

ANEXO 8**RESOLUCIÓN MEPC.86(44)
aprobada el 13 de marzo de 2000****ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES
DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS**

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 enmendar las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos con el fin de garantizar la aplicación uniforme de dichas reglas,

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

1. APRUEBA las enmiendas a las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, 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 en caso de contaminación por hidrocarburos se elaboran de conformidad con lo estipulado en las presentes Directrices enmendadas, cuando los aprueben conforme a lo dispuesto en la regla 26 del Anexo I del MARPOL 73/78, en espera de su entrada en vigor.

ANEXO

ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

1 Enmiéndese el PRÓLOGO de modo que diga:

"PRÓLOGO

El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), es el principal instrumento de la OMI para prevenir la contaminación del mar. En la regla 26 del Anexo I de dicho Convenio se prescribe que todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas y todo buque no petrolero de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas deben llevar a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos aprobado por la Administración. Corresponde señalar que el MARPOL 73/78 se enmendó para incluir la regla 26 del Anexo I antes mencionada, como consecuencia de las disposiciones del artículo 3 1) a) del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (Convenio de Cooperación). Este instrumento dispone que determinados buques lleven a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos. El plan de a bordo prescrito por la regla 26 del Anexo I del MARPOL 73/78 es el mismo que el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos exigido en virtud del artículo 3 1) a) del Convenio de Cooperación.

La regla 16 del Anexo II del Convenio exige que todo buque de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas autorizado a transportar sustancias nocivas líquidas lleve a bordo un plan de emergencia contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas aprobado por la Administración. El plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas debería combinarse con el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, ya que la mayor parte de su contenido es idéntico y que, en caso de emergencia, un solo plan combinado a bordo resulta más práctico que dos planes distintos. En este caso, el plan se deberá denominar "Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar" a fin de diferenciarlo del plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas y del plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos. Tanto la regla 26 del Anexo I como la regla 16 del Anexo II exigen que los planes se ajusten a las Directrices elaboradas por la OMI.

El Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), en su 32º periodo de sesiones aprobó, mediante la resolución MEPC.54(32), las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, a fin de dar cumplimiento a lo prescrito en la regla 26 del Anexo I.

El CPMM, en su 44º periodo de sesiones, preparó las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar a fin de dar cumplimiento a lo prescrito en la regla 26 del Anexo I y en la regla 16 del Anexo II, sobre la base de las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos. Como resultado de este examen, el CPMM, en el mismo periodo de sesiones, también preparó enmiendas a las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos con miras a garantizar uniformidad en la aplicación de las mencionadas reglas y Directrices.

Asimismo, corresponde señalar que, con arreglo a estas Directrices o a las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por hidrocarburos o por sustancias nocivas líquidas, aprobadas mediante la resolución MEPC.85(44), los planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos aprobados por la Administración para los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas y para los buques no petroleros de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, de conformidad con las Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos aprobados mediante la resolución MEPC.54(32), no requieren modificación alguna.

En virtud de lo establecido en el artículo 5 del Convenio MARPOL 1973, todo buque obligado a poseer un certificado de conformidad con lo dispuesto en las reglas estará sujeto, mientras se halle en puertos o terminales mar adentro bajo jurisdicción de una Parte, a inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte. A este respecto, también estará sujeto a una inspección de ese tipo para comprobar si lleva un plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos.

Las presentes Directrices contienen información para elaborar planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos.

Los principales objetivos de las presentes Directrices son:

- ayudar a los propietarios de buques a elaborar planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos de conformidad con las citadas reglas; y
- ayudar a los Gobiernos a elaborar y promulgar la legislación nacional destinada a dar efectividad y aplicar dichas reglas.

En aras de la uniformidad, se ruega a los Gobiernos que se remitan a las presentes Directrices cuando preparen la reglamentación nacional pertinente."

2 Enmiéndese la última frase del párrafo 1.4 de modo que diga:

"Una planificación eficaz permite adoptar tales medidas de manera estructurada, lógica y oportuna."

3 Enmiéndese la primera frase del párrafo 1.4.4 de modo que diga:

"El plan previsto en la regla 26 del Anexo I del Convenio debe ser un documento sencillo."

4 Enmiéndese la última frase del párrafo 1.4.4 de modo que diga:

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

5 Enmiéndense la segunda y tercera frases del párrafo 1.4.6 de modo que digan:

"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 comprendan, será necesario hacer una versión del plan en el nuevo o los nuevos idiomas."

6 Se debería añadir el nuevo párrafo 1.4.7 siguiente después del 1.4.6:

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)."

7 Enmiéndese el párrafo 2.3.1.1.1 de modo que diga:

.1 "una descarga de hidrocarburos 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"

8 Enmiéndese el párrafo 2.4.3.1 de modo que diga:

"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, 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."

9 Enmiéndese la primera frase del párrafo 2.5.2.1 de modo que diga:

"En el plan deberían figurar los procedimientos para limpiar sin riesgos los hidrocarburos derramados y contenidos en la cubierta."

10 Enmiéndese el párrafo 2.5.2.2. de modo que diga :

".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 siniestro⁹. Dichas listas de comprobaciones deben ajustarse a las

⁹ Véase la sección 8 del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS).
\\IMO10\VOL2\USERS\STP\MEPC\44\20.doc
CD/S/VARIOS/varios 4/8/00

características del buque y del producto o tipo de productos de que se trate. 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 inmersión o hundimiento;
- .2.8 naufragio o varada;
- .2.9 emisión de vapores potencialmente peligrosos."

- 11 Enmiédese el párrafo 2.5.3 de modo que diga:

"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."

- 12 Enmiédense la segunda y tercera frases del párrafo 2.5.3.1.1, de modo que digan:

"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."(véase el párrafo 1.4.7).

- 13 Enmiédese la segunda frase del párrafo 2.5.3.1.2 de modo que diga:

"Se llevará a cabo una inspección visual y se sondarán los tanques de carga y de combustible y los demás compartimientos."

- 14 Enmiédese el párrafo 2.5.3.2 de modo que diga:

"2.5.3.2 Consideraciones relativas a la estabilidad y la resistencia: cuando a raíz de un siniestro se tomen medidas para reducir al mínimo el derrame de hidrocarburos 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.
 - .2 Cuando proceda, el plan incluirá una lista detallada de los datos que permitan calcular la estabilidad y la resistencia longitudinal con avería."
- 15 Se debería añadir "(véase el párrafo 1.4.7)" al final del párrafo 2.5.3.3.
- 16 Después del párrafo 2.5.3.3 añádase un nuevo párrafo 2.5.3.4 que diga:
- "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:
 - .2.1 equipo de protección; y
 - .2.2 peligros para la salud y la seguridad;
 - .3 métodos de contención y otras técnicas de intervención) por ejemplo, dispersión y absorción);
 - .4 operaciones de aislamiento;
 - .5 descontaminación del personal; y
 - .6 evacuación de los hidrocarburos y materiales de limpieza recuperados."
- 17 Se debería añadir "(véase el párrafo 1.4.7)" al final del párrafo 2.6.
- 18 Se debería añadir "(véase el párrafo 1.4.7)" al final del párrafo 3.3.

19 Los párrafos 3.4, 3.5, 3.6 y 3.7 pasan a ser 3.7, 3.8, 3.9 y 3.10 respectivamente, y añádanse los tres nuevos párrafos siguientes después del párrafo 3.3:

"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 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)."

20 Después del nuevo párrafo 3.10, añádase el nuevo párrafo 3.11 siguiente:

"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 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."

21 Apéndice I (Referencias adicionales para la elaboración de planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos). El número ISBN de la parte II del Manual sobre contaminación por hidrocarburos debería ser "92 801 1330 5".

22 Enmiéndese el párrafo 3.2 de la sección 3 (Medidas para contener las descargas) del Apéndice II (Modelo de plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos), de modo que diga:

"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 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 (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:"

23 Enmiéndese el "Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos - Organigrama simplificado", de modo que diga:

**PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS - 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, 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 y atenuar sus efectos. Estas medidas son de dos tipos: notificación y actuación.


