



Actualización

Anexo I del Convenio MARPOL: Manual avanzado para inspectores



serie monografías

Actualización
Anexo I del convenio MARPOL:
Manual avanzado para inspectores



2012

BREVE RESEÑA DE LOS AUTORES

Miguel J. Núñez Sánchez es ingeniero naval, diploma de Estudios Avanzados del programa “Ciencias y Tecnologías Navales y Oceánicas” por la UPM y Máster en “Derecho y Negocio Marítimo” por ICADE. Ha sido inspector (*surveyor*) de las Sociedades de Clasificación ABS y BV, del MoU de París y también Jefe de Área de Tecnología y Apoyo Técnico de la Dirección General de Marina Mercante. Actualmente es Agregado de Asuntos Marítimos en la Representación Permanente del Ministerio de Fomento en Londres, Reino Unido.

Esteban Molina Martín es ingeniero naval por la UPM. Tiene amplia experiencia en el sector naval, en el que ha desarrollado toda su vida profesional. Ha sido inspector (*senior surveyor*) de la Sociedad de Clasificación DNV y del MoU de París. En la actualidad es el Jefe de Servicio de Actualización Normativa de la Dirección General de Marina Mercante, Ministerio de Fomento.

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:
<http://publicacionesoficiales.boe.es>

Tienda virtual de publicaciones del Ministerio de Fomento:
www.fomento.es

Edita: Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Fomento©

NIPO: 161-12-064-2

NOTA PREVIA

El Anexo I del Convenio MARPOL está sometido a una continua evolución. Como ya indicábamos en la Nota Previa del libro es necesario realizar un ejercicio continuo de actualización.

En el momento del cierre de la edición del libro, en febrero de 2011, aún no estaban traspuestas a la legislación nacional algunas Directivas Europeas. Esto, junto con las novedades de las distintas sesiones de Comités y Subcomités de la OMI del calendario 2011 y 2012, hace necesaria la publicación de esta adenda, que incluye:

- trasposición de las directivas del Tercer paquete “Erika” a la legislación española;
- aquellos errores que inadvertidamente se publicaron en la primera edición;
- ligeras mejoras al texto y notas a pie de página;
- los asuntos tratados en la OMI, incluyendo:
 - la 53ª Sesión del Subcomité SLF,
 - la 15ª Sesión del Subcomité BLG,
 - las 54ª y 55ª Sesiones del Subcomité DE,
 - la 89ª y 90ª Sesiones del Comité MSC,
 - la 62ª y 63ª Sesiones del MEPC, y finalmente
 - la 27ª Sesión de la Asamblea;

Así pues a continuación se indican las modificaciones que el lector ha de hacer en el libro, hasta que se publique una nueva edición consolidada u otra Adenda.

Una de las ventajas que presenta esta adenda es que aquellos conocedores del Anexo I podrán, con una simple revisión de esta, conocer las novedades normativas que se presentan.

Se hace notar que:

- La publicación de esta adenda pone al día el Manual hasta enero de 2014 a falta de posibles interpretaciones unificadas, y que
- Las referencias a las interpretaciones unificadas son las relativas a la edición consolidada de 2006 de MARPOL. La reenumeración de estas se realizará en el momento que se publique una edición consolidada de este manual.

MADRID, Junio de 2012

1. CONTEXTO MARPOL

- **Página 6**, epígrafe relativo a las interpretaciones unificadas.
Añadir un subpárrafo que diga:

“El comité MEPC acordó que las interpretaciones unificadas (UIs) que se aprueben desde el MEPC 62 deberán ser difundidas como circulares MEPC.”

- **Página 7**, segundo párrafo.

Donde dice. *“Tanto las circulares MEPC-MSC.1/, .4/, .5....”*

eliminar .1/,

dejando *“Tanto las circulares MEPC-MSC.4/, .5....”*

- **Página 7**, último párrafo, parte final.

Donde dice *“...resolución”,*

se añadirá un pie de página *“*”* –pie de página– que indique

*“*En relación con el carácter jurídico, es decir, obligatorio o recomendatorio, de las directrices, que son resoluciones distintas de las enmiendas a los instrumentos, como por ejemplo la MEPC.108(49) o la MEPC 107(49) la resolución de la Asamblea A.911(22), en su párrafo 13, dispone que “cuando los Gobiernos Contratantes o las Partes en un Convenio de la OMI decidan que la implantación de determinados instrumentos, tales como directrices, manuales u orientaciones ha de hacerse con cierta discreción y flexibilidad, tales instrumentos deberán considerarse recomendatorios”.*

- **Página 9**, pie de figura,

debe decir *“Certificado de seguro o garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustibles de los buques”.*

- **Página 18**; penúltimo párrafo,

donde dice:

- *La ley fundamental es la **Ley Orgánica 27/1992 de Puertos del Estado y de Marina Mercante** (BOE n° 283, de 25.11.1992) modificada por: la ley 62/1997, de 26 de Diciembre (BOE n° 312, de 30.12.1997), la ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (BOE n° 284 de 27.11.2003) y la ley 33/2010, de 5 de agosto de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general (BOE n° 191 de 7.08.2010).*

debe decir

- *La ley fundamental es el **Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante**, que deroga a la Ley Orgánica 27/1992 de Puertos del Estado y de Marina Mercante (BOE n° 283, de 25.11.1992) modificada.*

- **Página 19;** cuadro

donde dice

*“**Ley Orgánica 27/1992. De 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de Marina Mercante. Aspectos relevantes en conexión con el Anexo I del Convenio MARPOL**”,*

debe decir

*“**Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Aspectos relevantes en conexión con el Anexo I del Convenio MARPOL**”*

- **Página 23,** segundo párrafo,

donde dice

“- Real Decreto 90/2003...Este real decreto se derogará próximamente con la transposición de la Directiva 2009/15/CE.....(DOCE 28.05.2009)...”.

debe decir.

“Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima. que traspone la directiva 2009/15/CE...” (El resto del párrafo permanece igual).

- **Página 23,** eliminar el párrafo,

*“- Real Decreto 862/2008 de 23 de mayo por el que se regula **la investigación de los accidentes e incidentes marítimos** y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos (BOE n° 136, de 5 de junio de 2008)”.*

- **Página 23,** último párrafo,

donde dice

“aun no traspuesta,....”

añadir

“...traspuesta como Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos”.

-
- **Página 25**, segundo párrafo,

donde dice

“...Cuando se trasponga...”

añadir

“...traspuesta como Real Decreto 799/2011, de 10 de junio, por el que se establecen las obligaciones que incumben al Ministerio de Fomento en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación marina sobre buques españoles2.

- **Página 25**, final de la página

añadir párrafo,

“De acuerdo a la Disposición adicional tercera del RD 800/2011 “Autorización al Director General de la Marina Mercante”, se autoriza a éste a “aplicar las Resoluciones de los diversos Comités de la Organización Marítima Internacional (OMI), con la finalidad de armonizar criterios de interpretación en materia de seguridad marítima, de la navegación, de la vida humana en la mar y de prevención y lucha contra la contaminación marina”.

2. ÚLTIMOS AVANCES DEL CONVENIO

- **Página 31**, tabla *Últimas enmiendas al Anexo I del Convenio*.

Última fila, columna “Resolución”

añadir “MEPC 189 (60)” y

añadir fila nueva debajo que diga:

| | | | | |
|-----------|------------|--------------|--|-----------------------------|
| 1/09/2013 | Capítulo 6 | MEPC.216(63) | | Modificación de la regla 38 |
|-----------|------------|--------------|--|-----------------------------|

- **Página 33**, tercer párrafo,

donde dice

“...Esta circular ha sido de nuevo modificada por la MEPC.1/Circ 676...”

debe decir

“Esta circular ha sido de nuevo modificada por la MEPC.1/Circ 676 y la MEPC.1/Circ 760”.

- **Página 34**, primer párrafo 1, séptima línea,

donde dice

“ampliado hasta 1 de julio de 2011 de conformidad con la propuesta presentada al BLG 13 y posteriormente aceptada en el MEPC 59...”

debe decir

“ampliado hasta el 1 de septiembre de 2011 de conformidad con la propuesta aceptada en el MEPC 62. Ver circular MEPC.1/Circ. 761 <<Directrices para el transporte de mezclas de hidrocarburos del petróleo y biocombustibles, 2011>>

- **Página 34**, segundo párrafo,

donde dice

“Desde el 1 de julio de 2011...”

debe decir

“Desde el 1 de septiembre de 2011”.

- **Página 35**, Añadir un párrafo al final.

"2.15 Arreglos regionales para las instalaciones portuarias de recepción"

Dados los problemas para el cumplimiento de la regla 38 en pequeños estados insulares se flexibiliza el cumplimiento de la regla por medio de arreglos regionales que contendrán un plan regional de instalaciones de recepción teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización"

- **Página 48**, quinto párrafo 5.

donde dice "...A 746 (18), A.948 (23) revocadas por la actual resolución A.997 (25) **<<Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación>>** enmendada parcialmente por la resolución A.1020(26) ..."

debe decir:

*"... A 746 (18), A.948 (23), A 997 (25), A.1020 (26) revocadas por la actual resolución A.1053 (27)... **<<Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011>>**".*

4. RÉGIMEN DE RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN

- **Página 55**, párrafo 4 subpárrafo 2,

donde dice, “- La resolución A.996 (25) establece... Es voluntario...”.

A continuación de “Es voluntario” se añadirán dos pie de página:

** De acuerdo a la disposición adicional única y como resultado de la trasposición de la Directiva 2009/21/EC (tal y como se trasponga en cada país y traspuesta en España como RD 799/2011) se prescribe que la Dirección General de la Marina Mercante, con anterioridad al 17 de junio de 2012, elaborará, implantará y mantendrá un sistema de gestión de la calidad para las actividades de inspección, auditoría y certificación de buques y tripulación relacionadas con los convenios internacionales especificados en el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI en su parte 1. Dicho sistema de gestión de la calidad se certificará con arreglo a las normas de calidad internacionales aplicables.*

*** Asamblea de la OMI adoptó la resolución A.1054 (27) <<Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (III C)>>, con miras a hacerlo obligatorio en un futuro.*

- **Página 55**, párrafo 8,

donde dice

“No sería de extrañar que en el futuro...”

debe decir:

“El Subcomité FSI está ultimando un código para las organizaciones reconocidas que será un instrumento refundido, ya que incluirá las resoluciones A.739(18) y A.789(19), con criterios para la evaluación y autorización de las organizaciones reconocidas. El proyecto de código sobre las organizaciones reconocidas se adoptará, previsiblemente, con carácter obligatorio”

- **Página 62**, párrafo 4,

donde dice:

“A la hora de realizar estas inspecciones la OMI ha adoptado los procedimientos de la... producir”

debe decir

“A la hora de realizar estas inspecciones se hace notar la Resolución de la Asamblea A.1052 (27) sobre los <<Procedimientos para la supervisión por el Estado Rector del Puerto (2011)>>, que deroga la resolución A.797 (19) enmendada. En su apéndice 3, se dan unas directrices para realizar las investigaciones e inspecciones acordes con lo estipulado en el Anexo I”

5. PRESCRIPCIONES SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE

- **Página 70**, pie de página número 74,

“Para los buques.....regla 23”

Modificar la fecha “1 de enero de 2007” por “1 de enero de 2010”.

- **Página 72**, último párrafo

En la expresión “...CE 417/2002”

Añadir “*” –pie de página–.

* El reglamento CE 417/2002 enmendado ha sido derogado por el reglamento CE 530/2012 que es un texto consolidado.

- **Página 75**, primer párrafo (viene de la página anterior), penúltima línea

donde dice

“(ver definiciones en el capítulo anterior)”

debe decir

“(ver definiciones en la página anterior)”.

6. LOS CONVENIOS DE FRANCOBORDO Y SOLAS EN LOS BUQUES. SU RELACIÓN CON EL CONVENIO MARPOL EN ASPECTOS ESTRUCTURALES MECÁNICOS Y DE SISTEMAS

- **Página 94**, primer párrafo

En la palabra "inspecciones"

se debe añadir un "*" –pie de página–

*"*Ver Circular MSC.1/Circ.1399 <<Directrices sobre los procedimientos para el mantenimiento y la reparación durante el servicio de los sistemas de revestimientos de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos>> y Ver MSC.1/Circ.1421 <<Directrices sobre las exenciones para los petroleros para crudos que se dedican exclusivamente al transporte y la manipulación de cargas que no provocan corrosión>>, que establece exenciones para los recubrimientos en tanques de carga de hidrocarburos benignos"*

- **Página 97**, después del cuarto párrafo,

Añadir

"Es importante que, al implantar el Código de Gestión de la Seguridad, la Compañía disponga de planes para la prevención de la contaminación. En este sentido la circular MEPC.1/Circ.759 <<Directrices relativas a un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos oleosos>> que sirve para ayudar a los propietarios de buques y armadores a elaborar planes de a bordo para la prevención de la contaminación por desechos oleosos procedentes de los espacios de máquinas de los buques en apoyo de los objetivos ambientales prescritos en el Código IGS".

- **Página 97**, sexto párrafo.

Añadir "*" –pie de página–

" Se ha adoptado una nueva redacción para el Capítulo XI-1 regla 2, con entrada en vigor el 1 de enero de 2014 que obliga a reconocer los buques sujetos a reconocimientos mejorados de acuerdo al <<Código Internacional sobre el Programa Mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de Graneleros y Petroleros, 2011 (CÓDIGO ESP 2011) >> adoptado por resolución A.1049 (27)"*

7. EVALUACIÓN DE LA ESTABILIDAD INTACTA Y EN AVERÍAS (REGLAS 27 Y 28)

— **Página 101**, pié de página 115.

donde dice

“...Para la aplicación del Código...,obligatoria”

debe decir,

“...Para la aplicación del Código, resolución MSC 267 (85), enmendado por MSC 319 (89), en su parte A, obligatoria”

8. SERVICIOS, EQUIPOS Y SISTEMAS PARA EL TRATAMIENTO DE HIDROCARBUROS A BORDO Y SU DESCARGA

- **Página 111 a 112**, último párrafo,

donde dice

“Las enmiendas adoptadas en el MEPC 59, de entrada en vigor el 1 de enero de 2011, suponen un paso más adelante en el tratamiento de los lodos al incluir, dentro del texto principal del reglamento, algunas de las interpretaciones unificadas que se hacían necesarias para la aprobación de los servicios de sentinas y lodos por la Administración o la Organización reconocida que actúe en su nombre. Estas enmiendas son aplicables a todos los buques y dan instrucciones sobre las características del tanque de residuos de hidrocarburos (fangos) obligando a:

- *tener una **bomba dedicada** a la eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos) a través de la conexión universal de descarga especificada en la regla 13 o cualquier bomba utilizada para el trasiego de residuos de hidrocarburos (fangos) a cualquier otro medio de eliminación aprobado, como un incinerador, caldera auxiliar con capacidad para incinerar residuos de hidrocarburos (fangos) u otros medios aceptables*
- *que las **conexiones con el sistema de sentinas**, si se disponen de ellas, para poder eliminar el agua decantada y aumentar el aprovechamiento, **sean por medio de tubería de drenaje con válvulas de cierre automático de accionamiento manual y medios de vigilancia visual del agua de los sedimentos**. Estos drenajes deberán ir a un tanque de aguas de sentina oleosas o a un pocete pero nunca al techo del doble fondo y sin conexión directa al sistema de tuberías de sentina. La idea que trasciende es que la cámara de máquinas se conserve limpia.*

debe decir

“Las enmiendas adoptadas en el MEPC 59, de entrada en vigor el 1 de enero de 2011 e interpretadas durante el MEPC 62, suponen un paso más adelante en el tratamiento de los lodos al incluir, dentro del texto principal del reglamento, algunas de las interpretaciones unificadas que se hacían necesarias para la aprobación de los servicios de sentinas y lodos por la Administración o la Organización reconocida que actúe en su nombre. Estas enmiendas son aplicables a todos los buques desde el 1 de enero de 2011, excepto la regla 12.2.2., aplicable a buques nuevos desde el 1 de enero de 2014, y dan instrucciones sobre las características del tanque de residuos de hidrocarburos (fangos) obligando a:

- *tener una **bomba dedicada** a la eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos) a través de la conexión universal de descarga especificada en la regla 13 o cualquier bomba utilizada para el trasiego de residuos de hidrocarburos (fangos) a cualquier otro medio de eliminación aprobado, como un incinerador, caldera auxiliar con capacidad para incinerar residuos de hidrocarburos (fangos) u otros medios aceptables*

- que las **conexiones con el sistema de sentinas**, si se disponen de ellas, para poder eliminar el agua decantada y aumentar el aprovechamiento, **sean por medio de tubería de drenaje con válvulas de cierre automático de accionamiento manual y medios de vigilancia visual del agua de los sedimentos**. Estos drenajes deberán ir a un tanque de aguas de sentina oleosas o a un pocete, pero nunca al techo del doble fondo, y sin conexión directa al sistema de tuberías de sentina. La idea que trasciende es que la cámara de máquinas se conserve limpia. Además no debería haber ninguna interconexión entre las tuberías de descarga de los tanques de fangos y las del agua de sentina que no sea una tubería común que conduzca a la conexión universal a tierra indicada en la regla 13. Sin embargo **en el caso de los buques entregados antes del 1 de enero de 2014, podrán aceptarse las disposiciones existentes**, cuando los tanques de residuos de hidrocarburos (fangos) tengan conexiones de descarga con los tanques de retención de aguas de sentina oleosas, el techo del doble fondo o los separadores de aguas oleosas. Ver Anexo 3 con comentarios adicionales a la regla 12.2 para los buques de bandera española.

— **Página 113**, párrafos 1 a 3

donde dice

“Las interpretaciones unificadas (IU) relativas a las reglas 12 y 14 –IU 15 a IU 21–, incluidos sus subpárrafos y en particular la interpretación unificada a la regla 12.3.–IU 17.1–limpieza de los tanques de fangos y descarga de residuos–, para los buques con fecha de puesta de quilla posterior al 31 de diciembre de 1990, que prohíbe conductos comunes para las aguas de sentina y los fangos que no sean la tubería común de descarga al colector de la conexión a tierra prescrita en la regla 13 del Anexo I.

De acuerdo a la interpretación unificada a la regla 12.2 es posible el trasiego de fangos utilizando la bomba destinada a la eliminación o cualquier bomba utilizada para el trasiego de residuos de hidrocarburos (fangos) a cualquier otro medio de eliminación aprobado. Así la tubería común de descarga a tierra no se debería utilizar como medio de trasiego salvo que sea para la eliminación de los fangos¹⁻². En este sentido se debe entender que el trasiego está ideado para proceder a la eliminación de los fangos por incineración, combustión en motores o calderas, evaporación, etcétera de acuerdo a lo indicado en el punto 3.2 del suplemento del certificado

En tanto en cuanto no se adopten en la legislación nacional de cada país prescripciones más específicas y restrictivas como la del sistema integrado SITAS, de la MEPC.1/Circ. 642 enmendada por MEPC.1/Circ. 676, no existe inconveniente en que, entre otras cosas, los drenajes de agua separada de sedimento de fangos pasen a los tanques de retención de aguas oleosas, siempre y cuando medie una válvula de cierre automático accionada manualmente, que no permita la circulación de sentinas hacia lodos y medios para la vigilancia visual³. Esto es consistente con las enmiendas de entrada en vigor el 1 de enero de 2011. De acuerdo con estas enmiendas el purgado directo a la sentina (techo de doble fondo) queda prohibida”.

¹ Referencias relativas a interpretaciones unificadas de acuerdo a MARPOL Edición Consolidada 2006

² Se puede utilizar la tubería común de descarga por aguas de sentina oleosas y residuos de hidrocarburos en el camino de descarga a tierra. Esta es la única interconexión entre sistemas salvo los medios de drenaje.

³ Lo normal es que exista un grifo de cierre automático de purga que al accionarse permita ver el efluente y este entre, a través de un embudo, al sistema de aguas de sentinas. La regla no prohíbe que exista una conexión con válvula de cierre automático y no retorno y visores de cristal, sin embargo estos visores se deterioran con el tiempo y no permiten la vigilancia visual del efluente.

debe decir

“Las interpretaciones unificadas (IU) relativas a las reglas 12 y 14 –IU 15 a IU 21–, incluidos sus subpárrafos y en particular la interpretación unificada a las reglas 12.2.1 –bomba destinada a la eliminación–, 12.2.2. –tuberías de descargas de los tanques de fangos–, para los buques construidos después del 1 de enero de 2014– y 12.3. –IU 17.1– limpieza de los tanques de fangos y descarga de residuos–, para los buques con fecha de puesta de quilla posterior al 31 de diciembre de 1990, prohíbe conductos comunes para las aguas de sentina y los fangos que no sean la tubería común de descarga al colector de la conexión a tierra prescrita en la regla 13 del Anexo I.

De acuerdo a la interpretación unificada a la regla 12.2.1 es posible el trasiego de fangos utilizando la bomba destinada a la eliminación o cualquier bomba utilizada para el trasiego de residuos de hidrocarburos (fangos) a cualquier otro medio de eliminación aprobado. Así la tubería común de descarga a tierra no se debería utilizar como medio de trasiego salvo que sea para la eliminación de los fangos¹. En este sentido se debe entender que el trasiego está ideado para proceder a la eliminación de los fangos por incineración, combustión en motores o calderas, evaporación, etcétera de acuerdo a lo indicado en el punto 3.2 del suplemento del certificado.

Asimismo de acuerdo a la regla 12.2.2 y la interpretación unificada –MEPC.1/Circ 753– no debería haber ninguna interconexión entre las tuberías de descarga de los tanques de fangos y las del agua de sentina que no sea una tubería común que conduzca a la conexión universal a tierra indicada en la regla 13. En el caso de los buques entregados antes del 1 de enero de 2014, podrán aceptarse las disposiciones existentes, cuando los tanques de residuos de hidrocarburos (fangos) tengan conexiones de descarga con los tanques de retención de aguas de sentina oleosas, el techo del doble fondo o los separadores de aguas oleosas, permitiendo que haya interconexiones entre las tuberías de descarga del tanque de fangos y las del agua de sentina. De no utilizarse esta interpretación se podría entender que la regla prescribe que los buques tuviesen conexiones de descarga a tierra y tuberías totalmente distintas, que conduzcan a dicha conexión.

Dado lo confuso del criterio se interpretaría esta regla del siguiente modo:

1.–Los buques españoles entregados el 1 de enero de 2014 o posteriormente cumplirán la regla 12 en su totalidad.

2.–Todos los buques españoles entregados hasta el 1 de enero de 2014 cumplirán lo indicado en la regla 12, excepto la regla 12.2.2. Dentro de éstos, los buques españoles con fecha de contrato desde el 1 de enero de 2011 ampliarán la regla 12.2.2, indistintamente de su puesta de quilla o entrega.

3.–En los buques desde cuya quilla fuera colocada, o cuya construcción se hallara en una fase equivalente desde el 31 de diciembre de 1990 hasta los buques españoles entregados hasta el 1 de enero de 2014 no habrá interconexiones entre las tuberías de descarga del tanque de fangos y las del agua de sentina, salvo la posible tubería común que conduzca a la conexión universal a tierra a la que hace referencia la regla 13 (se permitirá la descarga de aguas de sentinas a tierra a través de la conexión universal, pero este tramo de tubería no permitirá la entrada de lodos en el sistema de aguas de sentina). Sin embargo, podrán

¹ En el tramo final, justo antes de la descarga a tierra sí sería posible una conexión del servicio de aguas oleosas de sentina por medio, por ejemplo, de una válvula de no retorno para facilitar la descarga a través de la conexión universal.

disponerse medios para drenar el agua separada del sedimento de los tanques de fangos, mediante válvulas de cierre automático accionadas manualmente o de dispositivos equivalentes. No se permitirán las disposiciones existentes que contravengan lo indicado en este párrafo, si bien se permite que los tanques de residuos de hidrocarburos (fangos) tengan conexiones de descarga (solo drenaje) con los tanques de retención de aguas de sentina oleosas y el techo del doble fondo (solo drenaje), pero nunca con los separadores de aguas oleosas.

De manera interina, en los buques de registro distinto del español, sometidos a inspecciones del estado rector del puerto bastará que cumplan con lo indicado en la Circular MEPC.1/Circ 753.

— **Página 117**, último párrafo,

donde dice

“Finalmente un esquema del Sistema Integrado para el tratamiento de aguas de sentinas (SITAS) aprobado por circular MEPC.1/Circ 642 enmendada por MEPC.1/Circ. 676 es el siguiente:”

debe decir

“Finalmente un esquema del Sistema Integrado para el tratamiento de aguas de sentinas (SITAS) aprobado por circular MEPC.1/Circ 642 enmendada por MEPC.1/Circ. 676 y por MEPC.1/Circ 760 es el siguiente:”

— **Página 119**, después del párrafo 4

Añadir

“- Disponer de planes para la prevención de la contaminación, tal y como se infiere del Código IGS (ISM) de modo análogo a como se indica en la circular MEPC.1/Circ 759 <<Directrices relativas a un plan de a bordo para la prevención de la contaminación por deshechos oleosos>>”

— **Página 127**, texto de la imagen

Sustituir por éste

“Esquema de la zona de carga de popa de un petrolero de productos-químico. Se pueden distinguir el ODME y la descarga al mar del Anexo I, que se indica que está por debajo de la flotación. La regla 30.2 indica que solamente se instalará debajo de la flotación en circunstancias particulares como se indican en la regla 30.6”.

- **Página 136**, entre el párrafo 2 y el 3

Añadir otros dos:

*“En el caso de que se quiera añadir un equipo con objeto de mejorar su capacidad para tratar hidrocarburos emulsionados, de modo que el rendimiento de emulsionante de los separadores de agua e hidrocarburos que vaya a obtenerse mediante la instalación del equipo añadido pueda ser equivalente al de lo dispuesto en la resolución MEPC.107(49), se deberá seguir lo indicado por las << **Directrices y especificaciones De 2011 relativas al equipo añadido para modernizar el Equipo filtrador de hidrocarburos que se ajusta a lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33)**>> aprobadas por resolución MEPC. 205(62). Esta resolución consta de dos partes. La Parte 1 se refiere al **“equipo añadido que vaya a instalarse en un equipo filtrador de hidrocarburos específico aprobado en virtud de la resolución MEPC. 60(33)”**. La prueba del equipo añadido debería llevarse a cabo junto con la del equipo filtrador de hidrocarburos en el que está previsto que se instale el equipo añadido. Mientras la Parte 2 se refiere al **“equipo añadido que vaya a instalarse en cualquier equipo filtrador de hidrocarburos homologado de conformidad con lo dispuesto en la resolución MEPC.60(33)”**.*

Para ambos casos deberían someterse a prueba los sistemas eléctricos y electrónicos del equipo añadido de conformidad con las especificaciones para las pruebas ambientales que figuran en la parte 3 de la resolución MEPC.107(49).”

- **Página 136**, figura.

Añadir en el texto

“Las válvulas indicadas podrían sustituirse por otros elementos equivalentes, tal y como permita el texto de la resolución”.

- **Página 141**, párrafo 2,

Junto a “.. .monitor” añadir “*” – nota a pie–

*“*Las sustancias antes denominadas paraoleosas se siguen mencionando en la resolución MEPC 108 (49). Es importante determinar si el concepto “paraoleoso” procede dentro de la resolución, ya que las mezclas de biocombustible con hidrocarburo, si la proporción del primero es menor del 25%, pueden transportarse dentro del ámbito del Anexo I, lo cual es clave a la hora de determinar la aptitud o no del ODME para la descargas de las mezclas al mar”.*

9. CONTROL DE DESCARGAS OPERACIONALES

- **Página 161**, nota a pie 168,

donde dice

“Directrices para la consignación de operaciones en el Libro registro de hidrocarburos, Parte I y II distribuido como circular MEPC.1/Circ.736”

debe decir

“Orientaciones para la consignación de operaciones en el Libro registro de hidrocarburos, Parte I – Operaciones en los espacios de máquinas (todos los buques)- distribuido como circular MEPC.1/Circ 736 modificada y posteriormente distribuida como MEPC.1/Circ 736/Rev.1 y /Rev.2”

- **Página 167**, entre el tercer y cuarto párrafo,

añadir otro párrafo

“En virtud de la regla, y dadas las dificultades de implantación de la misma, se establece que los pequeños estados insulares en desarrollo podrán satisfacer las relativas a instalaciones de recepción fuera o dentro de las zonas especiales a través de arreglos regionales mediante planes regionales”.

- **Página 173**, párrafo 1,

donde dice

“...unidades flotantes”

debe decir

“...instalaciones flotantes”

ANEXO 3

Anexo I comentado. Apéndices de las interpretaciones unificadas

- **Página 226, Anexo 3.** Cuadro que figura en las páginas 226-227

añadir:

Transformaciones de petroleros de casco sencillo en bulkcarriers o graneleros

Ver la circular MSC-MEPC.2/Circ 10 <<Interpretaciones Unificadas sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Convenio de Líneas de Carga a las transformaciones de petroleros de casco sencillo en bulkcarriers o graneleros>>.

[Nota de los Autores]

- **Página 246 Anexo 3,** Regla 6, primer cuadro,

sustituir el segundo párrafo

“El Anexo 3, parte 1 de la resolución A.1053 (27) <<Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011>> establece como guía el alcance de cada una de las inspecciones: iniciales, anuales o intermedias por medio de puntos de comprobación”

- **Página 246, Anexo 3,** Regla 6, segundo cuadro,

donde dice

“A.997 (25) enmendada”

debe decir

“A.1053 (27).

— **Página 248, Anexo 3, Regla 6, segundo cuadro,**

Sustituir el último párrafo.

En la Unión Europea lo establecido por la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009 traspone las resoluciones indicadas en esta regla e intenta implantar a escala comunitaria un nivel de armonización de la responsabilidad derivada y garantizar la libre prestación de servicios. Se ha traspuesto al ordenamiento español como Real Decreto 877/2011, de 24 de junio. Las medidas a las que deben ajustarse las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques quedan establecidas en el Reglamento (CE) 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques.

[Nota de los Autores]

Página 248, Anexo 3, Regla 6.

Eliminar nota a pie.

Página 250, Anexo 3, Regla 6. Cuadro

Sustituir el último párrafo.

De acuerdo al artículo 12 del Convenio se investigarán los siniestros sobrevenidos a los buques bajo el ámbito de aplicación del Convenio. En buques SOLAS se hará de acuerdo al Código de Investigación de siniestros adoptado por resolución MSC. 255 (84) en virtud de la regla 6 del Capítulo XI-1, en vigor desde el 1 de enero de 2010. Para los buques fuera de este convenio se podrá utilizar el antiguo Código adoptado por resolución A.849 (20). En España las investigaciones se rigen por lo dispuesto en el Real Decreto legislativo 2/2011 de 5 de septiembre (Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante), el RD 394/2007 de 31 de marzo sobre medidas aplicables a buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en aguas marítimas Españolas y el RD 800/2011, de 10 de junio que traspone la Directiva 2009/18/CE por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la inspección de accidentes en el sector del transporte marítimo.

[Nota de los Autores]

- **Página 257, Anexo 3**, Regla 11. Nota a pie

donde dice

“Véanse los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, adoptados por la Organización mediante la resolución A.787(19), enmendada mediante la resolución A.882(21)”

debe decir

“Véase resolución de la Asamblea A.1052 (27) sobre los <<Procedimientos para la supervisión por el Estado Rector del Puerto (2011)>>”

- **Página 261, Anexo 3**, Regla 12. Cuadro

donde dice

“[INTERPRETACION UNIFICADA DE LA REGLA 12.2]”

debe decir

“[INTERPRETACION UNIFICADA DE LA REGLA 12.2.1]”.

- **Página 261, Anexo 3**, Regla 12, cuadro

Tras el primer párrafo añadir otro y añadir “*” –pie de página–

Regla 12.2.2 – Tuberías de descarga de los tanques de fangos

No debería haber ninguna interconexión entre las tuberías de descarga de los tanques de fangos y las del agua de sentina que no sea una tubería común que conduzca a la conexión universal a tierra indicada en la regla 13.

En el caso de los buques entregados antes del 1 de enero de 2014, podrán aceptarse las disposiciones existentes, cuando los tanques de residuos de hidrocarburos (fangos) tengan conexiones de descarga con los tanques de retención de aguas de sentina oleosas, el techo del doble fondo o los separadores de aguas oleosas.*

[INTERPRETACION UNIFICADA DE LA REGLA 12.2.1][MEPC.1/Circ 753]”.

En tanto en cuanto IMO no se pronuncie sobre esta interpretación en los buques se aplicará el siguiente criterio:

A la vista de las enmiendas a la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL, de entrada en vigor el 1 de enero de 2011, la aprobación de la circular MEPC.1/Circ 753 en la 62ª Sesión del Comité de Protección del Medio Marino y en tanto en cuanto no se disponga de otra manera por sucesivas enmiendas a la citada regla o la aprobación de interpretaciones unificadas, la regla 12 del Anexo I se interpretará como se indica a continuación:

1.–Los buques españoles entregados el 1 de enero de 2014 o posteriormente cumplirán la regla 12 en su totalidad.

2.–Todos los buques españoles entregados hasta el 1 de enero de 2014 cumplirán lo indicado en la regla 12, excepto la regla 12.2.2. Dentro de estos, en los buques españoles con fecha de contrato desde el 1 de enero de 2011 se cumplirá la regla 12.2.2, indistintamente de su puesta de quilla o entrega.

3.–En los buques españoles cuya quilla fuera colocada, o cuya construcción se hallara en una fase equivalente, el 31 de diciembre de 1990 hasta los buques españoles entregados el 1 de enero de 2014 no habrá interconexiones entre las tuberías de descarga del tanque de fangos y las del agua de sentina, salvo la posible tubería común que conduzca a la conexión universal a tierra a la que hace referencia la regla 13 (se permitirá la descarga de aguas de sentinas a tierra a través de la conexión universal, pero este tramo de tubería no permitirá la entrada de lodos en el sistema de aguas de sentina). Sin embargo, podrán disponerse medios para drenar el agua separada del sedimento de los tanques de fangos, mediante válvulas de cierre automático accionadas manualmente o de dispositivos equivalentes. No se permitirán las disposiciones existentes que contravengan lo indicado en este párrafo si bien se permite que los tanques de residuos de hidrocarburos (fangos) tengan conexiones de descarga (solo drenaje) con los tanques de retención de aguas de sentina oleosas y el techo del doble fondo (solo drenaje), pero nunca con los separadores de aguas oleosas.

De manera interina, en los buques de registro distinto del español, sometidos a inspecciones del estado rector del puerto bastará que cumplan con lo indicado en la Circular MEPC.1/Circ 753.

[Nota de los Autores]

Añadir “*” –nota a pie–

* Por buque entregado antes del 1 de enero de 2014 se entiende un buque:

- .1 cuyo contrato de construcción se formalice antes del 1 de enero de 2011;
- .2 de no haberse formalizado un contrato de construcción, cuya quilla sea colocada, o cuya construcción se halla en una fase equivalente, antes del 1 de enero de 2012; o
- .3 cuya entrega tenga lugar antes del 1 de enero de 2014.

– **Página 262, Anexo 3**, Regla 12. Cuadro que viene de la página anterior,

donde dice

“...MEPC.1/Circ. 642”

debe decir

“MEPC.1/Circ. 642 enmendada por MEPC.1/Circ. 676 y por MEPC.1/Circ 760”

- **Página 281, Anexo 3**, Regla 14. Cuadro (viene de la página anterior)

Añadir un párrafo final que diga.

Modernización del Equipo filtrador de hidrocarburos. Especificaciones de pruebas y rendimiento para su homologación

En el caso de que se quiera añadir un equipo con objeto de mejorar su capacidad para tratar hidrocarburos emulsionados, de modo que el rendimiento de emulsionante de los separadores de agua e hidrocarburos que vaya a obtenerse mediante la instalación del equipo añadido pueda ser equivalente al de lo dispuesto en la resolución MEPC.107(49), se deberá seguir lo indicado por las <<Directrices y especificaciones De 2011 relativas al equipo añadido para modernizar el Equipo filtrador de hidrocarburos que se ajusta a lo dispuesto en la resolución mepc.60(33)>> MEPC. 205 (62). Esta resolución no está todavía incorporada a la directiva de equipos marinos, pero se prevé su incorporación por la siguiente enmienda.

[Nota de los Autores]

- **Página 284, Anexo 3**, Regla 15. Cuadro bajo el punto 7

Sustituir por

De acuerdo al artículo 12 del Convenio se investigarán los siniestros sobrevenidos a los buques bajo el ámbito de aplicación del Convenio. En buques SOLAS se hará de acuerdo al Código de Investigación de siniestros adoptado por resolución MSC. 255 (84) en virtud de la regla 6 del Capítulo XI-1, en vigor desde el 1 de enero de 2010. Para los buques fuera de este convenio se podrá utilizar el antiguo Código adoptado por resolución A.849 (20). En España las investigaciones se rigen por lo dispuesto en la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de Marina Mercante, el RD 394/2007 de 31 de marzo sobre medidas aplicables a buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en aguas marítimas Españolas y el RD 800/2011, de 10 de junio que traspone la Directiva 2009/18/CE por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la inspección de accidentes en el sector del transporte marítimo.

[Nota de los Autores]

- **Página 284**, Anexo 3, Regla 15. Nota a pie de página relativa al cuadro.

Eliminar

- **Página 342, Anexo 3**, Regla 31. Cuadro al comienzo de la página

Sustituir por

Averías en Sistemas de vigilancia y control en petroleros con equipos instalados antes del 1 de enero de 2005

La frase “antes de dirigirse a un Puerto de reparaciones” significa un viaje a un puerto de carga y el consiguiente viaje cargado, considerando que durante el viaje cargado el ODME no sea operado y siempre que el equipo sea reparado en el puerto de descarga. En estas condiciones el tal viaje será aceptable en las siguientes condiciones: .1 el equipo puede operarse manualmente, .2 en el buque se deberá disponer de evidencia documental en el cuaderno de bitácora o en el libro de registro de hidrocarburos de que el sistema ha sido mantenido de acuerdo a las prescripciones del fabricante, .3 que el equipo ha sido utilizado y se dispone de registros que demuestren que el equipo ha funcionado durante las descargas (de lastre especialmente) antes de registrarse esta avería y que este fallo ha sido registrado en el libro de registro de hidrocarburos, .4 antes de la llegada al puerto de descarga se ha informado del fallo del equipo a las autoridades (estado rector del puerto y sociedad de clasificación) y, .5 que se han realizado todos los esfuerzos razonables para reparar el equipo antes de la partida del puerto de descarga.

[MEPC 36 (22)]

Si el ODME falla durante la limpieza de tanques cuando el petrolero se encuentra en ruta al puerto de carga la limpieza podrá continuar siempre y cuando exista un método documentado y planificado incluido en el manual y se registren las descargas.

El buque entonces podrá hacer un viaje cargado después del cual el ODME deberá ser reparado. Si las reparaciones no pueden hacerse en el puerto de descarga entonces al buque se le podrá permitir un viaje directamente a un puerto de reparación.

En caso de fallo del equipo se deberá registrar el mismo en el libro de registro de hidrocarburos, Parte II y deberá tomar las medidas oportunas para proceder a su reparación urgente notificando de ello a la Administración Marítima.

[Nota de los Autores]

Averías en Sistemas de vigilancia y control en petroleros con equipos instalados después del 1 de enero de 2005. Otras posibilidades de operación con medios manuales en caso de funcionamiento defectuoso del equipo (punto 6.11)

Adicionalmente a lo indicado en el epígrafe anterior para los equipos instalados antes del 1 de enero de 2005 se deberá cumplir lo siguiente.

Los medios de obtención de datos que habrá que utilizar si se produce un fallo en el sistema de monitorización se ajustarán a las prescripciones de la regla 31.4 del Anexo I del Convenio MARPOL con respecto al manual de operaciones aprobado por las Administraciones y serán los siguientes: .1 hidrocarbúmetro o sistema de muestreo: ubicación y medición de la interfaz hidrocarburos/agua utilizando el equipo prescrito en la regla 32, observación ocular de la superficie del agua contigua a la descarga de efluente y registro exacto en las secciones H e I de la Parte II del Libro registro de hidrocarburos de los datos para la descarga pertinentes; .2 caudalímetro: características de descarga de las bombas, etc.; .3 dispositivo indicador de la velocidad del buque: entrada manual del GPS o revoluciones por minuto del motor principal junto con otros parámetros, etc.; .4 unidad de tratamiento: cálculo y registro manuales; y .5 regulación de la descarga en el mar: accionamiento manual de las bombas y de las válvulas.

[Nota de los Autores]

— **Página 346 , Anexo 3**, Regla 15. Cuadro bajo el punto 7

Sustituir por

De acuerdo al artículo 12 del Convenio se investigarán los siniestros sobrevenidos a los buques bajo el ámbito de aplicación del Convenio. En buques SOLAS se hará de acuerdo al Código de Investigación de siniestros adoptado por resolución MSC. 255 (84) en virtud de la regla 6 del Capítulo XI-1, en vigor desde el 1 de enero de 2010. Para los buques fuera de este convenio se podrá utilizar el antiguo Código adoptado por resolución A.849 (20). En España las investigaciones se rigen por lo dispuesto en la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de Marina Mercante, el RD 394/2007 de 31 de marzo sobre medidas aplicables a buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en aguas marítimas Españolas y el RD 800/2011, de 10 de junio que traspone la Directiva 2009/18/CE por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la inspección de accidentes en el sector del transporte marítimo.

[Nota de los Autores]

— **Página 353; Anexo 3.** Regla 38. Párrafo 3

Añadir párrafo 3bis.

“3bis Los pequeños Estados insulares en desarrollo podrán satisfacer las prescripciones del párrafo 2 a través de arreglos regionales. Las Partes que participen en un arreglo regional elaborarán un plan regional de instalaciones de recepción teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Los Gobiernos de las Partes que participen en el arreglo informarán a la Organización para que ésta notifique a las Partes del presente Convenio:

- .1 la forma en que se tienen en cuenta las Directrices en el plan regional de instalaciones de recepción;*
- .2 los pormenores de los centros regionales de recepción de desechos de los buques que se hayan determinado; y*
- .3 los pormenores de los puertos que sólo dispongan de instalaciones limitadas.”*

— **Página 354; Anexo 3.** Regla 38. Párrafo 4

Añadir párrafo 4bis.

“4bis Los pequeños Estados insulares en desarrollo podrán satisfacer las prescripciones del párrafo 4 a través de arreglos regionales. Las Partes que participen en un arreglo regional elaborarán un plan regional de instalaciones de recepción teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

Los Gobiernos de las Partes que participen en el arreglo informarán a la Organización para que ésta notifique a las Partes del presente Convenio:

- .1 la forma en que se tienen en cuenta las Directrices en el plan regional de instalaciones de recepción;*
- .2 los pormenores de los centros regionales de recepción de desechos de los buques que se hayan determinado; y*
- .3 los pormenores de los puertos que sólo dispongan de instalaciones limitadas.”*

ANEXO 4

Directrices para efectuar reconocimientos en virtud del Convenio MARPOL

NOTA: Los nuevos puntos de comprobación corresponden a la resolución A.1053 (27) y se deben realizar los cambios respecto de ésta.

— **Página 375, Anexo 4,**

donde dice

“A. 997 (25) modificada por la resolución A.1020(26)”

debe decir

“A.1053(27)”

— **Página 376, Anexo 4,**

Añadir el punto siguiente:

“(HI) 1.1.1.7 examinar el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos o, si se trata de petroleros para productos o químicos, el plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar (MARPOL 90/04, Anexo I, regla 37);”

— **Página 377, Anexo 4.**

Eliminar el punto *“(HI) 1.1.2.10”* y

renumerar a continuación de éste.

— **Página 380, Anexo 4.**

Eliminar el punto *“(HI) 1.1.4.15”* y

renumerar a continuación de éste.

— **Página 381, Anexo 4.**

Sustituir el punto *“(HI) 1.1.6.1”* por éste.

“(HI) 1.1.6.1 confirmar que, si procede, se dispone de un plan de operaciones entre buques (STS) aprobado por la Administración (MARPOL, Anexo I, regla 41);”

-
- **Página 381, Anexo 4**, punto "(HI) 1.1.6.3",

Borrar el "2" junto a la palabra resolución.

"Añadir ""- pie de página-

*"*Resoluciones A.586(14) o MEPC.108(49), según corresponda."*

- **Página 381, Anexo 4.**

Eliminar el punto "(HI) 1.1.6.6" y

renumerar a continuación de éste.

- **Página 381, Anexo 4.**

El punto 1.1.6.8 de la resolución (plan de emergencia) estar duplicado, eliminar uno de ellos.

- **Página 383, Anexo 4,**

Añadir

"(HA) 1.2.1.20 confirmar que se encuentra a bordo el plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos o, si se trata de petroleros para productos y químicos, el plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar (MARPOL 90/04, Anexo I, regla 37)";

- **Página 383, Anexo 4**, punto (HA) 1.2.1.17.

Borrar el "3" junto a la palabra "calibración" y

Borrar "3 Para las instalaciones que deben cumplir lo dispuesto en la resolución MEPC.107(49)".

Añadir ""-pie de página-

*"*Para las instalaciones que deben cumplir lo dispuesto en la resolución MEPC.107(49)".*

- **Página 384, Anexo 4.**

Eliminar el punto "(HI) 1.2.2.2." y

renumerar a continuación de éste.

- **Página 384, Anexo 4**, Punto “(HA) 1.2.2.3” (nueva numeración“(HI) 1.2.2.2”)

Borrar el 4 junto a la palabra “final” y

Borrar “4 Véase la resolución MEPC.94(46) enmendada – Plan de evaluación del estado del buque.”.

Añadir “*” - pie de página-

*“*Véase la resolución MEPC.94(46) enmendada – Plan de evaluación del estado del buque.”*

- **Página 384, Anexo 4**, Punto “(HA) 1.2.2.4” (nueva numeración)

Borrar el “5” junto a la palabra “hidrocarburos” y

Añadir “*” - pie de página-

“ Para las instalaciones que deben cumplir la resolución MEPC.108(49)”.*

- **Página 384, Anexo 4**. Punto “(HI) 1.2.2.11”.

Eliminar

- **Página 384, Anexo 4**.

Añadir punto “(HI) 1.2.2.10”.

“(HI) 1.2.2.10 confirmar que, si procede, se dispone de un plan de operaciones entre buques (STS) aprobado por la Administración (MARPOL, Anexo I, regla 41);”

- **Página 391, Anexo 4**, Punto ((HR) 1.4.4.11.

Borrar “13G”.

ANEXO 5

Guía sobre cómo completar los inventarios del certificado. Apéndice II del Anexo I: modelo de certificado y suplementos A y B

— **Página 396**, párrafo 1, última frase.

donde dice

“...En la última versión del certificado (Res. MEPC 187 (59)) se han dejado de mencionar los tanques de mezcla, sin embargo estos se pueden aceptar como otros “medios aceptables”, al igual que cualquier otro método que haya aprobado la Administración”

debe decir

“Los tanques de mezcla deberán considerarse tanques de lodos y estar listados en el suplemento en el apartado 3.1, pero para ello deberán cumplir los requisitos específicos de los tanques de lodos que se prescriben en la regla 12 relativo a interconexiones, descargas y otros como la posibilidad de limpieza (DE 50/23/2 y discusiones posteriores)”

ANEXO 7

Directrices para la consignación de las operaciones en el libro de registro de hidrocarburos

- **Página 429, Anexo 7.** Segundo párrafo, parte final,

donde dice

“...Este texto se considera una guía que se publicará como circular MEPC.1/Circ 736”

debe decir

“...Este texto se considera una orientación aprobada como circular MEPC.1/Circ 736, “Orientaciones para la consignación de operaciones en el Libro registro de hidrocarburos, Parte I – Operaciones en los espacios de máquinas (todos los buques)- que fue enmendada y posteriormente distribuida como MEPC.1/Circ 736/Rev.1 y MEPC.1/Circ 736/Rev.2”.

- **Página 432, Anexo 7**

donde dice

“b) Consignación de los residuos de hidrocarburos (fangos) recogidos manualmente en el tanque de residuos de hidrocarburos (fangos) (el tanque enumerado en el apartado 3.1 del Suplemento del Certificado IOPP)”

debe decir

“b) Consignación de los residuos de hidrocarburos (fangos) cada vez que se recojan manualmente en el tanque de residuos de hidrocarburos (fangos) (el tanque enumerado en la sección 3.1 del Suplemento del Certificado IOPP)”.

- **Página 432, Anexo 7** Cuadro

Bajo “b) Consignación de los residuos de hidrocarburos (fangos) cada vez que se recojan manualmente en el tanque de residuos de hidrocarburos (fangos) (el tanque enumerado en la sección 3.1 del Suplemento del Certificado IOPP)”

el cuadro debe sustituirse por éste

| Fecha | Clave | Punto n° | Asiento de la operación y firma del oficial a cargo de la misma |
|-------------|-------|----------|---|
| dd-MES-aaaa | C | 11.1 | [nombre del tanque y designación indicados en sec. 3.1] |
| | | 11.2 | xx m ³ |
| | | 11.3 | xx m ³ |
| | | 11.4 | xx m ³ recogidos de [identificación de la fuente] |
| | | | firmado: (oficial a cargo, nombre y categoría) dd-mm-aaaa |

-
- **Página 435, Anexo 7**, primer párrafo.

donde dice

“3.-Uso de la clave D: Inicio no automático de la descarga en el mar, trasvase u otro método de eliminación de las aguas de sentina acumuladas en los espacios de máquinas”

debe decir

“3.-Uso de la clave D: inicio de la descarga no automática en el mar u otro método de trasvase o eliminación de las aguas de sentina acumuladas en los espacios de máquinas”.

- **Página 436, Anexo 7**,

donde dice

“e) Traspase de agua de sentinas desde un tanque de retención de aguas oleosas enumerado en 3.3 del suplemento del certificado IOPP de petroleros a un tanque de carga o slop”

debe decir

“e) Traspase de aguas de sentina desde un tanque enumerado en la sección 3.3 del Suplemento del Certificado IOPP al tanque de decantación de cubierta/carga”.

Bajo la tabla en la nota,

donde dice

“(punto 3.2.4)”

debe decir

“(punto 3.2.3)” y

donde dice

“(O)”

debe decir

“(J)”.

- **Página 437, Anexo 7**. primer párrafo.

donde dice

“4.-Uso de la clave E: Inicio automático de la descarga en el mar, trasvase u otro método de eliminación de aguas de sentina de la cámara de máquinas”

debe decir

“4.-Uso de la clave E: inicio de la descarga automática en el mar u otro método de trasvase o eliminación de las aguas de sentina acumuladas en los espacios de máquinas”

- **Página 438, Anexo 7**, primer párrafo,

donde dice

“b) Puesta en marcha del equipo filtrador de hidrocarburos, hidrocarbурómetro o el dispositivo de parada tras reparación”.

debe decir

“b) Cuando el equipo filtrador de hidrocarburos, el hidrocarbурómetro o el dispositivo de parada vuelven a funcionar correctamente.

- Bajo la tabla en la nota,

donde dice

“Nota: El estado del equipo filtrador de hidrocarburos incluye también los dispositivos de alarma y parada automática según el caso.

También debería anotarse un asiento en la clave “I” para indicar que la válvula de descarga en el mar se cerró herméticamente por no funcionar el equipo filtrador de hidrocarburos ni el hidrocarbурómetro”

debe decir

“Nota: El estado del equipo filtrador de hidrocarburos incluye también los dispositivos de alarma y parada automática, según el caso. También debería anotarse un asiento en la clave “I” para indicar que la válvula de descarga en el mar no estaba precintada habida cuenta de que había vuelto a funcionar el equipo filtrador de hidrocarburos o ni el hidrocarbурómetro. En la fecha en la que el equipo funcione de nuevo se consignará una nueva entrada F19/20/21 donde F19 será la fecha y hora del fallo del equipo y F20 las de puesta en marcha del equipo”

- **Página 438, Anexo 7**, punto “a) Contaminación accidental”. Cuadro

Sustituir por este cuadro

| Fecha | Clave | Punto nº | Asiento de la operación y firma del oficial a cargo de la misma |
|-------------|-------|----------|---|
| dd-MES-aaaa | G | 22 | hh:mm |
| | | 23 | Lugar o situación: xx grad. xx min. |
| | | 24 | Tipo y cantidad de residuos oleosos (si se conoce) |
| | | 25 | Circunstancias de la descarga |
| | | | firmado: (oficial a cargo, nombre y categoría) dd-mm-aaaa |

— **Página 438, Anexo 7**, punto “a) Toma de fuel oil”.

Sustituir por este cuadro

| Fecha | Clave | Punto n° | Asiento de la operación y firma del oficial a cargo de la misma |
|------------|-------|----------|--|
| dd-mm-aaaa | H | 26.1 | [Nombre del puerto] |
| | | 26.2 | Comienzo: dd-mm-aaaa, hh:mm; fin: dd-mm-aaaa, hh:mm |
| | | 26.3 | xxxx TM de HFO ISO-xxxxx x,x % S tomadas en los tanques: aaaa TM añadidas a [nombre del tanque y designación], que ahora contiene bbb TM cccc TM añadidas a [nombre del tanque y designación], que ahora contiene dddd TM firmado: (oficial a cargo, nombre y categoría) dd-mm-aaaa |

— **Página 439, Anexo 7**, punto “b) Toma de aceite lubricante a granel”.

Sustituir por este cuadro

| Fecha | Clave | Punto n° | Asiento de la operación y firma del oficial a cargo de la misma |
|------------|-------|----------|---|
| dd-mm-aaaa | H | 26.1 | [Nombre del puerto] |
| | | 26.2 | Comienzo: dd-mm-aaaa, hh:mm; fin: dd-mm-aaaa, hh:mm |
| | | 26.4 | xx TM [tipo de aceite] tomadas en los tanques: xx TM añadidas a [nombre del tanque y designación], que ahora contiene xx TM firmado: (oficial a cargo, nombre y categoría) dd-mm-aaaa |

— **Página 439, Anexo 7**, punto “b) Vaciado de fuel oil”.

Sustituir por este cuadro

| Fecha | Clave | Punto n° | Asiento de la operación y firma del oficial a cargo de la misma |
|------------|-------|----------|--|
| dd-mm-aaaa | I | | xxxx TM de HFO ISO-xxxxx HFO x,x % vaciadas de los tanques: xxxx TM extraídas de [nombre del tanque y designación], que ahora contiene xxx TM combustible vaciado a “identidad o nombre del receptor, es decir, gabarra, camión cisterna o instalación en tierra” en “nombre del puerto” comienzo: dd-mm-aaaa, hh:mm; fin: dd-mm-aaaa, hh:mm firmado: (oficial a cargo, nombre y categoría) dd-mm-aaaa |

