

**ANEXO 7****RESOLUCIÓN MEPC.85(44)  
aprobada el 13 de marzo de 2000****DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE EMERGENCIA  
DE A BORDO CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MAR POR  
HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

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

TOMANDO NOTA de que la regla 26 del Anexo I y la regla 16 del Anexo II del MARPOL 73/78 establecen que los buques han de llevar un plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, un plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas o un plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar, de conformidad con las Directrices elaboradas por la Organización,

RECONOCIENDO la urgente necesidad de elaborar tales Directrices con el fin de garantizar la aplicación uniforme de dichas reglas,

HABIENDO EXAMINADO en su 32º periodo de sesiones diversas propuestas relativas a las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación por hidrocarburos y en su 44º periodo de sesiones propuestas adicionales relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas,

1. APRUEBA las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INSTA a los Gobiernos a que se aseguren de que los planes de emergencia de a bordo contra la contaminación por hidrocarburos, los planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas y los planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar se elaboran de conformidad con lo estipulado en las presentes Directrices, cuando los aprueben conforme a lo dispuesto en la regla 26 del Anexo I o en la regla 16 del Anexo II del MARPOL 73/78, en la espera de su entrada en vigor.

## **DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MAR POR HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS**

### **1 INTRODUCCIÓN**

1.1 Las presentes Directrices se han preparado para ayudar a elaborar los planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, los planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas y los planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar (en adelante llamados "el plan" o "los planes", prescritos en la regla 26 del Anexo I y en la regla 16 del Anexo II del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), denominado en adelante "el Convenio". Los planes deben aprobarse de conformidad con lo dispuesto en dichas reglas.

1.2 Las Directrices incluyen tres secciones principales:

- .1 **Introducción:** Esta sección presenta una visión general del tema y familiariza al lector con el concepto básico de las Directrices y de los planes que se elaborarán a partir de éstas.
- .2 **Disposiciones obligatorias:** Esta sección brinda orientación para asegurar que se cumplen las disposiciones obligatorias de la regla 26 del Anexo I y la regla 16 del Anexo II del Convenio.
- .3 **Disposiciones no obligatorias:** Esta sección brinda orientación para incorporar información adicional en el plan. Dicha información, si bien no se prescribe en la regla 26 del Anexo I ni en la regla 16 del Anexo II del Convenio, puede ser exigida por las autoridades locales de los puertos en que haga escala el buque, o simplemente se puede incluir a fin de prestar ayuda adicional al capitán del buque en una situación de emergencia. Esta sección también ofrece orientación acerca de la puesta al día del plan y la realización de ensayos.

1.3 **Principios básicos de las Directrices:** El propósito de las Directrices es servir de punto de partida para elaborar planes destinados a determinados buques. Dada la gran variedad de buques que requieren planes, no resulta práctico proporcionar Directrices específicas para cada tipo de buque. Los redactores de los planes deben tomar en cuenta las numerosas variables de los buques. Éstas incluyen el tipo de buque y sus dimensiones, la carga, las propiedades físicas de la carga (aplicable sólo a los buques certificados para transportar sustancias nocivas líquidas (SNL) a granel, según se definen éstos en la regla 16 del Anexo II del Convenio y denominados en adelante "buques certificados para transportar SNL"), la derrota, y la estructura de gestión en tierra. Las Directrices no pretenden ser una recopilación de temas entre los cuales el redactor del plan elija algunos para elaborar un plan viable. En efecto, para que un plan sea eficaz y cumpla lo dispuesto en la regla 26 del Anexo I o en la regla 16 del Anexo II del Convenio, debe estar cuidadosamente adaptado al tipo de buque de que se trate. Las Directrices, utilizadas correctamente, asegurarán que en la elaboración del plan se tengan en cuenta todos los aspectos pertinentes.

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

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

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

1.4.3 Para que el plan cumpla su función debe ser:

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

1.4.4 Los planes previstos en la regla 26 del Anexo I y en la regla 16 del Anexo II del Convenio deben ser un documento sencillo. Se aconseja encarecidamente utilizar diagramas secuenciales o listas de comprobaciones para orientar al capitán sobre las distintas medidas y decisiones necesarias para hacer frente a un suceso. Dichos diagramas o listas ofrecen información ordenada de manera lógica y rápidamente visible, lo que reduce el número de errores y descuidos que pueden producirse en situaciones de emergencia. No conviene incluir demasiada información sobre los pormenores del buque, la carga, etc., ya que por lo general figura en otras partes. Si tal información es pertinente, debe relegarse a los anexos para que el personal localice más rápidamente las partes operativas del plan.

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

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

1.4.7 El plan debería indicar claramente lo siguiente:

"Sin menoscabo de la responsabilidad de los propietarios de buques, algunos Estados ribereños consideran que les incumbe definir las técnicas y medios que hay que utilizar frente a un suceso que cause contaminación del mar y aprobar aquellas operaciones que pudieran dar lugar a una contaminación mayor, por ejemplo las de alijo. Por lo general, los Estados tienen derecho a ello en virtud del Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de Intervención, 1969) y del Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973 (Protocolo de 1973 relativo al Convenio de Intervención)."

## **2 DISPOSICIONES OBLIGATORIAS DE LA REGLA 26 DEL ANEXO I Y DE LA REGLA 16 DEL ANEXO II DEL CONVENIO**

2.1 En esta sección se recogen las Directrices correspondientes a cada una de las cuatro disposiciones obligatorias de la regla 26 del Anexo I y de la regla 16 del Anexo II del Convenio.

2.2 La regla 26 del Anexo I y la regla 16 del Anexo II del Convenio disponen que el plan incluya, por lo menos:

- a) el procedimiento que deben seguir el capitán u otras personas al mando del buque para notificar un suceso que entrañe contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas líquidas, de conformidad con lo prescrito en el artículo 8 y en el Protocolo I del presente Convenio<sup>1</sup>, basado en las Directrices elaboradas por la Organización<sup>2</sup>;
- b) la lista de las autoridades o las personas a quienes debe darse aviso en caso de suceso que entrañe contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas líquidas;
- c) una descripción detallada de las medidas que deben adoptar inmediatamente las personas a bordo para reducir o contener la descarga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas resultante del suceso; y
- d) los procedimientos y el punto de contacto a bordo para coordinar con las autoridades nacionales y locales las medidas de lucha contra la contaminación por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas que se tomen a bordo."

---

<sup>1</sup> Es decir, MARPOL 73/78.

<sup>2</sup> Véanse los "Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las Directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar", que la Organización aprobó mediante la resolución A.851(20). A fin de facilitar la consulta, véase asimismo la publicación de la OMI "Disposiciones, acordes con el MARPOL 73/78, relativas a los informes sobre sucesos en que estén involucradas sustancias perjudiciales".

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

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

2.3.1.1 Descargas efectivas: Se prescribe informar al Estado ribereño más próximo siempre que se produzca:

- .1 una descarga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas superior al nivel autorizado, sea cual fuere el motivo, incluidas las que se hagan para salvaguardar la seguridad del buque o la vida humana en el mar; o
- .2 una descarga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas efectuada en el curso de las operaciones del buque, que rebase la cantidad o el régimen instantáneo de descarga permitidos en virtud del presente Convenio<sup>1</sup>.

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

- .1 la índole de los daños, el fallo o la avería sufridos por el buque, sus máquinas o el equipo;
- .2 la situación del buque y su proximidad a tierra, u otros riesgos para la navegación;
- .3 las condiciones meteorológicas, mareas, corrientes y el estado de la mar; y
- .4 la densidad del tráfico.

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

- .1 daño, fallo o avería que afecte a la seguridad del buque, como, por ejemplo, abordaje, varada, incendio, explosión, fallo estructural, inundación, corrimiento de la carga; y
- .2 fallo o avería de las máquinas o el equipo, que menoscabe la seguridad de la navegación, como, por ejemplo, fallo o avería del aparato de gobierno, las máquinas propulsoras, el sistema electrógeno o las ayudas esenciales de a bordo para la navegación.

---

<sup>1</sup> Es decir, MARPOL 73/78.

2.3.2 Información exigida: En el plan deberá especificarse, con los detalles necesarios, el procedimiento para enviar la notificación inicial al Estado ribereño. Las Directrices aprobadas por la Organización mediante la resolución A.851(20) ofrecen las pautas necesarias al redactor del plan. El plan incluirá un modelo preestablecido de mensaje, del que se da un ejemplo en el apéndice II de las presentes Directrices. Se insta a los Estados ribereños a que tomen nota del cuadro 1 del apéndice II y acepten que la información que contiene es suficiente en una primera etapa. Convendría que las notificaciones complementarias o ulteriores se ajustasen a ese mismo modelo.

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

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

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

#### 2.4.3 Puntos de contacto con el Estado ribereño

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

2.4.3.2 El plan debería incluir en un apéndice la lista de organismos o funcionarios de las administraciones a los que corresponda recibir y dar curso al referido informe, elaborada y actualizada por la Organización de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Convenio. En el supuesto de que la lista no incluya un punto de contacto, o que no sea posible entrar en comunicación directamente con la autoridad competente sin excesiva demora, deberá aconsejarse al capitán que, por el medio más rápido de que disponga, informe a la radioestación costera, la estación designada de notificación del movimiento de buques o al centro coordinador de salvamento más próximos.

#### 2.4.4 Puntos de contacto con el puerto

2.4.4.1 Tratándose de buques surtos en puerto, la notificación del suceso a los organismos locales servirá para agilizar las medidas de intervención. La diversidad de tráfico a que se dedican los buques hace prácticamente imposible formular en las presentes Directrices un criterio definitivo para la confección de una lista de tales organismos en el marco del plan. En un apéndice del plan se incluirá información acerca de los puertos en que se hace escala con regularidad. Cuando ello no sea posible, se prescribirá en el plan que el capitán, al llegar a puerto, se informe del procedimiento de notificación a nivel local.

## 2.4.5 Puntos de contacto con los intereses navieros

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

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

## 2.5 Medidas para contener las descargas

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

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

- .1 Derrames resultantes de las operaciones: En el plan deberían figurar los procedimientos para limpiar sin riesgos los hidrocarburos o las sustancias nocivas líquidas derramados y contenidos en la cubierta. Esto puede hacerse utilizando el equipo y la mano de obra de a bordo o contratando los servicios de una compañía de limpieza. En ambos casos el Plan proporcionará orientación para la evacuación adecuada de los hidrocarburos y sustancias nocivas líquidas recogidos y de los materiales de limpieza.
  - .1.1 Fuga en las tuberías: En el plan debería facilitarse orientación concreta sobre la forma de actuar en caso de que se produzcan fugas en las tuberías.
  - .1.2 Rebose de los tanques: Se deberían incluir procedimientos para hacer frente al rebose de los tanques. Se deberían proponer soluciones, tales como el trasiego de carga o combustible a tanques vacíos o parcialmente vacíos, o la preparación de las bombas a fin de trasvasar a tierra el excedente.

- .1.3 Fuga en el casco: En el plan se debería indicar el modo de hacer frente a derrames debidos a una posible fuga en el casco. Esto puede incluir las medidas que procede tomar para reducir la presión de la carga en el tanque de que se trate, bien mediante trasiego interno o descarga a tierra. También se deberían indicar los procedimientos aplicables cuando no sea posible determinar en qué tanque se ha producido la fuga y para reparar las posibles fracturas del casco, con inclusión de advertencias en cuanto a los posibles efectos de las medidas correctivas sobre la estabilidad y los esfuerzos a que está sometido el casco.
- .2 Derrames debidos a siniestros: Los siniestros deberían tratarse en el plan, en una sección aparte. El plan debería incluir varias listas de comprobaciones u otros medios que permitan al capitán examinar los factores pertinentes al enfrentarse a un determinado siniestro<sup>3</sup>. Dichas listas de comprobaciones deben ajustarse a las características del buque y del producto o tipo de productos de que se trate. Particularmente, en el caso de los buques certificados para transportar SNL, las listas de comprobaciones u otros medios, por ejemplo, las "Características de los productos químicos líquidos propuestos para su transporte marítimo a granel" (hoja de datos), deberían indicar las propiedades físicas, el equipo de protección especial o las técnicas de intervención no habituales, según una presentación que se ajuste a lo dispuesto en la sección 1.4.4 de las presentes Directrices. Se podrá remitir a la hoja de datos o a documentos similares en los que se indican las características de las SNL. Convendría guardar con el plan una copia de dichos documentos pero no es necesario que éstos formen parte del plan. Además, se deberá indicar el personal al que se haya asignado la ejecución de las tareas previstas. Para determinar las funciones del personal será suficiente consultar los planos de lucha contra incendios y los cuadros de obligaciones existentes. A continuación se dan ejemplos de los siniestros que conviene prever:
- .2.1 encalladura;
  - .2.2 incendio o explosión;
  - .2.3 abordaje (con un objeto fijo o en movimiento);
  - .2.4 fallo del casco;
  - .2.5 escora excesiva;
  - .2.6 fallo del sistema de contención;
  - .2.7 reacciones peligrosas de la carga (para los buques certificados para transportar SNL);
  - .2.8 otros escapes de carga peligrosa (para los buques certificados para transportar SNL);

---

<sup>3</sup> Véase la sección 8 del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS).

- .2.9 pérdida de control ambiental de los tanques (para los buques certificados para transportar SNL);
- .2.10 inmersión o hundimiento;
- .2.11 naufragio o varada;
- .2.12 contaminación de la carga que entrañe una situación de peligro; (para los buques certificados para transportar SNL); y
- .2.13 emisión de vapores potencialmente peligrosos.

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

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

- .1 Al enfrentarse a un siniestro, lo primero que debe hacer el capitán es garantizar la seguridad del personal y del buque y tomar medidas para prevenir la agravación del suceso. Cuando los siniestros entrañen derrames habrá que considerar inmediatamente las medidas destinadas a prevenir los incendios, la exposición del personal a los vapores tóxicos y las explosiones, tales como el cambio de rumbo para situar el buque a barlovento de la carga derramada, el cierre de las tomas de aire que no sean esenciales, etc. Si el buque está varado y, por lo tanto no se puede maniobrar, habrá que eliminar las fuentes posibles de ignición y tomar medidas para evitar que penetren vapores tóxicos o inflamables en los espacios de alojamientos y de máquinas. Cuando sea posible maniobrar, el capitán, junto con las autoridades competentes en tierra, podrá tomar la decisión de llevar el buque a un lugar más apropiado a fin de, por ejemplo, facilitar las reparaciones de urgencia o las operaciones de alijo, o bien para reducir el riesgo que el buque suponga para las zonas costeras especialmente sensibles. Tales maniobras pueden estar sometidas a la jurisdicción del Estado ribereño (véase el párrafo 1.4.7).
- .2 Antes de adoptar medidas correctivas, el capitán recabará información detallada sobre los daños que haya sufrido su buque. Se llevará a cabo una inspección visual y se sondarán los tanques de carga y de combustible y los demás compartimientos. Habrá que tener sumo cuidado antes de retirar las tapas de sonda o de mirilla, especialmente cuando el buque está varado, ya que ello puede producir pérdida de flotabilidad.
- .3 Una vez evaluados los daños sufridos por el buque, el capitán podrá estar en condiciones de decidir las medidas que procede tomar para prevenir o reducir al mínimo cualquier nuevo derrame. Si se produce una avería en el fondo, se llegará al equilibrio hidrostático (según las propiedades físicas) con bastante rapidez, en particular si la avería es grave, en cuyo caso el tiempo disponible para tomar medidas preventivas suele ser, limitado. Cuando se produce una avería importante a

la altura de los tanques de combustible, de lubricantes o de carga, el combustible líquido o la carga se vacían rápidamente hasta que se alcanza el equilibrio hidrostático, disminuyendo entonces el caudal del derrame en función del régimen con que el agua que entra por debajo del combustible o de la carga desplaza a éstos. Si la avería es relativamente menor y se limita, por ejemplo, a uno o dos compartimientos, cabrá considerar el trasiego de la sustancia de los tanques con avería a los tanques intactos. Cuando considere la posibilidad de trasegar hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas de un tanque con avería a otro intacto, el capitán debe examinar (véase el párrafo 1.4.7):

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **3 DISPOSICIONES FACULTATIVAS**

3.1 Además de lo establecido en la regla 26 del Anexo I y en la regla 16 del Anexo II del Convenio, las prescripciones locales, las Directrices de la compañía de seguros o del propietario u armador, etc., pueden exigir que el plan contenga más indicaciones. Éstas pueden ser planos, diagramas y dibujos equipo de intervención de a bordo, información pública, mantenimiento de registros, información sobre las medidas de intervención específicas para el producto (para buques certificados para transportar SNL) y documentación de referencia.

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

3.3 Equipo de intervención: Es posible que algunos buques lleven a bordo equipo de lucha contra la contaminación. El tipo y la cantidad podrán variar considerablemente. Si se lleva dicho equipo, el plan debería incluir un inventario. También figurarán en él Directrices sobre su utilización sin riesgos y para ayudar al capitán a determinar en qué momento su uso está justificado. Habrá que cuidar de que el empleo de dicho equipo por la tripulación sea posible y conforme con los criterios de seguridad. Asimismo, debería indicarse en el plan las obligaciones del personal en cuanto a la distribución, la vigilancia y el mantenimiento del equipo. A fin de garantizar su utilización, eficaz y sin riesgos, el plan dispondrá lo necesario para la formación adecuada de los tripulantes. Él debería estipular que no se utilice ningún agente químico para combatir la contaminación en el mar sin la autorización del Estado ribereño interesado y que, cuando corresponda, tal autorización deberá pedirse también para usar el equipo de contención o de recuperación (véase el párrafo 1.4.7).

3.4 Coordinador en tierra de las actividades de lucha contra derrames, o persona competente: Orientación destinada al capitán para pedir la intervención inicial y coordinar esas actividades con la persona responsable de la movilización del personal y el equipo de intervención en tierra.

3.5 Empresas que puedan luchar contra los derrames de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas: Algunos Estados ribereños exigen que los buques tengan contratos con "empresas de lucha contra derrames" cuando los buques entran en sus puertos. Cuando los buques se dirijan hacia esos Estados, se recomienda que los recursos de intervención (personal y equipo) y su capacidad se determinen anticipadamente respecto de cada posible Estado rector del puerto. En otros Estados, en particular en aquellos que se mencionan en el párrafo 1.4.7, tales requisitos no existen en general.

3.6 Normas de planificación: Para facilitar las previsiones sobre la magnitud de los recursos de intervención que se requerirán, se deberían analizar distintas situaciones posibles y hacer los planes correspondientes (véase el párrafo 1.4.7).

3.7 Información pública: Los propietarios quizá deseen incluir en el plan indicaciones sobre cómo debe difundir información el capitán a los medios de comunicación. Estas indicaciones serán de tal índole que alivien la labor del personal del buque, muy ocupado ya con las operaciones de emergencia.

3.8 Mantenimiento de registros: Al igual que se hace con otros sucesos que entrañan cuestiones de responsabilidad, indemnización y reembolso, el propietario quizá desee incluir en el plan indicaciones para llevar un registro adecuado de los sucesos que causen contaminación por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas. En él, además de pormenorizar las medidas tomadas a bordo, podrían incluirse las comunicaciones establecidas con las autoridades exteriores, los propietarios y otras partes interesadas, junto con un breve resumen de la información y las decisiones transmitidas y recibidas. También se podrán ofrecer indicaciones sobre la recogida de muestras de los hidrocarburos o de las sustancias nocivas líquidas derramadas y de las que se transporten a bordo.

3.9 Revisión del plan: Se recomienda que el propietario, el armador o el capitán revisen con regularidad el plan para poner al día la información específica que proporciona. Conviene utilizar un sistema de puesta al día que permita captar rápidamente la nueva información e incluirla en el plan. Dicho sistema debería incorporar los dos elementos siguientes:

- .1 revisión periódica: el propietario o el armador revisarán el plan por lo menos cada año para tener en cuenta los cambios que se hayan producido en cuanto a la legislación o las normas locales, los nombres y los números de los puntos de contacto, las características del buque o las Directrices de la compañía;
- .2 examen del suceso: cada vez que a raíz de un suceso se utilice el plan, el propietario o el armador evaluarán su eficacia y efectuarán las modificaciones oportunas.

3.10 El plan carecerá de utilidad si el personal que lo vaya a emplear no está familiarizado con él. La realización periódica de ejercicios garantizará que el plan funcione como previsto y que los puntos de contacto y las comunicaciones especificadas sean exactos. Tales ejercicios podrán realizarse junto con otros ejercicios de a bordo y anotarse debidamente en un registro. Cuando los buques transporten equipo de lucha contra derrames, es muy importante que los tripulantes adquieran experiencia utilizándolo, lo que acrecentará la seguridad y la eficacia en situaciones de emergencia. Podrán asimismo definirse los procedimientos para impartir formación y realizar los ejercicios.

3.11 Salvamento: El plan debería contener información sobre las responsabilidades de la tripulación cuando, como resultado de un suceso, el buque resulte parcialmente averiado o totalmente descalabrado, y sobre qué situaciones se consideran peligrosas. En el plan se esbozará un proceso de adopción de decisiones que ayude al capitán a determinar cuándo debe obtenerse asistencia para el salvamento. El proceso de adopción de decisiones debería incluir las siguientes consideraciones, sin limitarse a ellas:

- .1 tierra o peligro para la navegación más próximos;
- .2 dirección y velocidad de deriva del buque;
- .3 situación y hora del impacto con el peligro para la navegación, de acuerdo con la dirección y velocidad de deriva del buque;
- .4 tiempo estimado para la reparación de los daños ocasionados por el siniestro; y
- .5 determinación del servicio de asistencia idóneo más próximo y del tiempo que requiere su intervención (por ejemplo, para la asistencia de un remolcador, cuánto tardará éste en llegar al lugar del siniestro y en asegurar el remolque). Cuando un buque en travesía sufra un siniestro que reduzca su maniobrabilidad, el capitán deberá establecer cuáles son sus posibilidades teniendo en cuenta el tiempo necesario para obtener asistencia, independientemente del tiempo calculado para la reparación. No sería prudente dudar en pedir asistencia cuando el tiempo necesario para la reparación excede del plazo en que cabe esperar ayuda.

## APÉNDICE I

### REFERENCIAS ADICIONALES PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MAR

Se recomiendan las siguientes publicaciones como referencia adicional para elaborar los planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar:

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

Organización Marítima Internacional (OMI)

ISBN 92 801 1330 5

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

4 Albert Embankment, Londres SE1 7SR, Reino Unido

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

OMI

ISBN 92 801 1261 9

A la venta en español, francés e inglés

Manual sobre contaminación química (Parte 1: Evaluación del problema y medios de respuesta)

OMI

ISBN 92 801 1223 6

A la venta en español, francés e inglés

Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (GPA)

OMI

ISBN 92 801 1269 4

A la venta en español, francés e inglés

Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (CIQ)

OMI

ISBN 92 801 1315 1

A la venta en español, francés, inglés y ruso

Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (CGrQ)

OMI

ISBN 92 801 1302 X

A la venta en español, francés, inglés y ruso

Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS)

OMI

ISBN 92 801 1311 8

A la venta en inglés

Reacción antiderrames de hidrocarburos en el mar

Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF)

ISBN 0 948691 51 4

A la venta en español, francés e inglés en Witherby and Co. Ltd.,

32-36 Aylesbury Street, Londres EC1R OET, Reino Unido

Guía internacional de seguridad para petroleros y terminales petroleras

ISBN 0 948691 62 X

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

*Peril at Sea and Salvage - A Guide for Masters*

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

ISBN 0 948691 46 8

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

*Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum)*

ICS/OCIMF

ISBN 0 948691 36 0

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

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

OCIMF/ITOPF

ISBN 1 85609 016 7

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

*Tanker Safety Guide (Chemicals)* - Cámara Naviera Internacional (ICS)

The chamber of shipping, Carthusian Court

12 Carthusian Street, Londres EC1M 6EB, Reino Unido

*Ship to Ship Transfer Guide (Liquefied Gases)*

ICS/OCIMF/SIGTTO

ISBN 1 85609 0825

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

*Model Shipboard Oil Pollution Emergency Plan*

Cámara Naviera Internacional (ICS)

12 Carthusian Street, Londres EC1M 6EB, Reino Unido

*U.S. Code of Federal Regulations, Title 46, part 150, Compatibility of Chemicals*

A la venta en Superintendent of Documents, Government Printing Office, Washington, DC 20402, EE.UU.

*Chemical Hazards Response Information System (CHRIS) Hazardous Data Manual*

A la venta en Superintendent of Documents, Government Printing Office, Washington, DC 20402, EE.UU.

## APÉNDICE II

### MODELO DE PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MAR (POR HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS)<sup>4</sup>

Todos los planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar (por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas) deberían incluir el siguiente texto introductorio:

#### "INTRODUCCION

1 El presente plan se ha redactado conforme a las prescripciones de la regla 26 del Anexo I de la regla 16 del Anexo II del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978.

2 El plan tiene por objeto ofrecer orientación al capitán y los oficiales del buque sobre las medidas que es preciso adoptar si ocurre o es probable que ocurra un suceso que cause contaminación por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas.

3 El plan contiene toda la información e instrucciones operacionales que prescriben las Directrices. En los apéndices figuran los nombres, números de teléfono, télex, etc., de los diversos puntos de contacto a que se hace referencia en el plan, junto con otros materiales de referencia.

4 El plan ha sido aprobado por la Administración y, salvo lo previsto en el punto 5, el texto no deberá sufrir modificación ni revisión alguna sin el previo consentimiento de la Administración.

5 Los cambios que se vayan haciendo a la sección 5 y a los apéndices no necesitarán ser aprobados por la Administración. Los propietarios, armadores y gestores deberán mantener actualizados los apéndices."

---

<sup>4</sup> Se ruega asignar un título adecuado al plan de emergencia de a bordo contra la contaminación, haciendo referencia a la regla 26 del Anexo I o a la regla 16 del Anexo II del Convenio: para hidrocarburos únicamente, "plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos", para sustancias nocivas líquidas únicamente "plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas", y para el plan combinado de contaminación por hidrocarburos y sustancias nocivas líquidas, "plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar".

## ÍNDICE DE SECCIONES

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

### Apéndices

#### **SECCIÓN 1: PREÁMBULO**

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

#### **SECCIÓN 2: PRESCRIPCIONES DE NOTIFICACIÓN**

2 Esta sección tiene por objeto garantizar que se cumple lo dispuesto en la regla 26 del Anexo I y en la regla 16 del Anexo II del MARPOL 73/78, e incluirá información sobre los siguientes aspectos:

##### **2.1 Cuándo notificar**

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

##### **2.2 Información exigida**

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

CUADRO 1

<b>PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MAR (POR HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS<sup>5</sup>) MODELO DE NOTIFICACIÓN INICIAL</b>																									
AA (NOMBRE DEL BUQUE, DISTINTIVO DE LLAMADA, PABELLÓN)																									
BB (FECHA Y HORA DEL SUCESO, UTC)																									
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">H</td> <td style="text-align: center;">M</td> </tr> </table>						D	D	H	M																
D	D	H	M																						
CC (SITUACIÓN, LATITUD, LONGITUD) O DD (DEMORA, DISTANCIA A UNA MARCA TERRESTRE)																									
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">N</td> <td style="text-align: center;">S</td> </tr> </table>								d	d	m	m	N	S	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> </tr> </table>					d	d	d	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 100%; height: 20px;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Millas marinas</td> </tr> </table>			Millas marinas
d	d	m	m	N	S																				
d	d	d																							
Millas marinas																									
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">m</td> <td style="text-align: center;">E W</td> </tr> </table>								d	d	d	m	m	E W												
d	d	d	m	m	E W																				
EE (RUMBO)		FF (VELOCIDAD, NUDOS)																							
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> <td style="text-align: center;">d</td> </tr> </table>					d	d	d	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">km</td> <td style="text-align: center;">km</td> <td style="text-align: center;">1/10</td> </tr> </table>						km	km	1/10									
d	d	d																							
km	km	1/10																							
LL (DERROTA PROYECTADA)																									
MM (ESTACIONES RADIOELÉCTRICAS ESCUCHADAS)																									
NN (FECHA Y LUGAR DEL PRÓXIMO INFORME, UTC)																									
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> <td style="width: 25%; height: 20px;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">D</td> <td style="text-align: center;">H</td> <td style="text-align: center;">M</td> </tr> </table>						D	D	H	M																
D	D	H	M																						
PP (TIPO Y CANTIDAD DE CARGA/COMBUSTIBLE A BORDO)																									
QQ (INDICACIÓN SUCINTA DE DEFECTOS/DEFICIENCIAS/AVERÍAS)																									
RR (INDICACIÓN SUCINTA DE LA CONTAMINACIÓN, INCLUIDA UNA ESTIMACIÓN DE LA CANTIDAD PERDIDA)																									
SS (BREVE INFORMACIÓN SOBRE LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS Y EL ESTADO DE LA MAR)																									
VIENTO	Dirección		Dirección																						
	Velocidad		Altura (m)																						
		MAR DE FONDO																							
TT (PORMENORES DE LOS CONTACTOS CON EL PROPIETARIO/ARMADOR/AGENTE DEL BUQUE)																									
UU (TAMAÑO Y TIPO DEL BUQUE)																									
ESLORA: (m)	MANGA: (m)	CALADO: (m)	TIPO:																						
XX (INFORMACIÓN ADICIONAL)																									
BREVES PORMENORES DEL SUCESO:																									
NECESIDAD DE ASISTENCIA EXTERIOR:																									
MEDIDAS ADOPTADAS:																									
NÚMERO DE TRIPULANTES Y PORMENORES DE CUALQUIER LESIÓN SUFRIDA:																									
PORMENORES DEL CLUB P e I Y DEL CORRESPONSAL LOCAL:																									
VARIOS:																									

**Nota:** El orden alfabético seguido en este modelo es similar al de los "Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las Directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar", adoptados por la Organización Marítima Internacional mediante la resolución A.851(20). Las abreviaturas no siguen totalmente el orden alfabético, ya que algunas de ellas se emplean para designar datos exigidos en otros modelos normalizados de notificación, por ejemplo en los utilizados para notificar la derrota.

<sup>5</sup> Véase la nota a pie de página número 4.

### 2.3 Con quién hay que ponerse en contacto

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

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

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

## SECCIÓN 3: MEDIDAS PARA CONTENER LAS DESCARGAS

3 Esta sección habrá de garantizar que se cumple lo dispuesto en la regla 26 del Anexo I y en regla 16 del Anexo II del MARPOL 73/78 acerca de las medidas para contener las descargas, e incluirá información sobre lo siguiente:

### 3.1 Derrames resultantes de las operaciones

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

### 3.2 Derrames debidos a siniestros

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

**CUADRO 2**

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

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

**SECCIÓN 4: COORDINACIÓN A NIVEL NACIONAL Y LOCAL**

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

**SECCIÓN 5: INFORMACIÓN ADICIONAL (FACULTATIVA)**

5 Esta sección ofrecerá la información adicional incluida en el plan a discreción de los propietarios. Dicha información, aun cuando no prescrita en la regla 26 del Anexo I o en la regla 16 del Anexo II del MARPOL 73/78, podrá ser exigida por las autoridades locales de los puertos en que haga escala el buque, o simplemente quedar incluida en el plan para ayudar al capitán del buque a hacer frente a una situación de emergencia. La información podrá incluir:

- .1 procedimientos para la revisión del plan;
- .2 procedimientos de formación y ejercicios;
- .3 procedimientos de mantenimiento del registro;
- .4 política de información pública de los propietarios o armadores;
- .5 etc.

(Véase la sección 3 de las Directrices).

## APÉNDICES

- 6 Como mínimo el plan llevará los siguientes apéndices:
- .1 Lista de puntos de contacto con el Estado ribereño (véase la sección 2.4.3 de las Directrices).
  - .2 Lista de puntos de contacto con el puerto (véase la sección 2.4.4 de las Directrices).
  - .3 Lista de puntos de contacto con los intereses navieros (véase la sección 2.4.5 de las Directrices).
  - .4 Planos y dibujos del buque (véase la sección 2.5.4 de las Directrices).
- 6.1 Además, podrá añadirse la siguiente información:
- .1 Diagrama secuencial simplificado (convendrá examinar la posibilidad de adaptarlo para exponerlo en los mamparos a bordo).
  - .2 Información pertinente sobre el papel y las responsabilidades de las autoridades nacionales y locales.
  - .3 Otros materiales de referencia.

**APÉNDICE ...**

**PUNTOS DE CONTACTO CON LOS INTERESES NAVIEROS**

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

a) Puntos de contacto con el propietario o el armador

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

b) Otros puntos de contacto con los intereses navieros

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

PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MAR  
(POR HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS<sup>6</sup>) -  
Diagrama secuencial simplificado

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

**DESCARGA DE HIDROCARBUROS O DE SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS (Probable o efectiva)**

**EVALUACIÓN DE LA NATURALEZA DEL SUCESO**

**MEDIDAS QUE SE HAN DE ADOPTAR**

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

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

\*\*\*

<sup>6</sup> Véase la nota a pie de página número 4.

