hacer funcionar el motor del bote salvavidas; y
- .7 el accionamiento de los pescantes utilizados para poner a flote las balsas salvavidas.

**3.5.21** Si el bote salvavidas que se arríe durante el ejercicio no es el bote de rescate, éste deberá arriarse también, teniendo en cuenta que el embarco y la puesta a flote han de efectuarse en el menor tiempo posible. El funcionario de supervisión se asegurará de que los tripulantes están familiarizados con los cometidos que tengan asignados para las operaciones de abandono del buque y que los tripulantes encargados de las embarcaciones de supervivencia tienen un conocimiento completo de cómo funcionan éstas y de su equipo.

**3.5.22** Cada embarcación de supervivencia se estibarán de forma que esté permanentemente lista para su utilización, es decir, que los tripulantes puedan realizar los preparativos para el embarco y la puesta a flote en menos de cinco minutos.

**3.5.23** En los buques de pasaje, los botes salvavidas y las balsas salvavidas de pescante deberán poder ponerse a flote en 30 minutos como máximo.

**3.5.24** En los buques de carga, los botes salvavidas y las balsas salvavidas de pescante deberán poder ponerse a flote en 10 minutos como máximo.

*Plan de contención de averías y plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos*

**3.5.25** El funcionario de supervisión podrá comprobar si se dispone de un plan de contención de averías en los buques de pasaje y si los tripulantes están familiarizados con sus obligaciones y con el empleo correcto de las instalaciones y el equipo de a bordo para tal fin. Se hará lo mismo, en todos los buques, con respecto al plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos.

**3.5.26** El funcionario de supervisión podrá determinar si los oficiales del buque conocen el contenido del cuadernillo de contención de averías, que deberán tener a su disposición, o del plan de contención de averías.

**3.5.27** Se podrá pedir a los oficiales que expliquen qué medidas han de adoptarse en distintas situaciones de avería.

**3.5.28** También se podrán pedir a los oficiales explicaciones sobre las divisiones circundantes de los compartimientos estancos, las aberturas de éstos, con los medios de cierre y los controles correspondientes que pueda haber, y los medios para corregir la escora debida a inundación.

**3.5.29** Los oficiales deberán conocer bien el efecto de asiento y estabilidad de su buque en caso de avería en un compartimiento seguida de inundación, y las medidas que han de adoptarse para contrarrestarlo.

*Plano del sistema de lucha contra incendios*

**3.5.30** El funcionario de supervisión podrá comprobar si se dispone de un plano o folleto explicativo del sistema de lucha contra incendios y si la tripulación está familiarizada con la información en ellos facilitada.

**3.5.31** El funcionario de supervisión podrá verificar que los planos del sistema de lucha contra incendios se encuentran expuestos de forma permanente para orientación de los oficiales del buque. De no ser así, podrá facilitarse a cada oficial un folleto que contenga la información sobre el sistema de lucha contra incendios y en todo momento deberá haber a bordo, en un lugar accesible, un ejemplar del mismo. Los planos y folletos se mantendrán actualizados, debiendo registrarse en ellos toda alteración lo antes posible.

**3.5.32** El funcionario de supervisión podrá comprobar si los oficiales encargados del sistema, especialmente aquellos a los que se les hayan asignado cometidos relacionados con éste en el cuadro de obligaciones, conocen la información facilitada en el plano o folleto del sistema de lucha contra incendios y cómo actuar en caso de incendio.

**3.5.33** El funcionario de supervisión podrá comprobar si los oficiales encargados del buque conocen los principales elementos estructurales de las distintas secciones de contención de incendios y los medios de acceso a los distintos compartimientos.

*Mando desde el puente*

**3.5.34** El funcionario podrá comprobar si los oficiales responsables de la guardia de navegación están familiarizados con el equipo náutico y de mando instalado en el puente, el cambio del sistema de gobierno automático al manual, y viceversa, y las características de maniobrabilidad del buque.

**3.5.35** El oficial encargado de la guardia de navegación debe saber dónde se encuentra y cómo funciona todo el equipo náutico y de seguridad. Además, dicho oficial deberá estar familiarizado con los procedimientos aplicados a la navegación del buque en toda circunstancia y conocer toda la información disponible.

**3.5.36** El funcionario de supervisión podrá verificar también el conocimiento por parte de los oficiales de toda la información puesta a su disposición, como las características de maniobrabilidad del buque, señales de salvamento, publicaciones náuticas actualizadas, listas de comprobación referentes a los procedimientos del puente, instrucciones, manuales, etc.

**3.5.37** El funcionario de supervisión podrá verificar asimismo el conocimiento por parte de los oficiales de procedimientos tales como las pruebas y comprobaciones periódicas del equipo, preparativos de llegada y salida, cambio de una modalidad de gobierno del buque a otra, señalización, comunicaciones, maniobra, emergencias y anotaciones en el diario de navegación.

#### *Operaciones relacionadas con la carga*

**3.5.38** El funcionario de supervisión podrá comprobar si el personal del buque que tenga cometidos concretos relacionados con la carga y su equipo se halla familiarizado con los peligros que puede entrañar la carga y con las medidas que se deberán tomar al respecto.

**3.5.39** Por lo que se refiere al transporte de cargas sólidas a granel, el funcionario de supervisión verificará si las operaciones de carga y descarga se realizan con arreglo al plan de carga del buque y al plan de descarga convenido entre el buque y la terminal, respectivamente.

**3.5.40** Cuando proceda, el funcionario de supervisión podrá comprobar si los tripulantes encargados de las referidas operaciones están familiarizados con las disposiciones pertinentes del Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel, en particular las referentes a los límites de humedad admisible y al enrasado de la carga, el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera y el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga.

**3.5.41** Algunas materias sólidas transportadas a granel pueden representar un riesgo durante el transporte por su naturaleza química o propiedades físicas. La sección 2 del Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel trata de las precauciones de carácter general. En la sección 4 de dicho Código figura la obligación que tiene el cargador de facilitar toda la información necesaria para garantizar el transporte sin riesgo de la carga. El funcionario de supervisión podrá comprobar si el cargador ha proporcionado al capitán todos los datos pertinentes, incluidos los correspondientes certificados de las pruebas.

**3.5.42** En el caso de algunas cargas, como las expuestas a licuefacción, se aconsejan precauciones especiales (véase la sección 7 del Código de Cargas a Granel). El funcionario de supervisión podrá comprobar si se han tomado todas las precauciones, prestando especial atención a la estabilidad de los buques dedicados al transporte de cargas expuestas a licuefacción y de desechos sólidos potencialmente peligrosos a granel.

**3.5.43** Los oficiales responsables de la manipulación de la carga y de las operaciones relacionadas con la carga y los tripulantes de petroleros, quimiqueros y buques para el transporte de gas licuado estarán familiarizados con la carga y con el equipo de carga, así como con las medidas de seguridad prescritas en las secciones pertinentes de los códigos CIQ y CIG.

**3.5.44** Por lo que se refiere al transporte de grano a granel, véase la parte C del capítulo VI del Convenio SOLAS 1974 y el Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel (resolución MSC.23(59)).

**3.5.45** El funcionario de supervisión podrá comprobar si los manuales de operaciones y de carga incluyen toda la información pertinente a las operaciones de carga y descarga sin riesgos, tanto en puerto como en tránsito.

#### *Funcionamiento de las máquinas*

**3.5.46** El funcionario de supervisión podrá comprobar si el personal del buque encargado de estas tareas está familiarizado con sus cometidos en cuanto a la utilización de:

- .1 las instalaciones eléctricas de emergencia y auxiliares;

- .2 el aparato auxiliar de gobierno;
- .3 las bombas para el achique de sentinas y las bombas contraincendios; y
- .4 cualquier otro equipo esencial en casos de emergencia.

**3.5.47** El funcionario de supervisión podrá verificar si el personal del buque encargado de estas tareas está familiarizado con los siguientes aspectos, entre otros:

- .1 Generador de emergencia:
  - .1.1 medidas necesarias antes de poner en marcha el motor;
  - .1.2 distintas posibilidades para poner en marcha el motor, en combinación con la fuente de energía de arranque; y
  - .1.3 procedimientos que han de seguirse cuando no dan resultado los primeros intentos de poner en marcha el motor.
- .2 Motor del generador de reserva:
  - .2.1 posibilidades para poner en marcha el motor de reserva, automáticas o manuales;
  - .2.2 procedimientos de desconexión general; y
  - .2.3 sistema de repartición de la carga.

**3.5.48** El funcionario de supervisión podrá verificar si el personal del buque encargado de estas tareas está familiarizado con los siguientes aspectos, entre otros:

- .1 qué tipo de aparato auxiliar de gobierno lleva el buque;
- .2 cómo se indica qué unidad de gobierno está en funcionamiento; y
- .3 qué hacer para poner en funcionamiento el aparato auxiliar de gobierno.

**3.5.49** El funcionario de supervisión podrá verificar si el personal del buque encargado de estas tareas está familiarizado con los siguientes aspectos, entre otros:

- .1 Bombas para el achique de sentinas:
  - .1.1 número y emplazamiento de las bombas de sentina instaladas en el buque (incluidas las de emergencia);
  - .1.2 procedimientos para poner en marcha todas esas bombas;
  - .1.3 válvulas adecuadas para su funcionamiento; y
  - .1.4 causas más probables de los fallos de funcionamiento y remedios posibles.
- .2 Bombas contraincendios:
  - .2.1 número y emplazamiento de las bombas contraincendios instaladas en el buque (incluidas las de emergencia);
  - .2.2 procedimientos para poner en marcha todas esas bombas; y
  - .2.3 válvulas adecuadas para su funcionamiento.

**3.5.50** El funcionario de supervisión podrá verificar si el personal del buque encargado de estas tareas está familiarizado con los siguientes aspectos, entre otros:

- .1 arranque y mantenimiento del motor de los botes salvavidas y/o el motor de los botes de rescate;
- .2 procedimientos de control local de los sistemas que normalmente se controlan desde el puente de navegación;
- .3 utilización de las fuentes de emergencia y autónomas de energía eléctrica de las instalaciones radioeléctricas;
- .4 procedimientos para el mantenimiento de las baterías;

- .5 paradas de emergencia, sistema de detección de incendios y funcionamiento del sistema de alarma de las puertas contraincendios y estancas (sistemas de energía acumulada); y
- .6 cambio de control automático a manual de los sistemas de refrigeración por agua y lubricación de las máquinas principal y auxiliares.

*Manuales, instrucciones, etc.*

**3.5.51** El funcionario de supervisión podrá comprobar si los miembros pertinentes de la tripulación comprenden la información facilitada en manuales, instrucciones, etc., por lo que respecta a la seguridad operacional del buque y su equipo, y si tienen conocimiento de las prescripciones relativas al mantenimiento, pruebas, capacitación y ejercicios periódicos, y acerca de las anotaciones necesarias en el diario de navegación.

**3.5.52** A continuación figura la información que, entre otra, habrá de facilitarse a bordo; el inspector determinará si está en un idioma o idiomas que comprende la tripulación y si los tripulantes interesados tienen conocimiento de su contenido y son capaces de actuar en consecuencia:

- .1 todas las instrucciones relativas al mantenimiento y funcionamiento del equipo y a las instalaciones de a bordo para la lucha y contención de incendios deberán estar juntas y colocadas en un lugar accesible para su utilización inmediata;
- .2 se deberán dar a cada una de las personas que se encuentran a bordo instrucciones claras de lo que ha de hacerse en caso de emergencia;
- .3 en los camarotes habrá ilustraciones e instrucciones en los idiomas apropiados para informar a los pasajeros del puesto de reunión que les corresponde, las medidas esenciales que han de tomar en caso de emergencia y cómo ponerse los chalecos salvavidas, información que también deberá colocarse en lugares bien visibles de los puntos de reunión y otros espacios para los pasajeros;
- .4 en las embarcaciones de supervivencia y puestos de control para su puesta a flote, o en sus proximidades, habrá carteles y letreros que expliquen el objetivo del control y los procedimientos para la utilización del dispositivo, y que den las instrucciones o avisos pertinentes;
- .5 instrucciones para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento;
- .6 habrá manuales de formación en cada comedor y sala de recreo de la tripulación o en cada camarote para la tripulación. El manual de formación, que podrá tener varios tomos, deberá incluir instrucciones e información en términos fácilmente comprensibles, y con ilustraciones siempre que sea posible, sobre los dispositivos de salvamento de que está provisto el buque, así como sobre el mejor método de supervivencia;
- .7 plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, conforme a lo dispuesto en el MARPOL 73/78, Anexo I, regla 26; y
- .8 cuadernillo de estabilidad, planes de estabilidad conexos e información sobre estabilidad.

*Hidrocarburos y mezclas oleosas procedentes de las cámaras de máquinas*

**3.5.53** El funcionario de supervisión podrá comprobar si se cumplen todas las prescripciones operacionales del Anexo I del MARPOL 73/78, teniendo en cuenta lo siguiente:

- .1 la cantidad de residuos oleosos producidos;
- .2 la capacidad de los tanques de retención de fangos y aguas de sentina; y
- .3 la capacidad del separador de agua e hidrocarburos.

**3.5.54** Será preciso inspeccionar el libro registro de hidrocarburos. El funcionario de supervisión podrá comprobar si se han utilizado las instalaciones receptoras y tomará nota de cualquier supuesta deficiencia de las mismas.

**3.5.55** El funcionario de supervisión podrá comprobar si el oficial responsable está familiarizado con la manipulación de fangos y aguas de sentina. Como orientación se utilizarán los puntos pertinentes de las Directrices sobre dispositivos para la manipulación de desechos oleosos en los espacios de máquinas de los buques. Teniendo en cuenta lo que antecede, el funcionario de supervisión podrá determinar si el espacio vacío del tanque de fangos es suficiente para los fangos que posiblemente se generen durante el siguiente viaje previsto. El funcionario podrá verificar que en los buques a los que la Administración haya eximido del cumplimiento de lo prescrito en las reglas 16 1) y 16 2) del Anexo I del MARPOL 73/78, todas las aguas de sentina oleosas se retienen a bordo para su posterior descarga en una instalación receptora.

**3.5.56** Cuando no se hayan utilizado las instalaciones receptoras de otros puertos por deficiencias en las mismas, el inspector aconsejará al capitán que informe de esas deficiencias al Estado de abanderamiento del buque, de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.215, de 25 de abril de 1989.

*Procedimientos relacionados con la carga, descarga y limpieza de los espacios de carga de los buques tanque*

**3.5.57** El funcionario de supervisión podrá comprobar si se cumplen todas las prescripciones operacionales de los Anexos I o II del MARPOL 73/78, teniendo en cuenta el tipo de buque tanque y de carga transportada, y comprobando además el libro registro de hidrocarburos y, en su caso, el libro registro de carga. El funcionario de supervisión podrá comprobar si se han utilizado las instalaciones receptoras y tomará nota de cualquier supuesta deficiencia de las mismas.

**3.5.58** Para la supervisión de los procedimientos relacionados con la carga, descarga y limpieza de los buques tanque que transporten hidrocarburos, véanse los párrafos 3.4.14 a 3.4.17 *supra*, en los que se dan orientaciones para la inspección de las operaciones de lavado con crudos. En el apéndice 2 el funcionario de supervisión encontrará directrices pormenorizadas para la inspección en puerto de los procedimientos de lavado con crudos.

**3.5.59** En cuanto a la supervisión de los procedimientos relacionados con la carga, descarga y limpieza de los buques tanque que transporten sustancias nocivas líquidas, véanse los párrafos 3.4.18 a 3.4.26 *supra*, en los que se dan orientaciones para la inspección de las operaciones de desembarque de la carga, agotamiento y prelavado. En el apéndice 3 figuran directrices más pormenorizadas para realizar tales inspecciones.

**3.5.60** Cuando no se hayan utilizado las instalaciones receptoras de otros puertos por deficiencias en las mismas, el funcionario de supervisión aconsejará al capitán que informe de esas deficiencias al Estado de abanderamiento del buque, de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.215, de 25 de abril de 1989.

**3.5.61** Cuando se permita a un buque dirigirse al puerto siguiente con residuos de sustancias nocivas líquidas a bordo en cantidad superior a la que le esté permitido descargar en el mar durante la travesía, habrá que cerciorarse de que ese puerto puede recibir los residuos. Al mismo tiempo, deberá informarse a dicho puerto, si es posible.

*Mercancías peligrosas y sustancias perjudiciales transportadas en bultos*

**3.5.62** El funcionario de supervisión podrá comprobar si se hallan a bordo los documentos de expedición exigidos para el transporte de las mercancías peligrosas y sustancias perjudiciales transportadas en bultos, si tales mercancías y sustancias han sido debidamente estibadas y segregadas, y si los tripulantes están familiarizados con las medidas esenciales que habrían de adoptarse en una situación de emergencia relacionada con esa carga en bultos.

**3.5.63** Tanto los tipos de buque como los espacios de carga de los buques construidos después del 1 de septiembre de 1984 y dedicados al transporte de mercancías peligrosas deberán cumplir con la regla II-2/54 del SOLAS, además de con la regla II-2/53 (buques de carga) y las reglas II-2/3 y II-2/39 (buques de pasaje), a menos que ya se hayan cumplido tales reglas al cumplir otras prescripciones del Convenio. La única excepción permisible es en el caso de que se transporten mercancías peligrosas en cantidades limitadas.

**3.5.64** El Anexo III del MARPOL 73/78 contiene las prescripciones relativas al transporte de sustancias perjudiciales en bultos definidas en el Código IMDG como contaminantes del mar. Las cargas que se determine que son contaminantes del mar se identificarán y estibarán de conformidad con lo prescrito en el Anexo III del MARPOL 73/78.

**3.5.65** El funcionario de supervisión podrá comprobar si hay a bordo un documento demostrativo de cumplimiento y si el personal del buque está familiarizado con dicho documento, el cual será facilitado por la Administración como prueba de que se cumplen las prescripciones en lo relativo a la construcción y el equipo del buque. Otras posibles tareas de supervisión consistirán en:

- .1 comprobar si las mercancías peligrosas se han estibado a bordo del buque de conformidad con el documento demostrativo de cumplimiento, utilizando para ello el manifiesto de mercancías peligrosas o el plan de estiba prescrito en el capítulo VII del SOLAS. Dicho manifiesto o plan de estiba podrá combinarse con lo prescrito en el Anexo III del MARPOL 73/78;
- .2 comprobar si no es posible descargar por descuido líquidos inflamables o tóxicos procedentes de fugas cuando dichas sustancias se transportan en espacios de carga bajo cubierta;
- .3 determinar si el personal del buque está familiarizado con las disposiciones pertinentes de la Guía de primeros auxilios y los Procedimientos de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas.

#### *Basuras*

**3.5.66** El funcionario de supervisión podrá comprobar si se cumplen todas las prescripciones operacionales del Anexo V del MARPOL 73/78, así como si se han utilizado las instalaciones receptoras, y tomará nota de cualquier supuesto defecto de las mismas.

**3.5.67** El CPMM aprobó en su 29º periodo de sesiones las "Directrices para la implantación del Anexo V del MARPOL 73/78", ya publicadas. Uno de los objetivos de esas directrices es "ayudar a los armadores a cumplir con lo prescrito en el Anexo V y por la legislación nacional".

**3.5.68** El funcionario de supervisión podrá comprobar si el personal del buque:

- .1 tiene conocimiento de esas directrices, y en particular de sus secciones 3, "Modo de reducir al mínimo el volumen de basuras", y 4, "Procedimientos de manipulación y almacenamiento de basuras a bordo"; y
- .2 está familiarizado con las prescripciones del Anexo V del MARPOL 73/78 relativas a eliminación y descarga dentro y fuera de una zona especial y conoce las zonas definidas como especiales a los efectos del Anexo V.

**3.5.69** Cuando no se hayan utilizado las instalaciones receptoras de otros puertos por deficiencias en las mismas, el funcionario de supervisión aconsejará al capitán que informe de esas deficiencias al Estado de abanderamiento del buque, de conformidad con lo dispuesto en la circular MEPC/Circ.215, de 25 de abril de 1989.

## **3.6 Normas relativas a la dotación mínima y titulación de la tripulación**

### *Introducción*

**3.6.1** El principio rector de la supervisión de la dotación de un buque extranjero por el Estado rector del puerto será comprobar que dicha dotación se ajusta a:

- .1 las prescripciones del Estado de abanderamiento relativas a la dotación de seguridad. En caso de duda, deberá consultarse al Estado de abanderamiento; y
- .2 las disposiciones internacionales establecidas en el Convenio SOLAS 1974, el Convenio de Formación 1978, y la resolución A.481(XII).



### *Supervisión de la dotación*

**3.6.2** Si la dotación de un buque se ajusta a lo especificado en un documento determinante de la dotación de seguridad o documento equivalente expedido por el Estado de abanderamiento, el funcionario de supervisión aceptará que la dotación del buque ofrece seguridad, a menos que esté claro que el documento se ha expedido sin respetar los principios contenidos en los instrumentos pertinentes, en cuyo caso el funcionario de supervisión actuará de acuerdo con los procedimientos definidos en el párrafo 3.6.4.

**3.6.3** Si el número real de miembros de la tripulación o la composición de ésta no se ajustan al documento determinante de la dotación de seguridad, el Estado rector del puerto solicitará al Estado de abanderamiento que le comunique si el buque puede navegar o no con la tripulación que lleva. Tanto la solicitud como la respuesta deberán cursarse por el medio más rápido y cualquiera de las Partes podrá exigirlos por escrito. Si no se hace que el número real de miembros de la tripulación o la composición de ésta se ajusten al documento determinante de la dotación de seguridad o si el Estado de abanderamiento no comunica que el buque puede navegar, podrá considerarse la posibilidad de detenerlo tras haber tenido debidamente en cuenta los criterios expuestos en el párrafo 3.6.8.

**3.6.4** Si el buque no lleva un documento determinante de la dotación de seguridad o un documento equivalente, el Estado rector del puerto solicitará al Estado de abanderamiento que especifique el número de miembros de la tripulación y la composición de ésta que se requieren y que expida un documento a la mayor brevedad posible.

**3.6.5** En el caso de que el número real de miembros de la tripulación o la composición de ésta no se ajusten a las especificaciones recibidas del Estado de abanderamiento, se aplicará el procedimiento descrito en el párrafo 3.6.3.

**3.6.6** Si el Estado de abanderamiento no responde a la referida solicitud, esto se considerará como motivo fundado para proceder a una inspección más detallada con el fin de tener la seguridad de que el número de miembros de la tripulación y la composición de ésta se ajustan a los principios establecidos en el párrafo 3.6.1. El buque podrá hacerse a la mar únicamente si reúne las condiciones de seguridad necesarias para ello, una vez tenidos en cuenta los criterios para la detención de buques que se indican en el párrafo 3.6.8. En todo caso, las normas mínimas que se apliquen no serán más estrictas que las aplicadas a los buques que enarbolan el pabellón del Estado rector del puerto.

### *Inspección realizada en virtud de las disposiciones del Código de Formación 1978*

**3.6.7** La inspección realizada por el funcionario de supervisión se limitará a lo siguiente:

- .1** verificar que la gente de mar que preste servicio a bordo y para la cual se exija titulación posee el título idóneo, una dispensa válida, o proporciona prueba documental de que ha presentado una solicitud ante la Administración para la obtención de un refrendo;
- .2** verificar que los efectivos y titulación de la gente de mar que presta servicio a bordo se ajustan a las prescripciones sobre dotación de seguridad estipuladas por la Administración; y
- .3** determinar si la gente de mar que haya a bordo reúne la aptitud necesaria para observar las normas relativas a la guardia prescritas en el Convenio, cuando haya motivos fundados para sospechar que no se observan tales normas, debido a que:
  - .3.1** el buque se haya visto envuelto en un abordaje o haya varado, o
  - .3.2** hallándose el buque navegando, fondeado o atracado, se haya producido desde él una descarga de sustancias que sea ilícita en virtud de algún convenio internacional, o
  - .3.3** el buque haya maniobrado de un modo irregular o peligroso al no haberse seguido las medidas de organización del tráfico adoptadas por la Organización, o bien prácticas y procedimientos de navegación segura, o

- .3.4 el funcionamiento del buque es tal que plantea un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente\*.

*Detención relacionada con las normas relativas a la dotación mínima y la titulación*

**3.6.8** Antes de detener un buque se tomarán en consideración las siguientes circunstancias:

- .1 duración y naturaleza del viaje o servicio proyectados;
- .2 si la deficiencia entraña o no un peligro para el buque, las personas a bordo o el medio ambiente;
- .3 si pueden respetarse o no los periodos de descanso de la tripulación;
- .4 el tamaño y el tipo del buque y el equipo de que está dotado; y
- .5 la naturaleza de la carga.

## **CAPÍTULO 4 – INFRACCIONES Y DETENCIÓN**

### **4.1 Identificación de buques deficientes**

**4.1.1** En general se considerará que es deficiente un buque cuyo casco, máquinas, equipo o seguridad operacional no cumplen en lo esencial las normas prescritas en el convenio pertinente, o cuya tripulación no se ajusta a lo especificado en el documento determinante de la dotación mínima de seguridad, porque, entre otras cosas:

- .1 no se encuentran a bordo el equipo primordial o la disposición que se prescriben en los convenios;
- .2 el equipo o su disposición no se ajustan a las especificaciones pertinentes de los convenios;
- .3 el buque o su equipo han sufrido un deterioro importante a causa de, por ejemplo, mantenimiento insuficiente;
- .4 aptitud operacional insuficiente o falta de familiarización de la tripulación con los procedimientos operacionales fundamentales; y
- .5 dotación insuficiente o gente de mar con títulos insuficientes.

**4.1.2** Si esos factores manifiestos tomados en su conjunto o por separado privan al buque de su navegabilidad y crean una situación tal que, si se permitiese al buque hacerse a la mar, la vida de las personas peligraría o ello supondría un riesgo inaceptable para el medio marino, deberá considerarse que el buque es deficiente.

**4.1.3** La carencia de los certificados válidos que se prescriben en los convenios pertinentes constituirá indicio racional de que un buque puede ser deficiente y dará fundamento a la decisión de proceder a su detención inmediata e inspección.

### **4.2 Presentación de información relativa a las deficiencias**

**4.2.1** La información relativa a presuntas deficiencias de un buque puede ser dirigida a las autoridades competentes del Estado rector del puerto (véase 4.3) por un tripulante, un colegio profesional, una asociación, un sindicato o cualquier particular interesado en la seguridad del buque y de su tripulación y pasajeros, o en la protección del medio marino.

**4.2.2** Conviene que la información sea presentada por escrito, para poder documentar debidamente el caso y las supuestas deficiencias. Cuando la información se dé oralmente se requerirá además un informe por escrito en el que se indique, para que conste en el expediente que instruya el Estado rector del puerto,

---

\* Aplicable con efecto a partir del 1 de febrero de 1997.

la identidad de la persona o del organismo que haya facilitado la información. El funcionario de supervisión presente podrá recabar esta información e incluirla en su propio informe si el informante no se halla en condiciones de hacerlo.

**4.2.3** La información que pueda dar lugar a una investigación se presentará a la mayor brevedad posible tras la llegada del buque, de modo que las autoridades tengan tiempo suficiente para actuar según resulte necesario.

**4.2.4** Cada Parte en el convenio pertinente decidirá qué autoridades deben recibir la información relativa a buques deficientes e iniciar la acción oportuna. Se dispondrá lo necesario para asegurar que la información presentada a un departamento no competente sea inmediatamente trasladada por éste a la autoridad facultada para ocuparse del asunto.

#### **4.3 Actuación del Estado rector del puerto al recibir información sobre buques supuestamente deficientes**

**4.3.1** Al recibir información sobre un buque supuestamente deficiente o sobre un presunto riesgo de contaminación, las autoridades investigarán inmediatamente el asunto y adoptarán las medidas que exijan las circunstancias, con arreglo a lo indicado en las secciones precedentes.

**4.3.2** Las autoridades que reciban información acerca de un buque deficiente que pudiera dar lugar a la detención de éste, la notificarán sin dilación a cualquiera de los representantes marítimos, consulares o diplomáticos del Estado de abanderamiento acreditados en la zona en que se halle el buque y le pedirán que inicie las investigaciones oportunas o que coopere en ellas. De igual modo, se informará a la organización reconocida que haya expedido los certificados pertinentes en nombre del Estado de abanderamiento. Estas disposiciones no eximirán a las autoridades del Estado rector del puerto, que sea Parte en el convenio pertinente, de la obligación de adoptar medidas apropiadas de conformidad con los poderes que les hayan conferido los convenios pertinentes.

**4.3.3** Si, al recibir la información, el Estado rector del puerto no puede actuar antes de que el buque se haga a la mar, bien por falta de tiempo, bien por no disponer de funcionarios de supervisión antes de que zarpe el buque, se transmitirá la información a las autoridades del país del próximo puerto apropiado de escala, al Estado de abanderamiento y, además, a la organización reconocida que pueda haber en dicho puerto, si procede.

#### **4.4 Responsabilidades del Estado rector del puerto en cuanto a la adopción de medidas correctivas**

Cuando un funcionario de supervisión determine que un buque puede considerarse deficiente, según se especifica en la sección 4.1 y en el apéndice 1, el Estado rector del puerto se asegurará inmediatamente de que se toman medidas correctivas para proteger la seguridad del buque y de sus pasajeros y tripulantes y eliminar todo riesgo para el medio marino antes de permitir zarpar al buque.

#### **4.5 Orientación para la detención de buques**

A pesar de que no es posible determinar que un buque es deficiente haciendo sólo una comparación con una lista de defectos característicos, en el apéndice 1 se ofrece orientación para la detención de buques.

### **CAPÍTULO 5 – PRESCRIPCIONES SOBRE NOTIFICACIÓN**

#### **5.1 Notificaciones del Estado rector del puerto**

**5.1.1** Las autoridades del Estado rector del puerto deben cerciorarse de que, una vez concluida la inspección, se facilita al capitán del buque un documento en el que se indiquen los resultados de la inspección, los pormenores de cualquier medida adoptada por el funcionario de supervisión y una lista de las medidas correctivas que puedan tener que iniciar el capitán, el propietario o el armador. Tales informes se formularán con arreglo al modelo que figura en el apéndice 5.

**5.1.2** Cuando, en el ejercicio de sus facultades de supervisión por el Estado rector del puerto, una Parte deniegue a un buque extranjero la entrada en los puertos o terminales mar adentro sometidos a su jurisdicción, sea o no como resultado de información sobre un buque deficiente, notificará inmediatamente al capitán y al Estado de abanderamiento los motivos de la denegación de la entrada en puerto.

**5.1.3** En caso de detención, será notificada ésta a la Administración del Estado de abanderamiento. Si dicha notificación se hace verbalmente, deberá confirmarse después por escrito. De igual modo, cuando corresponda se practicará notificación a las organizaciones reconocidas que hayan expedido los certificados pertinentes en nombre del Estado de abanderamiento.

**5.1.4** Si se ha permitido al buque que se haga a la mar con deficiencias conocidas, las autoridades del Estado rector del puerto comunicarán todos los hechos a las autoridades del país del próximo puerto apropiado de escala, al Estado de abanderamiento y, si procede, a la organización reconocida.

**5.1.5** Cuando las Partes en los convenios pertinentes hayan realizado una supervisión que dé lugar a una detención, deberán remitir a la Organización informes de conformidad con la regla 19 del capítulo I del Convenio SOLAS 1974, el artículo 11 del MARPOL 73/78, el artículo 21 del Convenio de Líneas de Carga 1966, o el artículo X 3) del Convenio de Formación 1978. Tales informes sobre deficiencias se ajustarán al modelo que figura en el apéndice 5 o al que figura en el apéndice 6, según corresponda.

**5.1.6** El Estado rector del puerto enviará copias de los informes sobre deficiencias no sólo a la Organización, sino también, sin demora, a las autoridades del Estado de abanderamiento y, si procede, a la organización reconocida que haya expedido el certificado pertinente. Las deficiencias constatadas que no guarden relación con los convenios aplicables, o que se refieran a buques de países que no son Partes en los convenios, o a buques de tamaño inferior al prescrito en los convenios, se notificarán a los Estados de abanderamiento o a las organizaciones apropiadas, o a ambos, pero no a la OMI.

**5.1.7** Se facilitarán a la Organización los pertinentes números de teléfono y direcciones de las entidades de los Estados de abanderamiento a los que se deben enviar los informes, conforme a lo indicado más arriba, así como las direcciones de las oficinas de los Estados de abanderamiento que faciliten servicios de inspección\*.

## **5.2 Notificaciones del Estado de abanderamiento**

**5.2.1** Recibido un informe sobre detención, el Estado de abanderamiento y, cuando proceda, la organización reconocida por conducto de la Administración del Estado de abanderamiento, informarán lo antes posible a la Organización de las medidas correctivas que haya tomado respecto de la detención. En el apéndice 7 figura un modelo que puede utilizarse para transmitir esa información.

**5.2.2** Se facilitarán a la Organización los pertinentes números de teléfono y direcciones de las oficinas de supervisión y oficinas centrales del Estado rector del puerto, así como de las entidades que faciliten servicios de inspección.

## **5.3 Notificación de presuntas infracciones del MARPOL 73/78**

**5.3.1** Lo antes posible, y preferentemente no más de 60 días después de que se hayan observado las deficiencias o la infracción, se enviará al Estado de abanderamiento un informe sobre las presuntas deficiencias o la supuesta infracción de las disposiciones relativas a descargas del MARPOL 73/78. Tales informes se harán conforme al modelo que figura en el apéndice 5 o al que figura en el apéndice 6, según corresponda. Si se sospecha que ha habido una infracción de las disposiciones relativas a las descargas, dicha información irá acompañada de elementos de prueba de la infracción, entre los cuales figurará, como mínimo, la información que se especifica en las partes 2 y 3 de los apéndices 2 y 3 de los presentes procedimientos.

---

\* Dichas direcciones figuran en la circular MSC/Circ.630.

**5.3.2** Recibido un informe sobre presuntas deficiencias o sobre una supuesta infracción de las disposiciones relativas a las descargas, el Estado de abanderamiento y, cuando proceda, la organización reconocida por conducto de la Administración del Estado de abanderamiento, informarán lo antes posible a la Parte que haya presentado el informe de las medidas que haya tomado inmediatamente respecto de las presuntas deficiencias o infracción. Una vez que se hayan llevado a término dichas medidas, se informará a la referida Parte y a la OMI acerca de los resultados y pormenores de las mismas, los cuales se harán constar, cuando así proceda, en el informe anual obligatorio a la OMI.

## **CAPÍTULO 6 – PROCEDIMIENTOS DE REVISIÓN**

### **6.1 Informe sobre las observaciones**

**6.1.1** Con objeto de hacer asequible con carácter general la información referente a las deficiencias y a las medidas correctivas, la Organización debe hacer en el momento oportuno un resumen de tales informes con el fin de hacer llegar la información, de conformidad con los procedimientos de la Organización, a todas las Partes en el convenio que sea aplicable. En el resumen de los informes sobre deficiencias se indicarán las medidas que haya tomado el Estado de abanderamiento o se señalará que están pendientes las observaciones del Estado de abanderamiento interesado.

**6.1.2** El comité pertinente debe evaluar periódicamente el resumen de los informes sobre deficiencias, con objeto de determinar las medidas que pueden precisarse para aplicar con mayor coherencia y eficacia los instrumentos de la OMI, prestando especial atención a las dificultades de las que hayan informado las Partes Contratantes de los convenios pertinentes, particularmente respecto de los países en desarrollo en su calidad de Estados rectores de puertos.

**6.1.3** Las recomendaciones para rectificar las dificultades que determine el comité pertinente se incorporarán, según proceda, al instrumento aplicable de la OMI, y las modificaciones que puedan requerirse con respecto a los procedimientos y obligaciones deben hacerse en la documentación del Estado rector del puerto.

## **Apéndice 1**

### **Directrices para la detención de buques**

#### **1 Introducción**

**1.1** A la hora de decidir si las deficiencias encontradas en un buque son lo suficientemente graves como para justificar la detención de éste, el funcionario de supervisión debe verificar lo siguiente:

- .1 si el buque tiene la documentación válida pertinente;
- .2 si el buque tiene la tripulación requerida en el documento determinante de la dotación mínima de seguridad.

**1.2** Durante la inspección, el funcionario de supervisión debe además verificar si el buque o, en su caso, la tripulación, pueden realizar las siguientes operaciones a lo largo de todo el viaje que se va a iniciar:

- .1 navegar en condiciones de seguridad;
- .2 manipular y transportar la carga, y supervisar su estado, en condiciones de seguridad;
- .3 realizar las operaciones de máquinas en condiciones de seguridad;
- .4 mantener la propulsión y el gobierno del buque pertinentes;
- .5 combatir incendios de forma eficaz en cualquier parte del buque, si es necesario;

- .6 abandonar el buque rápidamente y sin riesgos, y efectuar las operaciones de salvamento, si es necesario;
- .7 prevenir la contaminación del medio ambiente;
- .8 mantener una estabilidad adecuada;
- .9 mantener una estanquidad adecuada;
- .10 comunicarse en situaciones de peligro, si es necesario;
- .11 ofrecer condiciones de seguridad e higiene a bordo.

**1.3** Si el resultado de cualquiera de esas verificaciones es negativo, teniendo en cuenta todas las deficiencias descubiertas, se considerará seriamente la posibilidad de detener el buque. Una combinación de deficiencias menos graves también puede justificar la detención del buque.

## **2 Aspectos generales**

La falta de certificados válidos prescritos por los instrumentos pertinentes puede justificar la detención de los buques. Cabe señalar, sin embargo, que los buques que enarbolan el pabellón de Estados que no son Parte en un convenio o que no han implantado otro instrumento pertinente, no tienen derecho a llevar los certificados prescritos por el convenio u otro instrumento pertinente. Por tanto, la falta de los certificados prescritos no constituirá por sí misma una razón para detener el buque, aunque, al aplicarse la cláusula que prohíbe dar un trato más favorable, debe exigirse el cumplimiento esencial de las disposiciones antes de que el buque zarpe.

## **3 Deficiencias que pueden dar lugar a la detención del buque**

Con el fin de ayudar al funcionario de supervisión a utilizar estas directrices, se incluye a continuación una lista de deficiencias, agrupadas por convenios o códigos, que se consideran lo suficientemente graves como para justificar la detención del buque. Esta lista no es exhaustiva, sino que tiene por finalidad dar ejemplos de los distintos aspectos que han de considerarse.

### *Aspectos relacionados con el Convenio SOLAS*

- 1** Defectos de funcionamiento de la máquina propulsora y otra maquinaria esencial, así como de las instalaciones eléctricas.
- 2** Limpieza insuficiente de la cámara de máquinas; exceso de mezcla oleosa en las sentinas; contaminación por hidrocarburos del aislamiento de las tuberías, incluidas las de escape; funcionamiento inadecuado de las instalaciones de bombeo de las sentinas.
- 3** Defectos de funcionamiento del generador de emergencia, el alumbrado, las baterías y los interruptores.
- 4** Defectos de funcionamiento del aparato de gobierno principal y del auxiliar.
- 5** Ausencia, capacidad insuficiente o deterioro grave de los dispositivos individuales de salvamento, las embarcaciones de supervivencia y los medios de puesta a flote.
- 6** Ausencia, incumplimiento de las prescripciones o deterioro grave del sistema de detección de incendios, los dispositivos de alarma contra incendios, el equipo de lucha contra incendios, la instalación fija de extinción de incendios, las válvulas de ventilación, las válvulas de mariposa contra incendios y los dispositivos de cierre rápido, hasta el punto de que no puedan utilizarse para el fin al que están destinados.
- 7** Ausencia, deterioro grave o defectos de funcionamiento del sistema de prevención de incendios en la cubierta de carga de los buques tanque.
- 8** Ausencia, incumplimiento de las prescripciones o deterioro grave de las señales luminosas, las marcas o las señales acústicas.
- 9** Ausencia o defectos de funcionamiento del equipo radioeléctrico para comunicaciones de socorro y seguridad.

**10** Ausencia o defectos de funcionamiento del equipo náutico, habida cuenta de las disposiciones pertinentes de la regla V/12(0) del SOLAS.

**11** Ausencia de cartas náuticas corregidas o de las demás publicaciones náuticas necesarias para el viaje proyectado, teniendo en cuenta que las cartas náuticas electrónicas pueden sustituir a las de tipo convencional.

**12** Ausencia de ventilación de tipo aspirante, que no desprenda chispas, en la cámara de bombas de carga.

**13** Graves deficiencias de las prescripciones operacionales enumeradas en los párrafos 3.5.1 a 3.5.69.

**14** El tamaño, la composición o la titulación de la tripulación no se ajustan a lo especificado en el documento sobre la dotación de seguridad.

#### *Aspectos relacionados con el Código CIQ*

**1** Transporte de una sustancia que no se menciona en el Certificado de aptitud, o información incompleta sobre la carga.

**2** Ausencia o deterioro de los dispositivos de seguridad de alta presión.

**3** Instalaciones eléctricas intrínsecamente carentes de seguridad o que no se ajustan a las prescripciones del Código.

**4** Fuentes de ignición en emplazamientos potencialmente peligrosos.

**5** Infracción de las prescripciones especiales.

**6** Exceso de la cantidad máxima de carga permitida por tanque.

**7** Aislamiento térmico insuficiente de los productos sensibles al calor.

#### *Aspectos relacionados con el Código CIG*

**1** Transporte de una sustancia que no se menciona en el Certificado de aptitud, o información incompleta sobre la carga.

**2** Ausencia de dispositivos de cierre en los alojamientos o en los espacios de servicio.

**3** Mamparos sin obturadores herméticos.

**4** Esclusas neumáticas defectuosas.

**5** Ausencia o defectos de las válvulas de cierre rápido.

**6** Ausencia o defectos de las válvulas de seguridad.

**7** Instalaciones eléctricas intrínsecamente carentes de seguridad o que no se ajustan a las prescripciones del Código.

**8** Funcionamiento defectuoso de los ventiladores en la zona de carga.

**9** Funcionamiento defectuoso de los dispositivos de alarma contra presiones elevadas en los tanques de carga.

**10** Defectos en el equipo detector de gas o en el equipo detector de gases tóxicos.

**11** Transporte de sustancias, que requieren un compuesto inhibidor, sin el certificado correspondiente.

#### *Aspectos relacionados con el Convenio de Líneas de Carga*

**1** Zonas importantes con daños o corrosión, o corrosión crateriforme de las chapas y consiguiente atirantamiento en las cubiertas y el casco que afecte a la navegabilidad o a la resistencia para soportar cargas locales, a menos que se hayan efectuado reparaciones provisionales debidamente autorizadas para viajar hasta un puerto donde realizar reparaciones permanentes.

- 2 Un caso reconocido de estabilidad insuficiente.
- 3 Ausencia de información suficiente y fidedigna, en la forma aprobada, que simple y rápidamente permita al capitán disponer la carga y lastrar el buque de modo tal que en todo momento se mantenga un margen seguro de estabilidad en las diferentes condiciones previstas durante el viaje y se evite someter la estructura del buque a esfuerzos inadmisibles.
- 4 Ausencia, deterioro grave o defectos en los dispositivos de cierre, los medios de cierre de las escotillas y las puertas estancas y estancas a la intemperie.
- 5 Sobrecarga.
- 6 Ausencia de marcas de calado o marcas de francobordo, o ilegibilidad de las mismas.

*Aspectos relacionados con el Anexo I del Convenio MARPOL*

- 1 Ausencia, deterioro grave o funcionamiento defectuoso del equipo filtrador de aguas oleosas, del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos o de los dispositivos de alarma para 15 ppm.
- 2 Insuficiente capacidad restante del tanque de lavazas o del tanque de fangos para el viaje proyectado.
- 3 Libro registro de hidrocarburos no disponible a bordo.
- 4 Instalación de un conducto de derivación de descargas no autorizado.

*Aspectos relacionados con el Anexo II del Convenio MARPOL*

- 1 Ausencia de un Manual de procedimientos y medios.
- 2 Carga no agrupada por categorías.
- 3 No se dispone del libro de registro de carga.
- 4 Transporte de sustancias paraoleosas sin cumplir las prescripciones.
- 5 Instalación de un conducto de derivación de descargas no autorizado.

*Aspectos relacionados con el Convenio de Formación*

- 1 La gente de mar no está en posesión de un título, no tiene el título pertinente, no tiene una exención válida o no presenta pruebas documentales de que ha enviado a la Administración una solicitud de refrendo.
- 2 Incumplimiento de las prescripciones aplicables de la Administración sobre la dotación de seguridad.
- 3 Las disposiciones referentes a las guardias de navegación o de máquinas no se ajustan a las prescripciones especificadas respecto del buque por la Administración.
- 4 Ausencia en una guardia de una persona competente para manejar el equipo esencial para la seguridad de la navegación y de las radiocomunicaciones y la prevención de la contaminación del mar.
- 5 Para la primera guardia al comienzo del viaje y para las guardias subsiguientes de relevo no se han provisto personas que hayan descansado lo suficiente y sean aptas para desempeñar sus obligaciones.

*Aspectos que, si bien no justifican la detención del buque, pueden justificar, por ejemplo, la suspensión de las operaciones relacionadas con la carga*

El funcionamiento (o mantenimiento) defectuoso del sistema de gas inerte, del equipo relacionado con la carga o de las máquinas se considerará motivo suficiente para suspender una operación de carga.



## **Directrices para realizar las investigaciones e inspecciones acordes con lo estipulado en el Anexo I del MARPOL 73/78**

### **Parte 1**

#### *Inspección del Certificado IOPP, del buque y de su equipo*

#### **1 Buques que han de llevar un certificado IOPP**

**1.1** Una vez a bordo, tras identificarse ante el capitán o el oficial responsable del buque, el funcionario de supervisión examinará el Certificado IOPP, incluido el cuadernillo de construcción y equipo que lleve adjunto y el Libro registro de hidrocarburos.

**1.2** En el certificado figura información sobre el tipo del buque y las fechas de los reconocimientos e inspecciones. En una comprobación preliminar habrá que confirmar que las fechas de los reconocimientos e inspecciones siguen siendo válidas. Además se determinará si el buque transporta una carga de hidrocarburos y si el transporte de ésta se ajusta al certificado (véase también el punto 1.11 del cuadernillo de construcción y equipo para petroleros).

**1.3** Mediante el examen del cuadernillo de construcción y equipo, el funcionario de supervisión podrá determinar cómo está equipado el buque para la prevención de la contaminación del mar.

**1.4** El funcionario de supervisión, si el certificado es válido, y su impresión general y observaciones oculares a bordo confirman que las medidas de mantenimiento son adecuadas, limitará, por lo general, su inspección a comprobar las deficiencias que se hayan denunciado, si las hay.

**1.5** Si, no obstante, guiándose por su impresión general o las observaciones que haya realizado a bordo, tiene motivos fundados para pensar que el estado del buque o de su equipo no corresponden en lo esencial a los pormenores del certificado, realizará una inspección más detallada.

**1.6** Se comenzará la inspección de la cámara de máquinas con la impresión general que produzcan el estado de dicha cámara, la posible presencia de hidrocarburos o rastros de éstos en las sentinas y los procedimientos corrientes utilizados en el buque para eliminar el agua contaminada por hidrocarburos de los espacios de la cámara de máquinas.

**1.7** A continuación cabrá realizar un examen más detenido del equipo del buque que figure en el Certificado IOPP. Dicho examen habrá de revelar que no se han efectuado modificaciones no aprobadas del buque y de su equipo.

**1.8** Si surge alguna duda en cuanto al mantenimiento o al estado del buque o de su equipo, cabrá realizar un nuevo examen y las pruebas que se consideren necesarias. Véanse al respecto las Directrices de la OMI para realizar reconocimientos acordes con lo estipulado en el Anexo I del MARPOL 73/78 (resolución MEPC.11(18)).

**1.9** El funcionario de supervisión habrá de tener presente que un buque puede llevar más equipo del prescrito en el Anexo I del MARPOL 73/78. Si el equipo que se lleve de más funciona defectuosamente, se informará de ello al Estado de abanderamiento. Esto solo, no obstante, no deberá ser causa suficiente de detención del buque, a menos que el defecto de funcionamiento sea tal que suponga un riesgo inaceptable para el medio marino.

**1.10** En los petroleros la inspección comprenderá la zona de los tanques de carga y de la cámara de bombas y empezará con la impresión general que produzcan la disposición de los tanques, las cargas transportadas y los procedimientos corrientes utilizados para eliminar los residuos de la carga.

## **2 Buques de Estados que no son Partes en el Convenio y otros buques no obligados a llevar un Certificado IOPP**

**2.1** Puesto que para esta categoría de buques no se prescribe Certificado IOPP, el funcionario de supervisión habrá de cerciorarse de que las normas de construcción y equipo aplicables al buque de que se trate responden a las prescripciones del Anexo I del MARPOL 73/78.

**2.2** En todos los demás aspectos el funcionario de supervisión se guiará por los procedimientos aplicables a los buques, citados en la sección 1 *supra*.

**2.3** Si el buque va provisto de alguna certificación distinta del Certificado IOPP, el funcionario de supervisión podrá tener en cuenta la forma y el contenido de la documentación de que se trate al evaluar el buque.

## **3 Supervisión**

En el desempeño de sus funciones de supervisión el inspector tendrá que recurrir a su buen juicio profesional para decidir si procede detener el buque hasta que las deficiencias observadas se hayan subsanado o permitir que se haga a la mar con ciertas deficiencias que no supongan un riesgo inaceptable para el medio marino. En este sentido el funcionario de supervisión se guiará por el principio de que las prescripciones que figuran en el Anexo I del MARPOL 73/78 por lo que respecta a la construcción y el equipo y a la utilización de los buques son esenciales para la protección del medio marino y que apartarse de ellas puede constituir un riesgo inaceptable para éste.

## **Parte 2**

### *Infraacción de las disposiciones relativas a descargas*

**1** La experiencia ha demostrado que la información facilitada al Estado de abanderamiento según lo previsto en el capítulo 3 de los presentes procedimientos, es muchas veces insuficiente para permitir a dicho Estado hacer que se entable un proceso en relación con la presunta infraacción de las prescripciones relativas a descargas. El presente apéndice está destinado a determinar la información que suele necesitar el Estado de abanderamiento para incoar la oportuna acción cuando se producen esas infraacciones.

**2** Se recomienda que al preparar un informe del Estado rector del puerto sobre deficiencias, cuando exista una infraacción de las prescripciones relativas a descargas, las autoridades del Estado ribereño o del Estado rector del puerto se guíen por la lista pormenorizada de los posibles elementos de prueba que figura en la Parte 3 del presente apéndice. Al respecto se tendrá presente que:

- .1** el propósito del informe es facilitar el acopio óptimo de datos que quepa obtener; sin embargo, aun cuando no se pueda facilitar la totalidad de la información, se presentará toda la que sea posible reunir;
- .2** es importante que toda la información que figura en el informe esté respaldada por hechos que, considerados en su conjunto, lleven al Estado rector del puerto o al Estado ribereño a creer que se ha cometido una infraacción.

**3** Además del informe sobre deficiencias presentado por el Estado rector del puerto, éste o el Estado ribereño preparará un informe sobre la base de la lista pormenorizada de posibles elementos de prueba. Es importante que dichos informes vayan acompañados por documentos tales como:

- .1** una declaración del observador de la contaminación; además de la información exigida en la sección 1 de la parte 3 del presente apéndice, la declaración incluirá las consideraciones que lleven al observador a la conclusión de que ninguna de las otras posibles fuentes de contaminación ha ocasionado realmente ésta;

- .2 declaraciones relativas a los procedimientos utilizados para tomar muestras tanto de la mancha de hidrocarburos como a bordo; a esas declaraciones, en las que figurarán el lugar y el momento en que se tomaron las muestras, así como la identidad de la persona o personas que las tomaron, se adjuntarán recibos que identifiquen a las personas encargadas de guardarlas o a aquéllas a las cuales sean entregadas;
- .3 informes sobre los análisis de las muestras tomadas de la mancha y a bordo; figurarán en tales informes los resultados de los análisis, una descripción del método utilizado, referencias a la documentación científica que atestigüe la precisión y la validez del método empleado o copias de esos documentos, y los nombres de las personas que efectúen los análisis, con indicación de su experiencia profesional;
- .4 una declaración del funcionario de supervisión que estuvo a bordo, con indicación de su categoría y de la organización a que pertenece;
- .5 declaraciones de las personas que han sido interrogadas;
- .6 declaraciones de los testigos;
- .7 fotografías de la mancha de hidrocarburos;
- .8 copias de las páginas pertinentes de los libros registro de hidrocarburos, diarios, registros de descargas, etc.

Las observaciones, las fotografías y los documentos irán respaldados en su totalidad por una declaración de autenticidad firmada. Todas las certificaciones, autenticaciones y verificaciones se realizarán de conformidad con la legislación del Estado que las formule. Todas las declaraciones irán firmadas y fechadas por la persona que las haga y, si es posible, por un testigo ocular de la firma. Los nombres de las personas que firmen las declaraciones irán escritos en caracteres legibles encima o debajo de la firma.

4 El informe mencionado en los párrafos 2 y 3 *supra* se enviará al Estado de abanderamiento. Si el Estado ribereño que ha observado la contaminación y el Estado rector del puerto que lleva a cabo la investigación a bordo no son el mismo, el Estado que efectúe esta última investigación enviará también una copia de los resultados de ella al Estado que haya observado la contaminación y que haya solicitado la investigación.

### **Parte 3**

#### *Lista pormenorizada de los posibles elementos de prueba de una presunta infracción de las disposiciones relativas a descargas del Anexo I del MARPOL 73/78*

#### **1 Medidas procedentes al observar contaminación por hidrocarburos**

##### **1.1 Pormenores del buque o buques que se sospecha incurrieron en la infracción**

- .1 Nombre del buque
- .2 Motivos para sospechar del buque
- .3 Fecha y hora (UTC) de la observación o identificación
- .4 Situación del buque
- .5 Pabellón y puerto de matrícula
- .6 Tipo (por ejemplo, buque tanque, carguero, buque de pasaje, buque pesquero), tamaño (arqueo estimado) y otros datos descriptivos (por ejemplo, color de la superestructura y marca de la chimenea)
- .7 Calado (en carga o en lastre)
- .8 Rumbo y velocidad aproximados

- .9 Posición de la mancha en relación con el buque (por ejemplo, a popa, a babor, a estribor)
- .10 Parte del buque de la que se vio que procedía la descarga
- .11 Indicar si cesó la descarga al ser observado el buque o cuando se comunicó con él por radio.

## 1.2 *Pormenores de la mancha*

- .1 Fecha y hora (UTC) de la observación si son distintas de las indicadas en 1.1.3
- .2 Situación de la mancha de hidrocarburos, indicando longitud y latitud, si es distinta de la señalada en 1.1.4
- .3 Distancia aproximada en millas marinas de la marca terrestre más próxima
- .4 Dimensiones exteriores aproximadas de la mancha de hidrocarburos (longitud, anchura y proporción de esa superficie cubierta por los hidrocarburos)
- .5 Descripción de las características físicas de la mancha de hidrocarburos (dirección y forma; por ejemplo, continua, a rodales o a camellones)
- .6 Aspecto de la mancha de hidrocarburos (indíquense las categorías)
  - Categoría A : apenas visible en las condiciones de iluminación más favorables
  - Categoría B : visible como un brillo plateado sobre la superficie del agua
  - Categoría C : se pueden observar los primeros indicios de color
  - Categoría D : banda de color brillante
  - Categoría E : los colores comienzan a volverse opacos
  - Categoría F : los colores son mucho más oscuros
- .7 Estado del cielo (sol intenso, cielo nublado, etc.), claridad y visibilidad (en kilómetros) en el momento de la observación
- .8 Estado de la mar
- .9 Dirección y velocidad del viento de superficie
- .10 Dirección y velocidad de la corriente

## 1.3 *Identificación del (de los) observador(es)*

- .1 Nombre del observador
- .2 Organización a la que pertenece el observador (si pertenece a alguna)
- .3 Categoría del observador en esa organización
- .4 Observación hecha desde una aeronave/un buque/la costa/de otro modo
- .5 Nombre o identidad del buque o de la aeronave desde los que se hizo la observación
- .6 Ubicación concreta del buque, la aeronave, el lugar en la costa o en otra parte desde donde tuvo lugar la observación
- .7 Actividad a la que estaba dedicado el observador en el momento en que se efectuó la observación: patrulla, viaje, vuelo (de . . . a . . .), etc.

## 1.4 *Método de observación y documentación*

- .1 Ocular
- .2 Fotografías convencionales
- .3 Registros de teledetección o fotografías de teledetección
- .4 Muestras tomadas de la mancha

.5 Cualquier otra forma de observación (especifíquese)

*Nota:* Es preferible que las fotografías que pueda haber de la descarga sean en color. Las fotografías pueden indicar: que la materia que hay en la superficie del mar está constituida por hidrocarburos, que la cantidad de hidrocarburos descargada constituye una infracción del Convenio, que los hidrocarburos están siendo o han sido arrojados desde un buque determinado, y también la identidad del buque.

La experiencia ha demostrado que la información antedicha se puede obtener mediante las tres fotografías siguientes:

- detalles de la mancha tomados casi verticalmente desde una altura inferior a 300 m con el sol detrás del fotógrafo;
- una vista de conjunto del buque y de la "mancha" que muestre los hidrocarburos saliendo de un buque determinado; y
- detalles del buque a fines de identificación.

**1.5** *Otros particulares, si se puede establecer contacto por radio*

- .1 Notificación de la contaminación al capitán
- .2 Explicación del capitán
- .3 Último puerto de escala del buque
- .4 Siguiendo puerto de escala del buque
- .5 Nombre del capitán y nombre del propietario del buque
- .6 Distintivo de llamada del buque

**2** **Investigación a bordo**

**2.1** *Inspección del Certificado IOPP*

- .1 Nombre del buque
- .2 Número o letras distintivos
- .3 Puerto de matrícula
- .4 Tipo de buque
- .5 Fecha y lugar de expedición
- .6 Fecha y lugar de refrendo

*Nota:* Si al buque no le ha sido expedido un Certificado IOPP, se facilitará toda la información requerida que sea posible.

**2.2** *Inspección del suplemento del Certificado IOPP*

- .1 Párrafos aplicables de las secciones 2, 3, 4, 5 y 6 del suplemento (buques tanque que no sean petroleros)
- .2 Párrafos aplicables de las secciones 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 del suplemento (petroleros)

*Nota:* Si el buque carece de Certificado IOPP, se dará una descripción del equipo y de los medios que haya a bordo destinados a prevenir la contaminación del mar.

**2.3** *Inspección del Libro registro de hidrocarburos*

- .1 Cópiese de la parte I del Libro registro de hidrocarburos las páginas necesarias para abarcar los 30 días anteriores al suceso notificado

- .2 Cópíense de la parte II del Libro registro de hidrocarburos (si se halla a bordo esa parte) las páginas necesarias para abarcar un ciclo completo de operaciones de carga/descarga/ lastrado y limpieza de tanques del buque. Cópíese también el plano de tanques

#### 2.4 *Inspección del diario de navegación*

- .1 Último puerto, fecha de salida, calado a proa y a popa
- .2 Puerto actual, fecha de llegada, calado a proa y a popa
- .3 Situación del buque en el momento en que se notificó el suceso o cerca de ese momento
- .4 Comprobación al azar de si las situaciones mencionadas en el diario corresponden a las situaciones anotadas en el Libro registro de hidrocarburos

#### 2.5 *Inspección de otros documentos que haya a bordo*

Otra documentación pertinente como elemento de prueba (háganse copias si es necesario) como, por ejemplo:

- anotaciones sobre verificaciones recientes del espacio vacío de los tanques
- registro del equipo de vigilancia y control

#### 2.6 *Inspección del buque*

- .1 Equipo del buque, de conformidad con lo estipulado en el suplemento del Certificado IOPP
- .2 Toma de muestras. Indíquese el lugar de a bordo
- .3 Rastros de hidrocarburos en las inmediaciones de los orificios de descarga al mar
- .4 Estado de la cámara de máquinas y contenido de las sentinas
- .5 Estado del separador de agua e hidrocarburos, del equipo filtrador y del dispositivo de alarma, así como de los medios de parada o de vigilancia de las descargas
- .6 Contenido de los tanques de fangos o de retención
- .7 Fuentes de fugas importantes

En los petroleros pueden ser oportunos los siguientes elementos de prueba adicionales:

- .8 Hidrocarburos en la superficie del lastre segregado o del lastre limpio
- .9 Estado de las sentinas de la cámara de bombas
- .10 Estado del sistema de lavado con crudos
- .11 Estado del sistema de gas inerte
- .12 Estado del sistema de vigilancia y control
- .13 Contenido del tanque de lavazas (cantidad estimada de agua e hidrocarburos)

#### 2.7 *Declaraciones de los interesados*

Si no se han hecho las debidas anotaciones en la parte I del Libro registro de hidrocarburos, pueden ser oportunas las respuestas a las siguientes preguntas:

- .1 ¿Se produjo una descarga (accidental o intencionada) a la hora indicada en el informe relativo al suceso?
- .2 ¿Está controlada automáticamente la descarga de las aguas de sentinas?
- .3 Si lo está, ¿a qué hora se puso por última vez el sistema en funcionamiento y a qué hora se puso por última vez en la modalidad manual?
- .4 Si no lo está, ¿en qué fecha y hora tuvo lugar la última descarga de aguas de sentina?

- .5 ¿En qué fecha tuvo lugar la última eliminación de residuos y cómo se efectuó?
- .6 ¿Es habitual efectuar descargas de aguas de sentina directamente en el mar o se almacenan éstas primero en un tanque de retención? Identifíquese el tanque de retención
- .7 ¿Se han utilizado recientemente los tanques de combustible líquido como tanques de lastre?

Si no se han hecho las debidas anotaciones en la parte II del Libro registro de hidrocarburos, pueden ser oportunas las respuestas a las siguientes preguntas:

- .8 ¿Cuál era la distribución carga/lastre en el buque al salir del último puerto?
- .9 ¿Cuál era la distribución carga/lastre en el buque a su llegada al puerto actual?
- .10 ¿Cuándo y dónde se efectuó el último embarque de carga?
- .11 ¿Cuándo y dónde se efectuó el último desembarque de carga?
- .12 ¿Cuándo y dónde se efectuó la última descarga de lastre sucio?
- .13 ¿Cuándo y dónde se efectuó la última limpieza de los tanques de carga?
- .14 ¿Cuándo y dónde se efectuó la última operación de lavado con crudos y qué tanques se lavaron?
- .15 ¿Cuándo y dónde se efectuó la última descarga del agua de los tanques de decantación?
- .16 ¿Cuál es el espacio vacío en los tanques de lavazas y la correspondiente altura de la interfaz?
- .17 ¿Qué tanques contenían el lastre sucio durante el viaje en lastre (si el buque llegó en lastre)?
- .18 ¿Qué tanques contenían el lastre limpio durante el viaje en lastre (si el buque llegó en lastre)?

Además, puede ser pertinente la siguiente información:

- .19 Pormenores del viaje actual del buque (puertos anteriores, puertos siguientes, tráfico comercial)
- .20 Contenido de los tanques de combustible líquido y de lastre
- .21 Tomas de combustible anterior y próxima, tipos de combustible líquidos
- .22 Disponibilidad o no disponibilidad de instalaciones de recepción para desechos de hidrocarburos durante el viaje actual
- .23 Trasvase interno de combustible líquido durante el viaje actual

Si se trata de un petrolero, puede ser oportuna la siguiente información adicional:

- .24 Tráfico a que está dedicado el buque, por ejemplo corta/larga distancia, crudos o productos petrolíferos o tráfico alternativo de crudos/productos petrolíferos, servicio de alijo, hidrocarburos/carga seca a granel
- .25 Cuáles son los tanques limpios y sucios
- .26 Reparaciones efectuadas o previstas en los tanques de carga

Información diversa:

- .27 Comentarios relativos al estado del equipo del buque
- .28 Comentarios relativos al informe sobre contaminación
- .29 Otros comentarios

### **3 Investigación en tierra**

#### **3.1 Análisis de las muestras de hidrocarburos**

Indíquese el método de análisis de las muestras y los resultados de éste

### **3.2 Información adicional**

Puede ser oportuna la información adicional sobre el buque facilitada por el personal del terminal de hidrocarburos, de los contratistas encargados de la limpieza de tanques o del personal de las instalaciones de recepción en tierra

*Nota:* Toda la información correspondiente a este epígrafe ha de ser, en lo posible, corroborada por documentos tales como declaraciones firmadas, facturas, recibos, etc.

## **4 Información no incluida en la lista anterior**

## **5 Conclusión**

**5.1** Resumen de las conclusiones técnicas del investigador

**5.2** Indicación de las disposiciones aplicables del Anexo I del MARPOL 73/78 presuntamente infringidas por el buque

**5.3** ¿Justifican los resultados de la investigación que se abra un expediente sobre deficiencias?

## **Parte 4**

### *Directrices para la inspección en puerto de los procedimientos de lavado con crudos*

## **1 Preámbulo**

**1.1** Es preciso que las Directrices para la inspección en puerto de los procedimientos de lavado con crudos, tal como se pide en la resolución 7 de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, 1978, hagan posible un control uniforme y eficaz del lavado con crudos a fin de asegurar que los buques cumplan en todo momento con las disposiciones del MARPOL 73/78.

**1.2** El proyecto de la instalación de lavado con crudos está sujeto a la aprobación de la Administración del Estado de abanderamiento. No obstante, aunque el aspecto operacional del lavado con crudos también está sujeto a la aprobación de dicha Administración, puede ser necesario que una autoridad del Estado rector del puerto haga que el cumplimiento de los procedimientos y los parámetros acordados esté siempre garantizado.

**1.3** En el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos se especifica toda la información necesaria acerca de la realización del lavado con crudos en un buque tanque determinado. Por consiguiente, la inspección tendría por objeto garantizar que se observen fielmente las disposiciones del Manual referentes a los procedimientos de seguridad y a la prevención de la contaminación.

**1.4** El método de inspección se deja a la discreción de la autoridad del Estado rector del puerto y puede abarcar todo el conjunto de operaciones o solamente aquellas que tienen lugar mientras el funcionario de supervisión se halla a bordo.

**1.5** La inspección se regirá por lo dispuesto en los artículos 5 y 6 del Convenio.

## **2 Inspecciones**

**2.1** Los Estados rectores de puertos tomarán las medidas apropiadas para garantizar el cumplimiento de las prescripciones relativas al lavado con crudos de los buques tanque. Sin embargo, esto no debe ser interpretado en el sentido de que las empresas explotadoras de terminales y los propietarios de buques quedan exonerados de sus obligaciones por lo que hace a garantizar que las operaciones se efectúen de conformidad con las reglas.



**2.2** La inspección puede comprender toda la operación de lavado con crudos o sólo ciertos aspectos de ella. Por tanto, conviene a todos los interesados mantener en el buque un registro actualizado de las operaciones de lavado con crudos para que el funcionario de supervisión pueda verificar las que se realizaron antes de su inspección.

### **3 Personal del buque**

**3.1** Se concretará quién es la persona encargada de las operaciones de lavado con crudos y cuáles son las demás personas designadas para asumir funciones en relación con dichas operaciones. Estas personas habrán de poder demostrar, si es necesario, que su grado de competencia satisface las prescripciones correspondientes de los párrafos 5.2 y 5.3 de las Especificaciones revisadas relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos (resolución A.446(XI)).

**3.2** Cabrá realizar la oportuna verificación consultando en cada caso hojas de servicio, declaraciones expedidas por el armador o certificados expedidos por un centro de formación aprobado por la Administración. El personal necesario será como mínimo el indicado en el Manual.

### **4 Documentación**

**4.1** A efectos de inspección habrá disponibles los siguientes documentos:

- .1.1 el Certificado IOPP y el cuadernillo de construcción y equipo para determinar:
  - .1.1 si el buque está dotado del sistema de lavado con crudos prescrito en los párrafos 6) u 8) de la regla 13 del Anexo I del MARPOL 73/78;
  - .1.2 si dicho sistema de lavado con crudos se ajusta a las prescripciones de la regla 13B del Anexo I del MARPOL 73/78 y cumple con ellas;
  - .1.3 la validez y la fecha del Manual sobre el equipo y las operaciones; y
  - .1.4 la validez del Certificado;
- .2 el Manual aprobado;
- .3 el Libro registro de hidrocarburos; y
- .4 el Certificado de seguridad del equipo para buques de carga, para confirmar que el sistema de gas inerte se ajusta a las reglas que figuran en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada.

### **5 Sistema de gas inerte**

**5.1** Las reglas relativas a los sistemas de gas inerte prescriben instalar instrumentos que indiquen y registren de modo continuo, en todo momento en que se esté suministrando gas inerte, la presión y el contenido de oxígeno del gas en el colector de suministro de gas inerte. Por referencia al aparato registrador permanente se sabe si el sistema estuvo funcionando de manera satisfactoria antes del desembarque de la carga y durante la realización de éste.

**5.2** Si no se están cumpliendo las condiciones especificadas en el Manual, se suspenderá el lavado hasta que dichas condiciones vuelvan a ser satisfactorias.

**5.3** Como medida precautoria adicional se determinará el contenido de oxígeno existente en cada tanque que se vaya a lavar. Los dispositivos medidores se calibrarán e inspeccionarán para comprobar que se hallan en buen estado de funcionamiento. Las lecturas obtenidas en los tanques lavados en puerto con anterioridad a la inspección deberán poder verificarse. Se podrán establecer comprobaciones al azar de dichas lecturas.

## **6 Generación de electricidad estática**

Examinando el diario de carga o preguntando a la persona encargada de las operaciones se determinará si el agua presente en los crudos se está reduciendo al mínimo, según lo prescrito en el párrafo 6.7 de las Especificaciones revisadas (resolución A.446(XI)).

## **7 Medio de comunicación**

Se comprobará que existe un medio efectivo de comunicación entre la persona encargada de las operaciones de lavado con crudos y las demás personas relacionadas con dichas operaciones.

## **8 Fugas en cubierta**

Los funcionarios de supervisión se asegurarán de que las tuberías del sistema de lavado con crudos han sido probadas en condiciones de servicio antes del desembarque de la carga con objeto de verificar que carecen de fugas y que se ha consignado la prueba en el Libro registro de hidrocarburos.

## **9 Evitación de la penetración de hidrocarburos en la cámara de máquinas**

Habrá que comprobar, inspeccionando los medios de aislamiento del calentador del sistema de lavado de tanques (si lo hay) o de cualquier otra parte de dicho sistema que entre en el espacio de máquinas, que se está aplicando el método por el cual se excluyen de ese espacio los hidrocarburos que se lleven como carga.

## **10 Idoneidad de los crudos**

Se decidirá si un crudo es adecuado para el lavado con crudos siguiendo la orientación y los criterios que figuran en la sección 9 del Manual sobre el equipo y las operaciones.

## **11 Lista de comprobaciones**

Mediante examen de los registros del buque habrá que determinar que se realizaron las operaciones indicadas en la lista de comprobaciones previas al lavado con crudos y que todos los instrumentos funcionaron correctamente. Se podrán establecer comprobaciones al azar de ciertos componentes.

## **12 Programas de lavado**

**12.1** Cuando el buque tanque desembarque carga en varios puertos, el Libro registro de hidrocarburos habrá de indicar si se lavaron tanques con crudos en los puertos de descarga anteriores o en la mar. Se hará que todos los tanques que se vayan a utilizar o que se puedan utilizar para llevar lastre en el siguiente viaje, sean lavados con crudos antes de que el buque salga del puerto. No hay obligación de lavar en el puerto de descarga ningún tanque que no sea tanque de lastre, pero cada uno de esos otros tanques se tendrán que lavar observando por lo menos lo dispuesto en el párrafo 6.1 de las Especificaciones revisadas (resolución A.446(XI)). Se examinará el Libro registro de hidrocarburos para comprobar que se cumple con esta disposición.

**12.2** Todo lavado con crudos deberá terminar antes de que el buque abandone el puerto final de descarga.

**12.3** Cuando los tanques no se laven siguiendo uno de los órdenes de preferencia indicados en el Manual, el funcionario de supervisión se cerciorará de que el motivo de esa desviación y el orden de lavado propuesto son aceptables.

**12.4** Habrá que asegurarse de que la operación se efectúa, en cada tanque que se lave, de conformidad con lo señalado en el Manual, es decir:

- .1 que las máquinas montadas en cubierta y las máquinas sumergidas funcionan y que esto se puede verificar por medio de indicadores, características de sonido o algún otro método aprobado;
- .2 que las máquinas montadas en cubierta, cuando esto proceda, están programadas conforme a lo consignado;
- .3 que la duración del lavado es la prescrita; y
- .4 que el número de máquinas de lavado de tanques utilizadas simultáneamente no excede del especificado.

### **13 Agotamiento final de la carga**

**13.1** Las condiciones mínimas de asiento y los parámetros de las operaciones relativas al agotamiento final de la carga se ajustarán a lo señalado en el Manual.

**13.2** Se agotarán todos los tanques que hayan sido lavados con crudos. Se comprobará que el agotamiento es adecuado utilizando sondas manuales por lo menos en el emplazamiento destinado al efecto en el extremo popel de cada tanque o por otros medios previstos y descritos en el Manual. Se verificará que la eficacia del agotamiento final de la carga ha sido o será comprobada antes de que el buque abandone el puerto final de descarga.

### **14 Lastrado**

**14.1** Se dejará constancia en el Libro registro de hidrocarburos de los tanques que se hayan lavado con crudos en la mar. Dichos tanques se dejarán vacíos entre los puertos de descarga a fines de inspección en el siguiente de esos puertos. Cuando dichos tanques sean los tanques designados para lastre de salida, es posible que tengan que lastrarse en una fase muy temprana de la descarga. Esto se debe a motivos operacionales y también a que los tanques han de lastrarse durante la descarga si se quiere que el desprendimiento de gases hidrocarbúricos quede contenido en el buque. Cuando los tanques se hayan de inspeccionar estando vacíos, la inspección se efectuará a poco de haber atracado el buque tanque. Si el funcionario de supervisión llega después de que los tanques hayan comenzado a recibir lastre, no podrá sondear el fondo de dichos tanques. No obstante, le será posible examinar la superficie del agua de lastre. El espesor de la película oleosa no deberá exceder del estipulado en el párrafo 4.2.10 b) de las Especificaciones revisadas (resolución A.446(XI)).

**14.2** Los tanques que estén designados como tanques de lastre se enumerarán en el Manual. Sin embargo, se dejará que el capitán o el oficial encargado de la operación decidan a su buen criterio qué tanques se podrán utilizar para lastre en el viaje siguiente. Mediante examen del Libro registro de hidrocarburos habrá que comprobar que todos esos tanques han sido lavados antes de que el buque tanque abandone el último puerto de descarga. Adviértase que cuando un buque tanque tome cargamento de crudos en tanques designados para lastre, en un puerto intermedio de su viaje de retorno, no se exigirá que dichos tanques sean lavados en ese puerto sino en otro posterior.

**14.3** Mediante examen del Libro registro de hidrocarburos habrá que comprobar que no se ha añadido agua de lastre a tanques que no hayan sido lavados con crudos durante viajes anteriores.

**14.4** Se comprobará que los tanques destinados a lastre de salida quedan agotados lo más completamente posible. Cuando el llenado con lastre de salida se efectúe mediante tuberías y bombas de carga, éstas se agotarán haciendo pasar su contenido a otro tanque de carga o a tierra por medio del conducto especial de pequeño diámetro dispuesto a tal fin.

**14.5** Los métodos establecidos para evitar desprendimiento de vapores cuando las condiciones locales lo exijan, figurarán en el Manual y habrán de ser utilizados. El funcionario de supervisión se asegurará de que se cumple con esta disposición.

**14.6** Se seguirán los procedimientos característicos de lastrado enumerados en el Manual. El funcionario de supervisión se asegurará de que se cumple esta disposición.

**14.7** Cuando haya que cambiar lastre de salida, la descarga en el mar se efectuará de conformidad con la regla 9 del Anexo I del MARPOL 73/78. Se examinará el Libro registro de hidrocarburos para tener la seguridad de que el buque cumple con esa disposición.

## Apéndice 3

### **Directrices para realizar las investigaciones e inspecciones acordes con lo estipulado en el Anexo II del MARPOL 73/78**

#### **Parte 1**

#### *Inspección del certificado (Certificado de aptitud o certificado SNL) del buque y de su equipo*

##### **1 Buques que han de llevar un certificado**

**1.1** Una vez a bordo, tras identificarse ante el capitán o el oficial responsable del buque, el funcionario de supervisión examinará el Certificado de aptitud, el Certificado SNL y el Libro registro de carga.

**1.2** El Certificado incluye información sobre el tipo del buque, las fechas de los reconocimientos y, una relación de los productos que el buque está autorizado a transportar.

**1.3** En una comprobación preliminar habrá que confirmar la validez del Certificado, cerciorándose de que éste ha sido debidamente cumplimentado y firmado, y de que se han llevado a cabo los reconocimientos estipulados. Al examinar el Certificado se prestará especial atención a la comprobación de que el buque únicamente transporta las sustancias nocivas líquidas que figuren enumeradas en el Certificado, e igualmente que éstas se llevan en tanques aprobados al efecto.

**1.4** El Libro registro de carga habrá de ser examinado para comprobar que la información que contiene está al día. En él se habrá consignado si el buque salió del (de los) anterior(es) puerto(s) llevando a bordo residuos de sustancias nocivas líquidas que no esté permitido descargar en el mar. En el Libro podrán figurar además las correspondientes anotaciones efectuadas por las autoridades pertinentes de los anteriores puertos. Si el examen revela que el buque fue autorizado a hacerse a la mar desde su último puerto de desembarque bajo ciertas condiciones, el funcionario de supervisión comprobará que dichas condiciones han sido o serán respetadas. Si el funcionario de supervisión descubre alguna infracción operacional al respecto, el hecho se pondrá en conocimiento del Estado de abanderamiento mediante el oportuno informe sobre deficiencias.

**1.5** El funcionario de supervisión, si el Certificado es válido y su impresión personal general y sus observaciones oculares a bordo confirman que las medidas de mantenimiento son adecuadas, limitará su inspección, a condición de que las anotaciones del Libro registro de carga no pongan de manifiesto que ha habido infracciones de carácter operacional, a comprobar las deficiencias que se hayan denunciado, si las hay.

**1.6** Si, no obstante, guiándose por su impresión general o las observaciones que haya realizado a bordo, tiene motivos fundados para pensar que el estado del buque, su equipo o sus operaciones de manipulación de la carga y de las lavazas, no corresponden en lo esencial a los pormenores del Certificado, realizará una inspección más detallada:

- .1** inicialmente ésta comprenderá un examen del Manual de procedimientos y medios del buque, aprobado;

- .2 la inspección más detallada comprenderá la zona de la carga y de la cámara de bombas, y empezará con la impresión general que produzcan la disposición de los tanques, las cargas transportadas y los medios de bombeo y agotamiento de la carga;
- .3 a continuación cabrá realizar un examen más detenido del equipo del buque que figure en el Manual de procedimientos y medios. Dicho examen habrá de revelar que no se han efectuado modificaciones no aprobadas del buque y de su equipo; y
- .4 si surge alguna duda en cuanto al mantenimiento o al estado del buque o de su equipo, cabrá realizar un nuevo examen y las pruebas que se consideren necesarias. Véanse al respecto las Directrices de la OMI para realizar reconocimientos (resoluciones MEPC.25(23) y A.560(14)), según proceda.

1.7 El funcionario de supervisión habrá de tener presente que un buque puede llevar más equipo del prescrito en el Anexo II del MARPOL 73/78. Si el equipo que se lleve de más funciona defectuosamente, se informará de ello al Estado de abanderamiento. Esto sólo, no obstante, no deberá ser causa suficiente de detención del buque, a menos que el defecto de funcionamiento sea tal que suponga un riesgo inaceptable para el medio marino.

## **2 Buques de Estados que no son Partes en el Convenio**

2.1 Puesto que para esta categoría de buques no se prescribe Certificado de aptitud o Certificado SNL, tal como lo prescribe el Anexo II del MARPOL 73/78, el funcionario de supervisión habrá de cerciorarse de que las normas de construcción y equipo aplicables al buque de que se trate responden a las prescripciones del Anexo II del MARPOL 73/78 y de la Normas aplicables a los procedimientos y medios.

2.2 En todos los demás aspectos el funcionario de supervisión se guiará por los procedimientos aplicables a los buques, citados en la sección 1 (Buques que han de llevar un certificado).

2.3 Si el buque va provisto de alguna certificación distinta del certificado prescrito, el funcionario de supervisión podrá tener en cuenta la forma y el contenido de la documentación de que se trate al evaluar el buque. Sin embargo, dicha certificación únicamente encerrará valor para dicho funcionario cuando se haya facilitado al buque un Manual de procedimientos y medios.

## **3 Supervisión**

En el desempeño de sus funciones de supervisión, el funcionario de supervisión tendrá que recurrir a su buen juicio profesional para decidir si procede detener el buque hasta que las deficiencias observadas se hayan subsanado o permitir que se haga a la mar con ciertas deficiencias que no supongan un riesgo inaceptable para el medio marino. En este sentido el funcionario de supervisión se guiará por el principio de que las prescripciones que figuran en el Anexo II de MARPOL 73/78 y en las Normas aplicables a los procedimientos y medios, por lo que respecta a la construcción y el equipo y a la utilización de los buques, son esenciales para la protección del medio marino y que apartarse de ellas puede constituir un riesgo inaceptable para éste.

### **Parte 2**

#### *Infraacción de las disposiciones relativas a descargas*

1 La experiencia acerca de las descargas que infringen lo dispuesto en el Anexo I del MARPOL 73/78 ha demostrado que la información facilitada al Estado de abanderamiento es muchas veces insuficiente para que dicho Estado pueda hacer que se entable un proceso en relación con la presunta infraacción de las prescripciones relativa a descargas. El presente apéndice está destinado a determinar la información que necesita el Estado de abanderamiento para incoar la oportuna acción cuando se producen infraacciones de las disposiciones relativas a descargas que figuran en el Anexo II del MARPOL 73/78.

**2** Se recomienda que al preparar un informe del Estado rector del puerto sobre deficiencias siguiendo lo indicado en el apéndice 5 cuando exista una infracción de las prescripciones relativas a descargas, las autoridades del Estado ribereño o del Estado rector del puerto se guíen por la lista pormenorizada de los posibles elementos de prueba que figura en la parte 3 del presente apéndice. Al respecto se tendrá presente que:

- .1 el propósito del informe es facilitar el acopio óptimo de datos que quepa obtener; sin embargo, aun cuando no se pueda facilitar la totalidad de la información, se presentará toda la que sea posible reunir;
- .2 es importante que toda la información que figura en el informe esté respaldada por hechos que, considerados en su conjunto, lleven al Estado rector del puerto o al Estado ribereño a creer que se ha cometido una infracción; y que
- .3 la descarga puede haber sido de hidrocarburos, en cuyo caso se aplicará la parte 2 (Infracción de las disposiciones relativas a descargas) del apéndice 2 (Directrices para realizar las investigaciones e inspecciones acordes con lo estipulado en el Anexo I del MARPOL 73/78).

**3** Además del informe sobre deficiencias presentado por el Estado rector del puerto, éste o el Estado ribereño preparará un informe sobre la base de la lista pormenorizada de posibles elementos de prueba. Es importante que dichos informes vayan acompañados por documentos tales como:

- .1 una declaración del observador de la contaminación; además de la información exigida en la sección 1 de la parte 3 del presente apéndice, la declaración incluirá las consideraciones que lleven al observador a la conclusión de que ninguna de las otras posibles fuentes de contaminación ha ocasionado realmente ésta;
- .2 declaraciones relativas a los procedimientos utilizados para tomar muestras tanto de la mancha como a bordo; a esas declaraciones, en las que figurarán el lugar y el momento en que se tomaron las muestras, así como la identidad de la persona o personas que las tomaron, se adjuntarán recibos que identifiquen a las personas encargadas de guardarlas o a aquellas a las cuales se entreguen;
- .3 informes sobre los análisis de las muestras tomadas de la mancha y a bordo; figurarán en tales informes los resultados de los análisis, una descripción del método utilizado, referencias a la documentación científica que atestigüe la precisión y la validez del método empleado o copias de esos documentos, y los nombres de las personas que efectúen los análisis, con indicación de su experiencia profesional;
- .4 una declaración del funcionario de supervisión que estuvo a bordo, con indicación de su categoría y de la organización a que pertenece;
- .5 declaraciones de las personas que han sido interrogadas;
- .6 declaraciones de los testigos;
- .7 fotografías de la mancha; y
- .8 copias de las páginas pertinentes del Libro registro de carga, los diarios de navegación, los registros de descargas, etc.

Las observaciones, las fotografías y los documentos irán respaldados en su totalidad por una declaración de autenticidad firmada. Todas las certificaciones, autenticaciones y verificaciones se realizarán de conformidad con la legislación del Estado que las prepare. Todas las declaraciones irán firmadas y fechadas por la persona que las haga y, si es posible, por un testigo ocular de la firma. Los nombres de las personas que firmen las declaraciones irán escritos en caracteres legibles encima o debajo de la firma.

**4** El informe mencionado en los párrafos 2 y 3 *supra* se enviará al Estado de abanderamiento. Si el Estado ribereño que ha observado la contaminación y el Estado rector del puerto que lleva a cabo la investigación a bordo no son el mismo, el Estado que efectúe esta última investigación enviará también una copia de los resultados de ella al Estado que haya observado la contaminación y que haya solicitado la investigación.

### Parte 3

#### *Lista pormenorizada de los posibles elementos de prueba de una presunta infracción de las disposiciones relativas a descargas del Anexo II del MARPOL 73/78*

#### **1 Medidas procedentes al observar contaminación**

##### **1.1 Pormenores del buque o buques que se sospecha incurrieron en la infracción**

- .1 Nombre del buque
- .2 Motivos para sospechar del buque
- .3 Fecha y hora (UTC) de la observación o identificación
- .4 Situación del buque
- .5 Pabellón y puerto de matrícula
- .6 Tipo, tamaño (arqueo estimado) y otros datos descriptivos (por ejemplo, color de la superestructura y marca de la chimenea)
- .7 Calado (en carga o en lastre)
- .8 Rumbo y velocidad aproximados
- .9 Posición de la mancha en relación con el buque (por ejemplo, a popa, a babor, a estribor)
- .10 Parte del buque de la que se vio que procedía la descarga
- .11 Indicar si cesó la descarga al ser observado el buque o cuando se comunicó con él por radio

##### **1.2 Pormenores de la mancha**

- .1 Fecha y hora (UTC) de la observación si son distintas de las indicadas en 1.1.3
- .2 Situación de la mancha, indicando longitud y latitud, si es distinta de la señalada en 1.1.4
- .3 Distancia aproximada en millas marinas de la tierra más próxima
- .4 Profundidad indicada en la carta náutica
- .5 Dimensiones generales aproximadas de la mancha (longitud, anchura y proporción de esa superficie cubierta)
- .6 Descripción de las características físicas de la mancha (dirección y forma; por ejemplo, continua, a rodales o a camellones)
- .7 Color de la mancha
- .8 Estado del cielo (sol intenso, cielo nublado, etc.), claridad y visibilidad (en kilómetros) en el momento de la observación
- .9 Estado de la mar
- .10 Dirección y velocidad del viento de superficie
- .11 Dirección y velocidad de la corriente

##### **1.3 Identificación del (de los) observador(es)**

- .1 Nombre del observador
- .2 Organización a la que pertenece el observador (si pertenece a alguna)
- .3 Categoría del observador en esa organización
- .4 Observación hecha desde una aeronave/un buque/la costa/de otro modo

- .5 Nombre o identidad del buque o de la aeronave desde los que se hizo la observación
- .6 Ubicación concreta del buque, la aeronave, el lugar en la costa o cualquier otra parte desde donde tuvo lugar la observación
- .7 Actividad a la que estaba dedicado el observador en el momento en que se efectuó la observación: patrulla, viaje, vuelo (de...a...) etc.

#### **1.4** *Método de observación y documentación*

- .1 Ocular
- .2 Fotografías convencionales
- .3 Registros de teledetección y/o fotografías de teledetección
- .4 Muestras tomadas de la mancha
- .5 Cualquier otra forma de observación (especifíquese)

*Nota:* Es preferible que las fotografías que pueda haber de la descarga sean en color. Los mejores resultados se pueden obtener mediante las tres fotografías siguientes:

- detalles de la mancha tomados casi verticalmente desde una altura inferior a 300 m con el sol detrás del fotógrafo;
- una vista de conjunto del buque y de la "mancha" que muestre la sustancia saliendo de un buque determinado; y
- detalles del buque a fines de identificación.

#### **1.5** *Otros particulares si se puede establecer contacto por radio*

- .1 Notificación de la contaminación al capitán
- .2 Explicación del capitán
- .3 Último puerto de escala del buque
- .4 Siguiendo puerto de escala del buque
- .5 Nombre del capitán y nombre del propietario del buque
- .6 Distintivo de llamada del buque

## **2** **Investigación a bordo**

### **2.1** *Inspección del certificado (Certificado de aptitud o Certificado SNL)*

- .1 Nombre del buque
- .2 Número o letras distintivos
- .3 Puerto de matrícula
- .4 Tipo de buque
- .5 Fecha y lugar de expedición
- .6 Fecha y lugar de refrendo

### **2.2** *Inspección del Manual de procedimientos y medios*

- .1 Lista de sustancias del Anexo II que el buque está autorizado a transportar
- .2 Limitaciones respecto de los buques en los cuales pueden transportarse dichas sustancias
- .3 Buque equipado con un sistema de agotamiento eficiente
- .4 Cantidades de residuos determinadas durante el reconocimiento



### 2.3 Inspección del Libro registro de carga

Cópiense del Libro registro de carga las páginas necesarias para abarcar un ciclo completo de operaciones de embarque/desembarque/lastrado y limpieza de tanques del buque. Cópiese también el plano de tanques.

### 2.4 Inspección del diario de navegación

- .1 Último puerto, fecha de salida, calado a proa y a popa
- .2 Puerto actual, fecha de llegada, calado a proa y a popa
- .3 Situación del buque en el momento en que se notificó el suceso o cerca de ese momento
- .4 Comprobación al azar de si las horas anotadas en el Libro registro de carga corresponden a una distancia suficiente de la tierra más próxima, a la velocidad exigida del buque y a una profundidad suficiente

### 2.5 Inspección de otros documentos que haya a bordo

Otra documentación pertinente como elemento de prueba (háganse copias si es necesario) como, por ejemplo:

- documentos de la carga transportada en ese momento o que el buque haya transportado recientemente, junto con la información pertinente acerca de la temperatura prescrita durante el desembarque, la viscosidad y/o el punto de fusión;
- registros de la temperatura de las sustancias durante el desembarque;
- registros del equipo de monitorización, si estuviera instalado.

### 2.6 Inspección del buque

- .1 Equipo del buque, de conformidad con lo estipulado en el Manual de procedimientos y medios
- .2 Toma de muestras. Indíquese el lugar de a bordo
- .3 Fuentes de fugas importantes
- .4 Residuos de la carga en la superficie del lastre segregado o del lastre limpio
- .5 Estado de las sentinas de la cámara de bombas
- .6 Estado del sistema de monitorización
- .7 Contenido del tanque de lavazas (cantidad estimada de agua y residuos)

### 2.7 Declaraciones de los interesados

Si no se han hecho las debidas anotaciones en el Libro registro de carga, pueden ser oportunas las respuestas a las siguientes preguntas:

- .1 ¿Se produjo una descarga (accidental o intencionada) a la hora indicada en el informe relativa al suceso?
- .2 ¿Qué tanques se van a cargar en el puerto?
- .3 ¿Qué tanques hubo que limpiar en alta mar? ¿Se procedió a su lavado previo?
- .4 ¿Cuándo y cómo se efectuó la limpieza de los mismos?
- .5 ¿De qué sustancias eran los residuos que contenían?
- .6 ¿Qué se hizo con las aguas del lavado de los tanques?
- .7 ¿Se descargó en el mar el tanque de lavazas o algún tanque de carga que se hubiere utilizado como tal?
- .8 ¿Cuándo y cómo se efectuó la descarga?

- .9 ¿Qué contiene el tanque de lavazas o el tanque de carga utilizado como tal?
- .10 ¿Qué tanques contenían el lastre sucio durante el viaje en lastre (si el buque llegó en lastre)?
- .11 ¿Qué tanques contenían el lastre limpio durante el viaje en lastre (si el buque llegó en lastre)?
- .12 Pormenores del viaje actual del buque (puertos anteriores, puertos siguientes, tráfico comercial)
- .13 Dificultades que se han encontrado para descargar en instalaciones receptoras en tierra
- .14 Dificultades que se han encontrado en lo que respecta a las operaciones de agotamiento eficiente
- .15 ¿Cuáles son los tanques limpios o sucios a la llegada?
- .16 Reparaciones efectuadas o previstas en los tanques de carga

Información diversa:

- .17 Comentarios relativos al estado del equipo del buque
- .18 Comentarios relativos al informe sobre contaminación
- .19 Otros comentarios

### **3 Investigación en tierra**

#### **3.1 *Análisis de las muestras***

Indíquese el método de análisis de las muestras y los resultados de éste.

#### **3.2 *Información adicional***

Puede ser oportuna la información adicional sobre el buque facilitada por el personal de la terminal, los contratistas encargados de la limpieza de tanques o el personal de las instalaciones receptoras en tierra

*Nota:* Toda la información correspondiente a este epígrafe ha de ser, en lo posible, corroborada por documentos tales como declaraciones firmadas, facturas, recibos, etc.

#### **3.3 *Información relacionada con el último puerto o terminal de desembarque***

- .1 Confirmación de que fue desembarcada la carga del buque y se efectuó el agotamiento o el prelavado de conformidad con el Manual de procedimientos y medios
- .2 Naturaleza de las dificultades, si las hubo
- .3 Condiciones impuestas por las autoridades para autorizar al buque a hacerse a la mar
- .4 Restricciones respecto de las instalaciones receptoras en tierra

### **4 Información no incluida en la lista anterior**

### **5 Conclusión**

- .1 Resumen de las conclusiones del investigador
- .2 Indicación de las disposiciones aplicables del Anexo II del MARPOL 73/78 presuntamente infringidas por el buque
- .3 ¿Justifican los resultados de la investigación que se abra un expediente sobre deficiencias?

## **Parte 4**

### *Procedimientos para la inspección de las operaciones de desembarque de la carga, agotamiento y prelavado (principalmente en puertos de desembarque de la carga)*

#### **1 Introducción**

El funcionario de supervisión o el inspector autorizado por la Administración que realice la supervisión de conformidad con la regla 8 del Anexo II del MAPOL 73/78 habrá de conocer a fondo el Anexo I del MARPOL 73/78 y las diversas prácticas del puerto que tengan relación con la manipulación de la carga, el lavado de los tanques, los puestos de atraque para limpieza, la prohibición de abarload barcasas, etc.

#### **2 Documentación**

**2.1** La documentación necesaria a los fines de la inspección a que hace referencia el presente apéndice se compone de:

- .1 Certificado de aptitud o Certificado SNL;
- .2 plano de estiba y documento de embarque;
- .3 Manual de procedimientos y medios; y
- .4 Libro registro de carga.

#### **3 Información que facilitará el personal del buque**

**3.1** El funcionario de supervisión o el inspector autorizado por la Administración podrá hallar útiles los siguientes elementos de información:

- .1 el programa previsto de embarque y desembarque de la carga del buque;
- .2 si las operaciones de desembarque y agotamiento pueden efectuarse con arreglo a lo dispuesto en el Manual de procedimientos y medios, o, en su defecto, cuáles son las razones para ello;
- .3 las limitaciones, si las hubiere, con que funciona el sistema de agotamiento eficiente (contrapresión, temperatura del aire, fallos de funcionamiento, etc.);
- .4 si el buque se dirige hacia una zona especial, la abandona o permanece en ella;
- .5 si se solicita para el buque una exención respecto de determinados procedimientos de prelavado y de descarga de residuos en el puerto de desembarque.

**3.2** En el caso de que sea necesario efectuar el lavado de los tanques sin utilizar agua, se informará al funcionario de supervisión o al inspector autorizado por la Administración acerca del procedimiento del lavado de los tanques y la eliminación de los residuos.

**3.3** En el caso de que el Libro registro de carga no esté mantenido al día, se facilitará toda información pendiente relativa a las operaciones de prelavado y de eliminación de residuos.

#### **4 Información que facilitará el personal de la terminal**

El personal de la terminal debe facilitar información acerca de las limitaciones impuestas al buque en relación con la contrapresión o las instalaciones receptoras.

#### **5 Supervisión**

**5.1** Una vez a bordo, tras identificarse ante el capitán o el oficial responsable del buque, el funcionario de supervisión o el inspector autorizado por la Administración examinará la documentación necesaria.

**5.2** La mencionada documentación podrá utilizarse para determinar lo siguiente:

- .1 las sustancias nocivas líquidas que se vayan a desembarcar, sus correspondientes categorías y estiba (plano de estiba, Manual de procedimientos y medios);
- .2 los pormenores (posibilidades y limitaciones) del sistema de agotamiento eficiente, si el buque lo lleva instalado (Manual de procedimientos y medios);
- .3 qué tanques es necesario someter a prelavado descargando en instalaciones receptoras las aguas de lavado (documento de embarque y temperatura de la carga);
- .4 qué tanques es necesario someter a prelavado descargando en instalaciones receptoras o en el mar las aguas de lavado (Manual de procedimientos y medios, documento de embarque y temperatura de la carga);
- .5 las operaciones pendientes de prelavado o de eliminación de residuos (Libro registro de carga); y
- .6 qué tanques no podrán ser lavados con agua, debido a la naturaleza de la sustancia de que se trate (Manual de procedimientos y medios).

**5.3** En lo que respecta a las operaciones de prelavado a que se hace referencia en el subpárrafo 5.2 *supra*, resulta útil la siguiente información (Manual de procedimientos y medios):

- .1 presión exigida de las máquinas de lavado;
- .2 duración del ciclo de trabajo de las máquinas de lavado y cantidad de agua utilizada;
- .3 programas de lavado para las sustancias de que se trate;
- .4 temperatura que ha de reunir el agua para el lavado; y
- .5 procedimientos especiales.

**5.4** El funcionario de supervisión o el inspector autorizado por la Administración, de conformidad con lo dispuesto en la regla 8 del Anexo II del MARPOL 73/78, habrá de comprobar que las operaciones de desembarque de la carga, agotamiento y prelavado se efectúan de conformidad con la información obtenida en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 (documentación) de la presente parte 4. Si no puede hacerlo, se tomarán otras medidas para asegurar que el buque no se haga a la mar con residuos en cantidades que excedan de las especificadas en la regla 5A del Anexo II del MARPOL 73/78, según sea aplicable. Si las cantidades de residuos no pueden reducirse mediante otras medidas, el funcionario de supervisión o el inspector autorizado por la Administración debe informar a la Administración del Estado rector del puerto.

**5.5** Se tomarán las precauciones necesarias para evitar que los conductos flexibles y los sistemas de tuberías de la terminal puedan drenarse con retorno hacia el buque.

**5.6** Cuando un buque esté exento del cumplimiento de determinadas prescripciones relativas a la eficiencia del bombeo en virtud de la regla 5A del Anexo II del MARPOL 73/78, o solicite una exención respecto de determinados procedimientos de agotamiento o prelavado en virtud de la regla 8 del Anexo II del MARPOL 73/78, habrán de observarse las condiciones que con relación a dicha excepción se estipulan en las referidas reglas. Estas condiciones son:

- .1 regla 5A 6): el buque ha sido construido antes del 1 de julio de 1986 y está exento de la obligación de reducir las cantidades de residuos a límites estipulados (esto es, sustancias de la categoría B, 0,3 m<sup>3</sup> ó 1 m<sup>3</sup>, y sustancias de la categoría C, 0,9 m<sup>3</sup> ó 3 m<sup>3</sup>). Cada vez que un tanque de carga sea lavado o lastrado, se exige efectuar un prelavado y descargar en instalaciones receptoras en tierra las lavazas resultantes del prelavado. En el certificado de aptitud o en el certificado SNL se habrá consignado que el buque está exclusivamente destinado a realizar viajes restringidos;

- .2 regla 5A 7): el lastrado de los tanques de carga del buque es siempre innecesario y el lavado de dichos tanques sólo es necesario a fines de reparación o de entrada en dique seco. En el certificado de aptitud o en el certificado SNL aparecerán consignados los pormenores de la exención. Respecto de cada uno de los tanques de carga se habrá extendido certificación para el transporte de una sola sustancia nombrada;
- .3 reglas 8 2) b) i), 8 5) b) i), 8 6) c) i) y 8 7) c) i): los tanques de carga no serán lavados ni utilizados a fines de lastrado antes de cargarlos nuevamente;
- .4 reglas 8 2) b) ii), 8 5) b) ii), 8 6) c) ii) y 8 7) c) ii): los tanques de carga serán lavados y las lavazas resultantes del prelavado se descargarán en instalaciones receptoras en otro puerto. Habrá de confirmarse por escrito que en dicho puerto hay disponible una instalación receptora y que ésta es adecuada para tal fin;
- .5 reglas 8 2) b) iii), 8 5) b) iii), 8 6) c) iii) y 8 7) c) iii): los residuos de la carga podrán ser eliminados por un procedimiento de ventilación.

5.7 El funcionario de supervisión o el inspector autorizado por la Administración hará la anotación pertinente en la sección J del Libro de registro de carga siempre que se conceda una exención respecto de lo indicado en los párrafos 5.6.3, 5.6.4 y 5.6.5 *supra* y siempre que un tanque, del que se haya desembarcado una sustancia de la categoría A, sea prelavado de conformidad con el Manual de procedimientos y medios.

5.8 En su lugar, respecto de sustancias de la categoría A, la concentración residual a que se hace referencia en la regla 8 3) del Anexo II del MARPOL 73/78 se medirá de acuerdo con los procedimientos que autorice cada Estado rector del puerto. En este caso el funcionario de supervisión o el inspector autorizado por la Administración hará la anotación pertinente en la sección K del Libro registro de carga siempre que se alcance la concentración residual prescrita.

5.9 Además de lo estipulado en el párrafo 5.7 *supra*, el funcionario de supervisión o el inspector autorizado por la Administración hará la anotación pertinente en el Libro registro de carga en todos los casos en que se haya presenciado efectivamente el embarque, o el agotamiento o prelavado de tanques de sustancias de las categorías B, C y D de conformidad con el Manual de procedimientos y medios.

5.10 El funcionario de supervisión o el inspector autorizado por la Administración tendrá presente que los buques tanque para productos petrolíferos pueden transportar determinadas sustancias nocivas líquidas "paraoleosas". Estas sustancias se indicarán en el Certificado IOPP. Para la supervisión de los buques que transporten tales sustancias se aplicarán los procedimientos de supervisión acordes con el Anexo I del MARPOL 73/78. El funcionario de supervisión o el inspector autorizado por la Administración que ejerce la supervisión con arreglo a la regla 8 del Anexo II del MARPOL 73/78 habrá de conocer a fondo el Anexo I del MARPOL 73/78.

## Apéndice 4

### Lista de certificados y documentos

Lista de certificados y documentos que, en la medida pertinente, se verificarán durante la inspección citada en la sección 2.2.3 del anexo.

- 1 Certificado Internacional de Arqueo (1969);
- 2 Certificado de seguridad para buque de pasaje; Certificado de seguridad de construcción para buque de carga; Certificado de seguridad del equipo para buque de carga; Certificado de seguridad radiotelegráfica para buque de carga; Certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga; Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga; Certificado de exención; Certificado de seguridad para buque de carga; Documento demostrativo de cumplimiento; (regla II-2/54 del Convenio SOLAS 1974);

- 3 Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel; Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
- 4 Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel; Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;
- 5 Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos;
- 6 Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel;
- 7 Certificado internacional de francobordo (1966); Certificado internacional de exención relativo al francobordo;
- 8 Libro registro de hidrocarburos, partes I y II;
- 9 Libro registro de carga;
- 10 Documento determinante de la dotación mínima de seguridad; Certificados de competencia;
- 11 Certificados médicos, véase el Convenio N° 73 de la OIT sobre el examen médico de la gente de mar;
- 12 Información sobre estabilidad;
- 13 Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos;
- 14 Los certificados relativos a la resistencia del casco y las instalaciones de máquinas del buque expedidos por la sociedad de clasificación, si el buque está clasificado;
- 15 El archivo de informes sobre reconocimientos (en el caso de graneleros o petroleros);
- 16 Los informes de anteriores inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto;
- 17 En el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado, información sobre la relación  $A/A_{max}$ .

Apéndice 5

**Informe de la inspección realizada de conformidad con los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, de la OMI (resolución A.787(19))**

**MODELO A**

(Autoridad expedidora)  
(Dirección)  
(Teléfono)  
(Telefacsimil)  
(Telegrama)  
(Télex)

Copia a: Capitán  
Central de supervisión  
Funcionario supervisor  
Si el buque es detenido, copia a:  
Estado de abanderamiento  
OMI  
Organización reconocida (si procede)

- |                                   |                                      |
|-----------------------------------|--------------------------------------|
| 1 País informante .....           | 3 Pabellón del buque .....           |
| 2 Nombre del buque .....          | 6 N° IMO .....                       |
| 4 Tipo de buque .....             | 8 Peso muerto (cuando proceda) ..... |
| 5 Distintivo de llamada .....     | 10 Fecha de la inspección .....      |
| 7 Arqueo bruto .....              | 12 Sociedad de clasificación .....   |
| 9 Año de construcción .....       |                                      |
| 11 Lugar de la inspección .....   |                                      |
| 13 Certificados pertinentes ..... |                                      |

*a) Título*

*b) Autoridad expedidora*

*c) Fechas de expedición y caducidad*

- |         |       |       |
|---------|-------|-------|
| 1 ..... | ..... | ..... |
| 2 ..... | ..... | ..... |
| 3 ..... | ..... | ..... |
| 4 ..... | ..... | ..... |
| 5 ..... | ..... | ..... |
| 6 ..... | ..... | ..... |
| 7 ..... | ..... | ..... |

*d) Información sobre el último reconocimiento intermedio o anual*

*Fecha*

*Autoridad que hizo el reconocimiento*

*Lugar*

- |         |       |       |
|---------|-------|-------|
| 1 ..... | ..... | ..... |
| 2 ..... | ..... | ..... |
| 3 ..... | ..... | ..... |
| 4 ..... | ..... | ..... |
| 5 ..... | ..... | ..... |
| 6 ..... | ..... | ..... |
| 7 ..... | ..... | ..... |

- |                           |                             |   |
|---------------------------|-----------------------------|---|
| 14 Deficiencias           | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sí (véase el modelo B adjunto) |
| 15 Buque detenido         | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sí                             |
| 16 Documentación de apoyo | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sí (véase el anexo)            |

*Nombre y título (funcionario de supervisión de la autoridad expedidora debidamente autorizado)*

.....  
.....  
.....

.....  
*Firma*

El presente informe de la inspección se ha expedido con la única finalidad de comunicar al capitán y otros Estados rectores de puertos que se ha realizado la inspección por el Estado rector del puerto mencionada en el encabezamiento. No cabe interpretar que el presente informe de la inspección constituye un certificado de navegabilidad además del certificado que el buque está obligado a llevar a bordo.

# Informe de la inspección realizada de conformidad con los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, de la OMI (resolución A.787(19))

**MODELO B**

(Autoridad expedidora)  
(Dirección)  
(Teléfono)  
(Telefacsimilar)  
(Telegrama)  
(Télex)

Copia a: Capitán  
Central de supervisión  
Funcionario supervisor  
Si el buque es detenido, copia a:  
Estado de abanderamiento  
OMI  
Organización reconocida (si procede)

1 País informante .....		
2 Nombre del buque .....	5 Distintivo de llamada .....	
10 Fecha de la inspección .....	11 Lugar de la inspección .....	
14 Naturaleza de la deficiencia	Referencias de convenios <sup>1</sup>	15 Medidas tomadas <sup>2</sup>
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....

*Nombre y título (funcionario de supervisión de la autoridad expedidora debidamente autorizado)*

.....  
.....  
.....

.....  
*Firma*

<sup>1</sup> Se rellena si se produce la detención.  
<sup>2</sup> Las medidas tomadas incluyen, por ejemplo, detención o liberación del buque, informe al Estado de abanderamiento, informe a la sociedad de clasificación, informe al próximo puerto de escala.



Apéndice 6

**Modelo de informe de infracción del MARPOL 73/78 (artículo 6)  
Procedimientos de supervisión por el Estado  
rector del puerto, de la OMI  
(resolución A.787(19))**

(Autoridad expedidora)  
(Dirección)  
(Teléfono)  
(Telefacsimil)

Copia a: Capitán

- 1 País informante .....
- 2 Nombre del buque ..... 3 Pabellón del buque .....
- 4 Tipo de buque .....
- 5 Distintivo de llamada ..... 6 N° IMO .....
- 7 Arqueo bruto ..... 8 Peso muerto (cuando proceda) .....
- 9 Año de construcción ..... 10 Sociedad de clasificación .....
- 11 Fecha del suceso ..... 12 Lugar del suceso .....
- 13 Fecha de la investigación .....
- 14 En caso de infracción de las disposiciones sobre descargas, se rendirá un informe, además del informe sobre deficiencias preparado por el Estado rector del puerto. Ese informe se formulará con arreglo a lo indicado en las partes 2 y 3 del apéndice 2 y en las partes 2 y 3 del apéndice 3, según corresponda, y deberá llevar como complemento documentación como la que seguidamente se indica:
  - .1 declaración del observador de la contaminación;
  - .2 la información pertinente indicada en la sección 1 de la parte 3 de los apéndices 2 y 3 de los Procedimientos, debiendo hacerse constar en la declaración las consideraciones que llevaron al observador a la conclusión de que ninguna de las otras posibles fuentes de contaminación produjeron realmente ésta;
  - .3 declaraciones relativas a los procedimientos utilizados para tomar muestras tanto de la mancha de hidrocarburos como a bordo, en las que figurarán el lugar y el momento en que se tomaron las muestras, la identidad de la persona o personas que las tomaron, y recibos que identifiquen a las personas encargadas de guardarlas o a aquéllas a las cuales se hayan entregado;
  - .4 informes sobre los análisis de las muestras tomadas de la mancha y a bordo, en los que figurarán los resultados de los análisis, una descripción del método utilizado, referencias a la documentación científica que atestigüe la precisión y validez del método empleado, o copias de esos documentos, y los nombres de las personas que efectúen los análisis, con indicación de su experiencia profesional;
  - .5 si fuere procedente, una declaración del funcionario de supervisión que estuvo a bordo, con indicación de su categoría y de la organización a que pertenece;
  - .6 declaraciones de las personas que fueron interrogadas;
  - .7 declaraciones de los testigos;
  - .8 fotografías de la mancha de hidrocarburos;
  - .9 copias de las páginas pertinentes de los libros registro de hidrocarburos, diarios, registros de descargas, etc.

*Nombre y título (funcionario investigador de la  
infracción debidamente autorizado)*

.....  
.....  
.....

.....  
*Firma*

Apéndice 7

**Observaciones del Estado de abanderamiento  
acerca del informe sobre deficiencias**

Nombre del buque: \_\_\_\_\_

Nº IMO/Distintivo de llamada: \_\_\_\_\_

Estado de abanderamiento: \_\_\_\_\_

Arqueo bruto: \_\_\_\_\_

Peso muerto (si procede): \_\_\_\_\_

Fecha del informe: \_\_\_\_\_

Informe formulado por: \_\_\_\_\_

Sociedad de clasificación u organización reconocida que ha intervenido: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Indicación sucinta de las medidas tomadas: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_