

La Gaceta



DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE HONDURAS

La primera imprenta llegó a Honduras en 1829, siendo instalada en Tegucigalpa, en el cuartel San Francisco, lo primero que se imprimió fue una proclama del General Morazán, con fecha 4 de diciembre de 1829.



Después se imprimió el primer periódico oficial del Gobierno con fecha 25 de mayo de 1830, conocido hoy, como Diario Oficial "La Gaceta".

AÑO CXXXVII TEGUCIGALPA, M. D. C., HONDURAS, C. A.

LUNES 9 DE NOVIEMBRE DEL 2015. NUM. 33,878

Sección A

Poder Legislativo

DECRETO No. 95-2015

EL CONGRESO NACIONAL,

CONSIDERANDO: Que la Constitución de la República de Honduras, garantiza el derecho al trabajo y a una remuneración justa y equitativa, así como a la Seguridad Social.

CONSIDERANDO: Que el Estado de Honduras a través de la Secretaría de Estado en los Despachos de Trabajo y Seguridad Social vela porque se respete y se cumplan las garantías laborales, seguridad social y las mejores condiciones de vida de los trabajadores, comprendida la gente de mar, así como todo lo establecido en el Código de Trabajo vigente; y a través de la Dirección General de la Marina Mercante aplica el marco normativo de las actividades marítimas referente a las normas sobre seguridad marítima, protección del medio ambiente marino y la formación y titulación de la gente de mar.

CONSIDERANDO: Que el Convenio sobre el Trabajo Marítimo CTM/MLC- 2006, constituye el "Cuarto Pilar" de la legislación internacional para la industria del transporte marítimo, cuyo propósito es establecer los derechos de la gente de mar a disfrutar de mejores condiciones de trabajo a bordo de los buques mercantes; además de asegurar un transporte marítimo

SUMARIO

Sección A Decretos y Acuerdos

PODER LEGISLATIVO

Decretos Nos.: 95-2015, 98-2015, 99-2015 y 103-2015.

A. 1-38

SECRETARÍA DE DERECHOS HUMANOS, JUSTICIA, GOBERNACIÓN Y DESCENTRALIZACIÓN

Acuerdo No. 494-2015

A.38-39

SECRETARÍA DE DESARROLLO ECONÓMICO

Acuerdos Ministeriales Nos.: 108-2015 y 109-2015.

A.39-42

SECRETARÍA DE AGRICULTURA Y GANADERÍA

Acuerdo No. 1093-15

A.42-48

Sección B
Avisos Legales
Desprendible para su comodidad

B. 1-72

de calidad, que complemente los convenios sobre la seguridad y la salud en el trabajo, formación, titulación y guardia de la gente de mar, la protección medioambiental creados por la Organización Marítima Internacional (OMI).

CONSIDERANDO: Que Honduras se destaca bajo estadística sólida de BIMCO/CEPAL-2010, como el país latinoamericano con mayor número de marinos embarcados y

ostenta la 12ava posición a nivel mundial. La estadística internacional estima que unos 15,000 hondureños embarcados han optado por la vida en el mar como medio de sustento- Vida Mejor-. Este alto número legitima, más que cualquier otro concepto, la presencia de la bandera hondureña en los mares del mundo.

CONSIDERANDO: Que de conformidad al Artículo 16 de la Constitución de la República, todos los tratados internacionales deben ser aprobados por el Congreso Nacional antes de su ratificación por el Poder Ejecutivo y de conformidad con el Artículo 205, Atribución 30; de la misma, es competencia del Congreso Nacional, aprobar e improbar los Tratados Internacionales que el Poder Ejecutivo haya Celebrado.

POR TANTO,

DECRETA:

ARTÍCULO 1.- Aprobar en todas y cada una de sus partes el **ACUERDO EJECUTIVO No. 21-DGTC, CONVENIO SOBRE TRABAJO MARÍTIMO CTM-ML-2006, adoptado por la Organización Internacional de Trabajo (OIT), el 7 de Febrero de 2006**, enviado por el Poder Ejecutivo a través de la Secretaría de Estado en los Despachos de Relaciones Exteriores y Cooperación Internacional, que literalmente dice:

“SECRETARÍA DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL. ACUERDO No.21-DGTC, Tegucigalpa, M.D.C., 14 de Octubre de 2014, EL PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS, ACUERDA: I.- Aprobar en toda y cada una de sus partes el **“Convenio Sobre Trabajo Marítimo CTM/MLC-2006”**, adoptado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) el 07 de Febrero del 2006, que literalmente dice: **“CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARITIMO, CTM/MLC-2006”**. La Conferencia General de la Organización

Internacional del Trabajo, Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo y congregada en dicha ciudad el 7 de febrero de 2006, en su nonagésima cuarta reunión; Deseando elaborar un instrumento único y coherente que recoja en lo posible todas las normas actualizadas contenidas en los convenios y recomendaciones internacionales sobre el trabajo marítimo vigentes, así como los principios fundamentales que figuran en otros convenios internacionales del trabajo, y en particular en: – el Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930 (núm. 29); – el Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87); – el Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98); – el Convenio sobre igualdad de remuneración, 1951 (núm. 100); – el Convenio sobre la abolición del trabajo forzoso, 1957 (núm. 105); – el Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (núm. 111); – el Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138), y – el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182); Teniendo presente el mandato fundamental de la Organización, esto es, promover condiciones de trabajo decentes; Recordando la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, 1998; Teniendo presente también que la gente de mar está amparada por las disposiciones de otros instrumentos de la OIT y tiene otros derechos reconocidos

La Gaceta

DIARIO OFICIAL DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS
DECANO DE LA PRENSA HONDUREÑA
PARA MEJOR SEGURIDAD DE SUS PUBLICACIONES

LIC. MARTHA ALICIA GARCÍA
Gerente General

JORGE ALBERTO RICO SALINAS
Coordinador y Supervisor

EMPRESA NACIONAL DE ARTES GRÁFICAS
E.N.A.G.

Colonia Miraflores
Teléfono/Fax: Gerencia 2230-4956
Administración: 2230-3026
Planta: 2230-6767

CENTRO CÍVICO GUBERNAMENTAL

como derechos y libertades fundamentales que rigen para todas las personas; Considerando que las actividades del sector marítimo se desarrollan en el mundo entero y que, por ende, la gente de mar necesita una protección especial; Teniendo presentes también las normas internacionales relativas a la seguridad de los buques, la protección de las personas y la calidad de la gestión de los buques contenidas en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado y el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, enmendado, así como los requisitos sobre formación y competencias de la gente de mar contenidos en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, enmendado; Recordando que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, establece un marco jurídico general con arreglo al cual deben regirse todas las actividades que se realicen en los mares y océanos y tiene una importancia estratégica como base para la acción y cooperación en el sector marítimo en los planos nacional, regional y mundial y que es necesario mantener la integridad de su contenido; Recordando que el Artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, define los deberes y obligaciones de los Estados del pabellón en relación, entre otras cosas, con las condiciones de trabajo, la dotación y las cuestiones sociales en los buques que enarbolan su pabellón; Recordando el párrafo 8 del Artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, según el cual en ningún caso podrá considerarse que la adopción de un convenio o de una recomendación por la Conferencia o la ratificación de un convenio por cualquier Miembro, menoscabará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo que garantice a los trabajadores condiciones más favorables que las previstas en el convenio o la recomendación; Decidida a procurar que este nuevo instrumento se formule de tal manera que tenga la mayor aceptación posible entre los gobiernos, los armadores y la gente de mar comprometidos con los principios del trabajo decente, que pueda actualizarse fácilmente y que facilite una aplicación y un control de la aplicación efectivos de sus disposiciones; después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la elaboración

de dicho instrumento, cuestión que constituye el único punto del orden del día de la reunión y, después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional, adopta, con fecha veintitrés de febrero de dos mil seis, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. **OBLIGACIONES GENERALES. Artículo I.** 1. Todo Miembro que ratifique el presente Convenio se compromete a dar pleno efecto a sus disposiciones de la manera prevista en el artículo VI para garantizar el derecho de toda la gente de mar a un empleo decente. 2. Los Miembros deberán cooperar entre sí para garantizar la aplicación y el control de la aplicación efectivos del presente Convenio. **DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN: Artículo II.** 1. A los efectos del presente Convenio y a menos que en disposiciones específicas se estipule otra cosa: a) la expresión autoridad competente designa al ministro, departamento gubernamental u otra autoridad facultada para dictar y controlar la aplicación de reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento con respecto al contenido de la disposición de que se trate; b) la expresión declaración de conformidad laboral marítima designa la declaración a que se hace referencia en la regla 5.1.3; c) la expresión arqueo bruto designa el tonelaje bruto calculado de conformidad con los reglamentos sobre arqueo contenidos en el Anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, o en otro convenio que lo sustituya; en el caso de los buques a los que se aplica el sistema provisional de medición de arqueo adoptado por la Organización Marítima Internacional, el arqueo bruto será el que figura en el apartado «OBSERVACIONES» del Certificado Internacional de Arqueo (1969); d) la expresión certificado de trabajo marítimo designa el certificado de trabajo marítimo a que se hace referencia en la regla 5.1.3; e) la expresión requisitos del presente Convenio designa los requisitos contenidos en los artículos, así como en el Reglamento y en la parte A del Código del presente Convenio; f) los términos gente de mar o marino designan a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio; g) la expresión acuerdo de empleo de la gente de mar abarca tanto el contrato de trabajo como el contrato

de enrolamiento; h) la expresión servicio de contratación y colocación de la gente de mar designa a toda persona, empresa, institución, agencia u otra entidad, pública o privada, cuya actividad consiste en contratar gente de mar por cuenta de los armadores o en colocarla al servicio de los armadores; i) el término buque designa a toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias; y, j) el término armador designa al propietario de un buque o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador. 2. Salvo que se disponga expresamente otra cosa, el presente Convenio se aplica a toda la gente de mar. 3. Cuando, a los efectos del presente Convenio, haya dudas sobre la condición de gente de mar de alguna categoría de personas, la cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas. 4. Salvo que se disponga expresamente otra cosa, el presente Convenio se aplica a todos los buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como los dhows y los juncos. El presente Convenio no se aplica a los buques de guerra y las unidades navales auxiliares. 5. Cuando haya dudas en cuanto a si el presente Convenio se aplica a un buque o a una categoría particular de buques, la cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas. 6. Cuando la autoridad competente determine que no sería razonable o factible en el momento actual aplicar algunos elementos particulares del Código a que se refiere el Artículo VI,

párrafo 1, a un buque o ciertas categorías de buques que enarbolan el pabellón del Miembro, las disposiciones pertinentes del Código no serán aplicables siempre y cuando el tema de que se trate esté contemplado de manera diferente en la legislación nacional, en convenios colectivos o en otras medidas. Sólo podrá recurrirse a dicha posibilidad en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas y únicamente respecto de buques con un arqueo bruto inferior a 200 que no efectúen viajes internacionales. 7. Toda decisión que un Miembro adopte de conformidad con los párrafos 3, 5 ó 6 del presente Artículo deberá comunicarse al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, quien la notificará a los Miembros de la Organización. 8. A menos que se disponga otra cosa, toda referencia al presente Convenio constituye también una referencia al Reglamento y al Código. **DERECHOS Y PRINCIPIOS FUNDAMENTALES. Artículo III.** Todo Miembro deberá verificar que las disposiciones de su legislación respetan, en el contexto del presente Convenio, los derechos fundamentales relativos a: a) la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva; b) la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio; c) la abolición efectiva del trabajo infantil; y, d) la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación. **DERECHOS EN EL EMPLEO Y DERECHOS SOCIALES DE LA GENTE DE MAR. Artículo IV.** 1. Toda la gente de mar tiene derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad. 2. Toda la gente de mar tiene derecho a condiciones de empleo justas. 3. Toda la gente de mar tiene derecho a condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo. 4. Toda la gente de mar tiene derecho a la protección de la salud, a la atención médica, a medidas de bienestar y a otras formas de protección social. 5. Todo Miembro, dentro de los límites de su jurisdicción, deberá asegurar que los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar enunciados en los párrafos anteriores de este Artículo se ejerzan plenamente, de conformidad con los requisitos del presente Convenio. A menos que en el Convenio se disponga específicamente otra cosa, dicho ejercicio podrá asegurarse mediante la legislación nacional, los convenios

colectivos aplicables, la práctica u otras medidas.

RESPONSABILIDADES EN MATERIA DE APLICACIÓN Y CONTROL DE LA APLICACIÓN. Artículo V.

1. Todo Miembro deberá aplicar y controlar la aplicación de la legislación o de otras medidas que haya adoptado para cumplir las obligaciones contraídas en virtud del presente Convenio por lo que se refiere a los buques y la gente de mar bajo su jurisdicción.

2. Todo Miembro deberá ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento de los requisitos del presente Convenio, lo cual incluye la realización de inspecciones periódicas, la presentación de informes, la aplicación de medidas de supervisión y el recurso a los procedimientos judiciales previstos por la legislación aplicable.

3. Todo Miembro deberá velar por que los buques que enarbolan su pabellón lleven un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima, según lo dispuesto en el presente Convenio.

4. Todo buque al que se aplique el presente Convenio podrá, de conformidad con la legislación internacional, ser sometido a inspección por un Miembro distinto del Estado del pabellón cuando el buque se encuentre en uno de los puertos de dicho Miembro, a fin de determinar si el buque cumple los requisitos del presente Convenio.

5. Todo Miembro deberá ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los servicios de contratación y colocación de gente de mar que se hayan establecido en su territorio.

6. Todo Miembro deberá prohibir las infracciones de los requisitos del presente Convenio y, de conformidad con la legislación internacional, establecer sanciones o exigir, en virtud de su propia legislación, la adopción de medidas correctivas adecuadas para desalentar tales infracciones.

7. Todo Miembro deberá cumplir sus responsabilidades en virtud del presente Convenio de tal manera que se asegure que los buques de los Estados que no hayan ratificado el presente Convenio no reciban un trato más favorable que los buques que enarbolan el pabellón de Estados que sí lo hayan ratificado.

REGLAMENTO Y PARTES A Y B DEL CÓDIGO. Artículo VI.

1. El Reglamento y las disposiciones de la parte A del Código son obligatorias. Las disposiciones de la parte B del Código no son obligatorias.

2. Todo Miembro se compromete a respetar los principios y derechos enunciados en el Reglamento y a aplicar cada regla en la forma prevista en las disposiciones correspondientes contenidas en la parte A del Código. Asimismo, los Miembros darán debida consideración al cumplimiento de sus responsabilidades en la forma prevista en la parte B del Código.

3. Todo Miembro que no esté en condiciones de aplicar los principios y derechos en la forma prevista en la parte A del Código podrá aplicar esta parte A mediante disposiciones de su legislación u otras medidas que sean sustancialmente equivalentes a las disposiciones de dicha parte A, a menos que en el presente Convenio se disponga expresamente otra cosa.

4. Sólo a efectos del párrafo 3 del presente Artículo, se considerará que toda ley, reglamento, convenio colectivo u otra medida de aplicación es sustancialmente equivalente, en el contexto de este Convenio, si el Miembro verifica que: a) favorece la realización plena del objeto y propósito general de la disposición o las disposiciones pertinentes de la parte A del Código; y, b) da efecto a la disposición o las disposiciones pertinentes de la parte A del Código.

CONSULTAS CON LAS ORGANIZACIONES DE ARMADORES Y DE GENTE DE MAR. Artículo VII.

En los casos en que en un Miembro no existan organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, toda excepción, exención o aplicación flexible del presente Convenio respecto de la cual éste exija la celebración de consultas con dichas organizaciones sólo podrá ser objeto de una decisión de ese Miembro previa consulta con el Comité a que se hace referencia en el Artículo XIII.

ENTRADA EN VIGOR. Artículo VIII.

1. Las ratificaciones formales del presente Convenio deberán ser comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

2. El presente Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.

3. El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

4. En lo sucesivo, el presente Convenio entrará en vigor para cada Miembro doce meses después de la fecha en que se haya

registrado su ratificación. **DENUNCIA. Artículo IX.** 1. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio podrá denunciarlo después de que haya expirado un período de diez años contado a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado. 2. Todo Miembro que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este Artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años y en lo sucesivo podrá denunciar el presente Convenio cuando expire cada período de diez años, en las condiciones previstas en este Artículo. **EFFECTOS DE LA ENTRADA EN VIGOR. Artículo X.** El presente Convenio revisa los convenios siguientes: Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7) Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (núm. 8). Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9). Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16). Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22). Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23). Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53). Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936 (núm. 54). Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55). Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56). Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 57). Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58). Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68). Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69). Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70). Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946 (núm. 72). Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73). Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74). Convenio sobre el

alojamiento de la tripulación, 1946 (núm. 75). Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946 (núm. 76). Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (núm. 91). Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92). Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949 (núm. 93). Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 (núm. 109). Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133). Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134). Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145). Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146). Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147). Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147). Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163). Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164). Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165). Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166). Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178). Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179). Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180). **FUNCIONES DE DEPOSITARIO. Artículo XI.** 1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de todas las ratificaciones, aceptaciones y denuncias del presente Convenio. 2. Cuando se hayan cumplido las condiciones enunciadas en el párrafo 3 del Artículo VIII, el Director General señalará a la atención de los Miembros de la Organización la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio. **Artículo XII.** El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a efectos de su registro de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, aceptaciones y denuncias registradas en virtud del

presente Convenio. **COMITÉ TRIPARTITO ESPECIAL.**

Artículo XIII. 1. El Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo examinará continuamente la aplicación del presente Convenio a través de un comité establecido por el Consejo de Administración con competencias específicas en el ámbito de las normas sobre el trabajo marítimo. 2. Para tratar de las cuestiones concernientes al presente Convenio, este Comité estará compuesto por dos representantes designados por el gobierno de cada uno de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio y por los representantes de los armadores y de la gente de mar que designe el Consejo de Administración, previa celebración de consultas con la Comisión Paritaria Marítima. 3. Los representantes gubernamentales de los Miembros que no hayan ratificado aún el presente Convenio podrán participar en el Comité, pero no tendrán derecho a voto respecto de ninguna cuestión que se aborde en virtud del presente Convenio. El Consejo de Administración podrá invitar a otras organizaciones o entidades a hacerse representar por observadores en el Comité. 4. Los derechos de voto de los representantes de los armadores y de la gente de mar en el Comité serán ponderados para garantizar que cada uno de estos Grupos tenga la mitad de los derechos de voto atribuidos al número total de los gobiernos representados en la reunión de que se trate y autorizados a votar en ella.

ENMIENDAS AL PRESENTE CONVENIO. Artículo XIV.

1. La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo podrá adoptar enmiendas a cualesquiera disposiciones del presente Convenio, de conformidad con el Artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo y con las normas y procedimientos de la Organización para la adopción de convenios. También podrán adoptarse enmiendas al Código con arreglo a los procedimientos previstos en el Artículo XV. 2. El texto de las enmiendas se remitirá, para su ratificación, a los Miembros cuyos instrumentos de ratificación del presente Convenio hayan sido registrados antes de la adopción de dichas enmiendas. 3. En el caso de los demás Miembros de la Organización, el texto del Convenio en su forma enmendada se les remitirá para su ratificación de conformidad con el artículo 19 de la Constitución. 4. Se considerará que las enmiendas han sido

aceptadas en la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones— de la enmienda o del Convenio en su forma enmendada, según el caso — de al menos 30 Miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial. 5. Las enmiendas que se adopten de conformidad con el Artículo 19 de la Constitución serán obligatorias únicamente para los Miembros de la Organización cuyas ratificaciones hayan sido registradas por el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. 6. En lo que atañe a los Miembros a que se refiere el párrafo 2 del presente Artículo, las enmiendas entrarán en vigor doce meses después de la fecha de aceptación mencionada en el párrafo 4 supra o doce meses después de la fecha en que se haya registrado su ratificación de la enmienda, si esta fecha fuera posterior. 7. En lo que atañe a los Miembros a que se refiere el párrafo 3 del presente Artículo y a reserva de lo dispuesto en el párrafo 9 del mismo, el Convenio en su forma enmendada entrará en vigor doce meses después de la fecha de aceptación mencionada en el párrafo 4 supra o doce meses después de la fecha en que se haya registrado su ratificación del Convenio, si esta fecha fuera posterior. 8. El presente Convenio permanecerá en vigor en su forma y contenido no enmendados para los Miembros cuya ratificación del Convenio se haya registrado antes de la adopción de la enmienda de que se trate, pero que no hayan ratificado dicha enmienda. 9. Todo Miembro cuya ratificación del presente Convenio se registre después de la adopción de la enmienda pero antes de la fecha a que se refiere el párrafo 4 del presente Artículo podrá especificar, en una declaración anexa al instrumento de ratificación, que su ratificación se refiere al Convenio sin la enmienda en cuestión. En el caso de una ratificación que venga acompañada de dicha declaración, el Convenio entrará en vigor para el Miembro de que se trate doce meses después de la fecha en que se haya registrado la ratificación. Cuando el instrumento de ratificación no venga acompañado de dicha declaración o cuando la ratificación se registre en la fecha o después de la fecha a que se refiere el párrafo 4, el Convenio entrará en vigor para el Miembro de que se trate doce meses después de la fecha en que se haya registrado la ratificación; después de su entrada en vigor de conformidad con el párrafo 7 del presente

Artículo, el Miembro en cuestión quedará obligado a respetar la enmienda, salvo que en dicha enmienda se estipule otra cosa.

ENMIENDAS AL CÓDIGO. Artículo XV. 1. El Código podrá ser enmendado ya sea mediante el procedimiento estipulado en el Artículo XIV o, salvo que se indique expresamente otra cosa, de conformidad con el procedimiento descrito en el presente Artículo. 2. El gobierno de cualquier Miembro de la Organización o el grupo de representantes de los armadores o el grupo de representantes de la gente de mar que hayan sido designados para formar parte del Comité mencionado en el Artículo XIII podrán proponer al Director General de la OIT enmiendas al Código. Toda enmienda propuesta por un gobierno deberá haber sido propuesta o apoyada al menos por cinco gobiernos Miembros que hayan ratificado el Convenio o por el grupo de representantes de los armadores o de la gente de mar a que se hace referencia en el presente párrafo. 3. Después de verificar que la propuesta de enmienda cumple con los requisitos del párrafo 2 que antecede, el Director General deberá comunicarla sin demora, junto con los comentarios o sugerencias que se consideren oportunos, a todos los Miembros de la Organización, invitándoles a enviar sus observaciones o sugerencias sobre la propuesta en un plazo de seis meses o cualquier otro plazo que fije el Consejo de Administración (que no podrá ser inferior a tres meses ni superior a nueve meses). 4. Al finalizar el plazo a que se refiere el párrafo 3 que antecede, la propuesta, acompañada de un resumen de cualesquiera observaciones o sugerencias hechas con arreglo a dicho párrafo, se remitirá al Comité para su examen en una reunión. Se considerará que una enmienda ha sido adoptada por el Comité si: a) por lo menos la mitad de los gobiernos de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio están representados en la reunión en que se examine la propuesta; b) una mayoría de por lo menos dos tercios de los miembros del Comité vota a favor de la enmienda; y, c) esta mayoría de votos favorables incluye por lo menos la mitad de los votos atribuidos a los gobiernos, la mitad de los votos atribuidos a los armadores y la mitad de los votos atribuidos a la gente de mar en su calidad de miembros del Comité inscritos en la reunión en que se someta a votación la propuesta. 5. Las enmiendas adoptadas de conformidad con el párrafo 4

que antecede deberán presentarse a la siguiente reunión de la Conferencia para su aprobación. Tal aprobación requerirá una mayoría de dos tercios de los votos emitidos por los delegados presentes. Si no se obtiene esa mayoría, la enmienda propuesta deberá remitirse al Comité para que éste la reexamine, si así lo estima conveniente. 6. Las enmiendas aprobadas por la Conferencia deberán ser notificadas por el Director General a cada uno de los Miembros cuya ratificación del presente Convenio se haya registrado antes de la fecha de la aprobación de la enmienda por la Conferencia. Estos Miembros son mencionados más adelante como «Miembros Ratificantes». La notificación deberá contener una referencia al presente Artículo y fijar el plazo que regirá para la comunicación de cualquier desacuerdo formal. Este plazo será de dos años a partir de la fecha de la notificación, a menos que, en el momento de la aprobación, la Conferencia haya fijado un plazo diferente, el cual será de por lo menos un año. A los demás Miembros de la Organización se les remitirá una copia de la notificación, con fines de información. 7. Toda enmienda aprobada por la Conferencia deberá considerarse aceptada, a menos que, al término del plazo fijado, el Director General haya recibido expresiones formales de desacuerdo de más del 40 por ciento de los Miembros que hayan ratificado el Convenio y que representen como mínimo el 40 por ciento del arqueado bruto de la flota mercante de los Miembros que hayan ratificado el Convenio. 8. Toda enmienda que se considere aceptada entrará en vigor seis meses después del vencimiento del plazo fijado para todos los Miembros ratificantes, excepto para los que hubieren expresado formalmente su desacuerdo con arreglo al párrafo 7 que antecede y no hubieren retirado tal desacuerdo de conformidad con el párrafo 11. Ello no obstante: a) antes del vencimiento del plazo fijado, todo Miembro ratificante podrá comunicar al Director General que la enmienda entrará en vigor para dicho Miembro sólo después de que éste haya remitido una notificación expresa de su aceptación y b) antes de la fecha de entrada en vigor de la enmienda, todo Miembro ratificante podrá comunicar al Director General que se declara exento de la aplicación de dicha enmienda durante un período determinado. 9. Las enmiendas que estén sujetas a la notificación señalada en

el apartado a) del párrafo 8 supra entrarán en vigor, para el Miembro que envíe dicha notificación, seis meses después de que éste haya comunicado al Director General su aceptación de la enmienda o en la fecha en que la enmienda entre en vigor por primera vez, si esta fecha fuera posterior. 10. El período a que se refiere el apartado b) del párrafo 8 supra no deberá exceder de un año desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda ni superar cualquier otro plazo más largo que pueda haber fijado la Conferencia en el momento de la aprobación de la enmienda. 11. Todo Miembro que haya expresado formalmente su desacuerdo con una enmienda podrá retirarlo en todo momento. Si el Director General recibe la comunicación de ese retiro después de la entrada en vigor de la enmienda, ésta entrará en vigor para dicho Miembro seis meses después de la fecha en que se haya registrado dicha comunicación. 12. Después de la entrada en vigor de una enmienda, el Convenio sólo podrá ser ratificado en su forma enmendada. 13. En la medida en que un certificado de trabajo marítimo se refiera a cuestiones comprendidas en una enmienda al presente Convenio que haya entrado en vigor: a) todo Miembro que haya aceptado dicha enmienda no estará obligado a hacer extensivos los privilegios del presente Convenio en lo que atañe a los certificados de trabajo marítimo expedidos a buques que enarbolan el pabellón de otro Miembro que: i) en virtud del párrafo 7 del presente Artículo, haya expresado formalmente su desacuerdo con la enmienda y no haya retirado dicho desacuerdo o, ii) en virtud del apartado a) del párrafo 8 del presente Artículo, haya anunciado que la aceptación está supeditada a su aprobación expresa ulterior y no haya aceptado la enmienda y, b) todo Miembro que haya aceptado dicha enmienda deberá hacer extensivos los privilegios del Convenio en lo que atañe a los certificados de trabajo marítimo expedidos a buques que enarbolan el pabellón de otro Miembro que, en virtud del apartado b) del párrafo 8 supra, haya notificado que no aplicará la enmienda durante un período determinado, con arreglo al párrafo 10 del presente Artículo. **IDIOMAS AUTÉNTICOS. Artículo XVI.** Las versiones inglesa y francesa del texto del presente Convenio son igualmente auténticas. **II. Someter a consideración del Soberano Congreso Nacional el Presente Acuerdo para los**

efectos del Artículo 205 numeral 30 de la Constitución de la República. COMUNIQUESE. (F Y S) JUAN ORLANDO HERNÁNDEZ ALVARADO, PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA. (F Y S) MIREYA AGÜERO DE CORRALES, SECRETARIA DE ESTADO EN EL DESPACHO DE RELACIONES EXTERIORES Y COMERCIO INTERNACIONAL”.

ARTÍCULO 2.- El presente Decreto entrará en vigencia a partir del día de su publicación en el Diario Oficial “LA GACETA”.

Dado en la ciudad de Tegucigalpa, Municipio del Distrito Central, en el Salón de Sesiones del Congreso Nacional, a los Nueve días del mes de Septiembre del Dos Mil Quince.

ANTONIO CESAR RIVERA CALLEJAS
PRESIDENTE

JOSÉ TOMÁS ZAMBRANO MOLINA
SECRETARIO

SARA ISMELA MEDINA GALO
SECRETARIA

Al Poder Ejecutivo.

Por Tanto: Ejecútese.

Tegucigalpa, M.D.C., 05 de octubre de 2015.

JUAN ORLANDO HERNÁNDEZ ALVARADO
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

EL SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL.

ROBERTO OCHOA MADRID

Poder Legislativo

DECRETO No. 98-2015

EL CONGRESO NACIONAL,

CONSIDERANDO: Que el Estado de Honduras es parte del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1947, el cual tiene por objeto la seguridad de los buques, mediante el establecimiento de normas de construcción, equipamiento y explotación, para garantizar su seguridad y de las personas embarcadas.

CONSIDERANDO: Que el Poder Ejecutivo, emitió mediante Acuerdo No.24-DGTC, del 3 de Noviembre de 2014, contentivo de la aprobación por parte de éste, del Protocolo SOLAS 88, relacionado al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar de 1974, referido a disposiciones relativas al reconocimiento y certificación, armonizadas con las correspondientes disposiciones de otros Tratados Internacionales.

CONSIDERANDO: Que de conformidad a la Atribución 30) del Artículo 205 de la Constitución de la República, es potestad del Congreso Nacional, aprobar o improbar los Tratados Internacionales que el Poder Ejecutivo haya celebrado.

POR TANTO,

D E C R E T A:

ARTÍCULO 1.- Aprobar en todas y cada una de sus partes el **ACUERDO No.24-DGTC**, tendiente al **PROTOCOLO SOLAS 88 (ACRÓNIMO DE LA DENOMINACIÓN INGLESA DEL CONVENIO “SAFETY OF LIFE AT SEA”,** relativo al **CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR DE 1974**, enviado por el Poder Ejecutivo a través de la Secretaría de Estado en los Despachos de Relaciones Exteriores y Cooperación Internacional, que literalmente dice:

“**SECRETARÍA DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL.** ACUERDO 24 DGTC. Tegucigalpa, M.D.C., 03 de Noviembre de 2014. EL PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA. **CONSIDERANDO:** Que la República de Honduras hace suyos los Principios y prácticas del Derecho Internacional que propenden a la solidaridad humana, al respeto de la autodeterminación de los pueblos, a la no intervención y al afianzamiento de la paz y la democracia universales. **CONSIDERANDO:** Que el Convenio Internacional sobre la Vida Humana en el Mar, siendo un valioso instrumento para la seguridad humana en los buques el cual fue introducido a nuestra legislación mediante Decreto No.157-84, publicado en el Diario Oficial La Gaceta del 19 de Febrero al 26 de marzo de 1985. Por tanto. **ACUERDA. ARTÍCULO PRIMERO:** Aprobar en todas y cada una de sus partes el Protocolo SOLAS 88 que literalmente dice: artículos del Protocolo de 1988 Relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974. Hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974, **RECONOCIENDO** que es necesario incorporar en el mencionado Convenio, disposiciones relativas a reconocimientos y certificación, armonizadas con las correspondientes disposiciones de otros instrumentos internacionales, **CONSIDERANDO** que el modo más eficaz de alcanzar ese objetivo es la conclusión de un Protocolo relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar, 1974, **CONVIENEN: Artículo I.** Obligaciones generales 1. Las Partes en el presente Protocolo se obligan a hacer efectivas las disposiciones del presente Protocolo y de su Anexo, el cual será parte integrante de aquél. Toda referencia al presente Protocolo supondrá también una referencia a su Anexo. 2. Entre las Partes en el presente Protocolo regirán las disposiciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, en su forma enmendada (en adelante llamado “el Convenio”), a reserva de las modificaciones y adiciones que se enuncian en el presente Protocolo. 3. Respecto a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio ni en el presente Protocolo, las Partes en el presente Protocolo aplicarán lo prescrito en el Convenio y en el presente Protocolo en la medida necesaria para garantizar que no

se da un trato más favorable a tales buques. **Artículo II.** Tratados anteriores. 1. El presente Protocolo reemplaza y deja sin efecto entre las Partes el Protocolo de 1978 relativo al Convenio. 2. No obstante lo estipulado en cualquier otra disposición del presente Protocolo, todo certificado que haya sido expedido en virtud de las disposiciones del Convenio y de conformidad con ellas y, todo suplemento de dicho certificado, expedido en virtud de las disposiciones del Protocolo de 1978 relativo al Convenio y, de conformidad con ellas y que sea válido cuando el presente Protocolo entre en vigor respecto de la Parte que expidió el certificado o el suplemento, conservará su validez hasta la fecha en que caduque de acuerdo con lo estipulado en el Convenio o en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio, según proceda. 3. Ninguna Parte en el presente Protocolo expedirá certificados en virtud o de conformidad con lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, adoptado el 1 de noviembre de 1974. **Artículo III.** Comunicación de información. Las Partes en el presente Protocolo se obligan a comunicar al Secretario General de la Organización Marítima Internacional (en adelante llamada “la Organización”) y a depositar ante él: a) el texto de las leyes, decretos, órdenes, reglamentaciones y otros instrumentos que se hayan promulgado acerca de las diversas cuestiones regidas por el presente Protocolo; b) una lista de los inspectores nombrados al efecto o de las organizaciones reconocidas con autoridad para actuar en nombre de tales Partes a efectos de aplicación de las medidas relativas a la seguridad de la vida humana en el mar, con miras a la distribución de dicha lista entre las Partes para conocimiento de sus funcionarios y una notificación de las atribuciones concretas asignadas a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad; y, c) un número suficiente de modelos de los certificados que expidan en virtud de lo dispuesto en el presente Protocolo. **Artículo IV.** Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión. 1. El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de marzo de 1989 hasta el 28 de febrero de 1990 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 3, los Estados podrán expresar su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo mediante: a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o

aprobación; o, b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o, c) adhesión. 2. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General de la Organización el instrumento que proceda. 3. Solamente podrán firmar sin reserva, ratificar, aceptar o aprobar el presente Protocolo o adherirse al mismo los Estados que hayan firmado sin reserva, ratificado, aceptado o aprobado el Convenio o que se hayan adherido a éste. **Artículo V.** Entrada en vigor 1. El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan cumplido las siguientes condiciones: a) cuando por lo menos quince Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50 % del tonelaje bruto de la marina mercante mundial hayan expresado su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo conforme a lo prescrito en el Artículo IV, y b) cuando se hayan cumplido las condiciones de entrada en vigor del Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, aunque el presente Protocolo no entrará en vigor antes del 1 de febrero de 1992. 2. Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Protocolo una vez satisfechas las condiciones para la entrada en vigor de éste, pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirá efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo o tres meses después de la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente, si ésta es posterior. 3. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo adquirirá efectividad tres meses después de la fecha en que fue depositado. 4. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Protocolo en virtud del Artículo VI del mismo, se considerará referido al presente Protocolo en su forma enmendada. **Artículo VI.** Enmiendas. Los procedimientos establecidos en el Artículo VIII del Convenio se aplicarán a las enmiendas al presente Protocolo, a condición de que: a) las referencias hechas en ese artículo al Convenio y a los Gobiernos Contratantes se entiendan como referencias al presente Protocolo y a las Partes en el presente Protocolo, respectivamente;

b) las enmiendas a los artículos del presente Protocolo y a su anexo sean aprobadas y entren en vigor de conformidad con el procedimiento aplicable a las enmiendas a los artículos del Convenio o al Capítulo I del anexo del Convenio; y, c) las enmiendas al apéndice del anexo del presente Protocolo puedan ser aprobadas y entrar en vigor de conformidad con el procedimiento aplicable a las enmiendas al anexo del Convenio no referidas al Capítulo I. **Artículo VII.** Denuncia. 1. El presente Protocolo podrá ser denunciado por una Parte en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el presente Protocolo haya entrado en vigor para dicha Parte. 2. La denuncia se efectuará depositando un instrumento al efecto ante el Secretario General de la Organización. 3. La denuncia surtirá efecto transcurrido un año a partir de la recepción, por parte del Secretario General de la Organización, del instrumento de denuncia o cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho instrumento. 4. Toda denuncia del Convenio hecha por una Parte se considerará como denuncia del presente Protocolo hecha por esa Parte. Dicha denuncia adquirirá efectividad en la misma fecha en que adquiera efectividad la denuncia del Convenio de conformidad con el párrafo c) del Artículo XI del Convenio. **Artículo VIII** Depositario. 1. El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado “el depositario”). 2. El depositario: a) informará a los Gobiernos de todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o que se hayan adherido al mismo, de: i. Cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, que se vayan produciendo y de la fecha en que se produzcan; ii. La fecha de entrada en vigor del presente Protocolo; iii. Todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo y de la fecha en que fue recibido dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto; b) remitirá ejemplares auténticos certificados del presente Protocolo a los Gobiernos de todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo. 3. Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el depositario remitirá a la Secretaría de las Naciones Unidas un ejemplar auténtico certificado del mismo a efectos de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas. **Artículo IX** Idiomas. El presente Protocolo está redactado en un solo

original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso y, cada uno de estos textos tendrá la misma autenticidad. Se hará una traducción oficial al italiano, la cual será depositada junto con el original firmado. EN FE DE LO CUAL los infrascritos,* debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo. HECHO EN LONDRES el día once de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho. *Se omiten las firmas. **CAPITULO I. DISPOSICIONES GENERALES.** **Parte A.** **Ámbito De Aplicación, Definiciones, etc. Regla 1.** **Ámbito de aplicación*** a) Salvo disposición expresa en otro sentido, las presentes reglas son aplicables solamente a buques dedicados a viajes internacionales. b) En cada capítulo se definen con mayor precisión las clases de buques a las que el mismo es aplicable y se indica al alcance de su aplicación. **Regla 2.** **Definiciones.** A los efectos de las presentes reglas y salvo disposición expresa en otro sentido, se entenderá: a) Por reglas, las contenidas en el anexo del presente Convenio; b) Por Administración, el Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque; c) Por aprobado, aprobado por la Administración; d) Por viaje internacional, un viaje desde un país al que sea aplicable al presente Convenio hasta un puerto situado fuera de dicho país o viceversa; e) Por pasajero, toda persona que no sea: i. El Capitán, un miembro de la tripulación u otra persona empleada u ocupada a bordo del buque en cualquier cometido relacionado con las actividades del mismo; y, ii. Un niño de menos de un año; f) Por buque de pasaje, un buque que transporta a más de 12 pasajeros; g) Por buque de carga, todo buque que no sea buque de pasaje; h) Por buque tanque, un buque de carga construido o adaptado para el transporte a granel de cargamentos líquidos de naturaleza inflamable; i) Por buque pesquero, un buque utilizado para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otras especies vivas de la fauna y flora marinas; j) Por buque nuclear, un buque provisto de una instalación de energía nuclear; k) Por buque nuevo, todo buque cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente, el 25 de mayo de 1980 o posteriormente; l) Por buque existente, todo buque que no es un buque nuevo, m) Por milla, una longitud igual a 1 852 m o 6 080 pies; n) Por fecha de vencimiento anual, el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración de que se trate. *Véase la Circular MSC-MEPC.5/Cir.4:

Interpretación unificada de la aplicación de las reglas que dependen de la fecha del contrato de construcción, la fecha de colocación de la quilla y la fecha de entrega a efectos de lo prescrito en los Convenios SOLAS y MARPOL. **Regla 3.** Excepciones. **a)** Salvo disposiciones expresas en otro sentido, las presentes reglas no serán aplicables a: i) Buques de guerra y buques para el transporte de tropas; ii) Buques de carga de arqueo bruto inferior a 500; iii) Buques carentes de propulsión mecánica; iv) Buques de madera; v) Yates de recreo no dedicados al tráfico comercial; vi) Buques pesqueros. **b)** Exceptuando lo expresamente prescrito en el Capítulo V, ninguna de las presentes disposiciones se aplicará a los buques que naveguen exclusivamente por los Grandes Lagos de América del Norte y el Río San Lorenzo, en los parajes limitados al Este por una línea recta trazada desde el cabo de Rosiers hasta West Point, en la isla Anticosti y, al Norte de dicha isla, por el meridiano de 63°. **Regla 4** Exenciones* **a)** Todo buque que no esté normalmente dedicado a realizar viajes internacionales pero en circunstancias excepcionales haya de emprender un viaje internacional aislado, podrá ser eximido por la Administración del cumplimiento de cualquiera de las disposiciones estipuladas en las presentes reglas, a condición de que cumpla con las prescripciones de seguridad que en opinión de la Administración sean adecuadas para el viaje que haya de emprender. **b)** La Administración podrá eximir a cualquier buque que presente características de índole innovadora del cumplimiento de cualquiera de las disposiciones incluidas en los capítulos II-1, II-2, III y IV de las presentes reglas, si su aplicación pudiera dificultar seriamente la investigación encaminada a perfeccionar las mencionadas características y su incorporación a buques dedicados a viajes internacionales. No obstante, el buque que se halle en ese caso habrá de cumplir con las prescripciones de seguridad que en opinión de la Administración resulten adecuadas para el servicio a que esté destinado y que por su índole garanticen la seguridad general del buque, además de ser aceptables para los Gobiernos de los Estados que el buque haya de visitar. La Administración que conceda cualquiera de las exenciones aquí previstas comunicará pormenores de las mismas y las razones que las motivaron a la Organización, la cual transmitirá estos datos a los Gobiernos Contratantes a fines de información. **Regla 5.** Equivalencias **a)** Cuando las presentes reglas estipulen la instalación

o el emplazamiento en un buque de algún accesorio, material dispositivo o aparato o de cierto tipo de éstos o que se tome alguna disposición particular, la Administración podrá permitir la instalación o el emplazamiento de cualquier otro accesorio, material, dispositivo o aparato o de otro tipos de éstos o que tome cualquier otra disposición en dicho buque, si, después de haber realizado pruebas o utilizado otro procedimiento conveniente, estima que los mencionados accesorios, material, dispositivo o aparato o, tipos de éstos o las disposiciones de que se trate, resultarán al menos tan eficaces como los prescritos por las presentes reglas. Véase la circular SLS.14/Circ.115 enmendada: Expedición de certificados de exención en virtud del Convenio SOLAS 1974 y de sus enmiendas. **b)** Toda Administración que, en concepto de sustitución, autorice el uso de algún accesorio, material, dispositivo o aparato o de un tipo de éstos o la adopción de una disposición comunicará a la Organización los correspondientes pormenores junto con un informe acerca de las pruebas que se hayan podido efectuar y la Organización transmitirá estos datos a los demás Gobiernos Contratantes para conocimiento de sus funcionarios. **Parte B Reconocimiento y Certificados* Regla 6.** Inspección y reconocimiento **a)** La inspección y el reconocimiento de buques, por cuanto se refiere a la aplicación de lo dispuesto en las presentes reglas y a la concesión de exenciones respecto de las mismas, serán realizadas por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar las inspecciones y los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella. **b)** Toda Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar las inspecciones y los reconocimientos prescritos en el párrafo a) facultará a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan: i. Exigir la realización de reparaciones en el buque; ii. Realizar inspecciones y reconocimientos cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto. La Administración notificará a la Organización cuales son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad. **c)** Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponden en lo esencial a los pormenores del certificado o

que es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin peligro para el buque ni las personas que se encuentren a bordo, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y a su debido tiempo notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, será retirado el certificado pertinente y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en el puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector de Puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado con la oportuna notificación a las autoridades competentes del Estado rector de puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente regla. Cuando proceda, el Gobierno del Estado rector del Puerto de que se trate se asegurará de que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que mejor convenga sin peligro para el buque ni las personas que se encuentran a bordo. **d)** En todo caso, la Administración garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia de la inspección o del reconocimiento y se comprometerá a hacer se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación. *Véase la Implementación uniforme a escala mundial del Sistema armonizado de reconocimiento y certificación (SARC), adoptada por la Asamblea de la Organización mediante la resolución A.883 (21); las Directrices para efectuar reconocimiento de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 2007 adoptada por la Asamblea de la Organización mediante la resolución A.997 (25), según sean enmendadas por la Organización; la circular MSC.1/Cir. 1223: Directrices para la planificación previa de los reconocimientos en dique seco de los buques no sujetos al programa mejorado de inspecciones; y la circular MSC.1/Circ.1290; Interpretación unificada de la expresión "Primer reconocimiento" utilizada en reglas del Convenio SOLAS †Véase la circular MSC/Circ.1010-MEPC/Cir382 Comunicación de información sobre la autorización concedida a las organizaciones reconocidas y la información obtenida del Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS).

Regla 7. Reconocimientos de buques de pasaje* **a)** Los buques de pasaje serán objeto de los reconocimientos indicados a continuación: **i.** Un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio; **ii.** Un reconocimiento de renovación, realizado cada 12 meses, salvo en los casos en que sean aplicables los párrafos b), e), f) y g) de la regla 14; **iii.** Reconocimientos adicionales, según convenga: **b)** Los citados reconocimientos se realizarán del modo siguiente: **i.** El reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa de la estructura, maquinaria y equipo del buque, incluidos la obra viva del buque y el interior y exterior de las calderas. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición, los materiales y los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, la instalación eléctrica, las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, los dispositivos de prevención de incendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios, los dispositivos y medios de salvamento, los aparatos náuticos de a bordo, las publicaciones náuticas, los medios de embarco para prácticos y demás equipo, cumplen con todas las prescripciones de las presentes reglas y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgadas en virtud de dichas reglas por la Administración para los buques que realicen el servicio a que el buque en cuestión esté destinado. El reconocimiento será también de tal índole que garantice que la calidad y la terminación de todas las partes del buque y de su equipo son satisfactorias en todo respeto y que el buque está provisto de luces, marcas y medios de emitir señales acústicas y de señales de socorro, tal como se prescribe en las disposiciones de las presentes reglas y el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor; **ii.** El reconocimiento de renovación comprenderá una inspección de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión, las máquinas y el equipo, incluida la obra viva del buque. El reconocimiento se realizará de modo que garantice que, por lo que se refiere a la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, la instalación eléctrica, las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, los dispositivos de prevención de incendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios, los

dispositivos y medios de salvamento, los aparatos náuticos de a bordo, las publicaciones náuticas, los medios de embarco para prácticos y demás equipos, el buque se encuentra en estado satisfactorio y es adecuado para el servicio a que está destinado y que cumple con las prescripciones de las presentes reglas y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgadas en virtud de dichas reglas por la Administración. Las luces, marcas, medios de emitir señales acústicas y señales de socorro que lleve el buque serán también objeto del mencionado reconocimiento a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas y con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor; *Véase la resolución A.794 (19): Reconocimiento e inspecciones de buques de pasaje de trasbordo rodado y la circular MSC/Cir.956: Directrices para las inspecciones no programadas, por parte de los Estados de abanderamiento, de buques de pasaje de transbordo rodado. iii. También se efectuará un reconocimiento adicional, ya general, parcial, según dicten las circunstancias, después de la realización de reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en la Regla 11 o siempre que se efectúen a bordo reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple totalmente con lo dispuesto en las presentes reglas y en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en virtud de dichas reglas por la Administración. c) **i.** Las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones mencionados en el párrafo b) de la presente regla serán tales que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, garanticen en todos los sentidos que el buque es idóneo para realizar el servicio a que se le destina; **ii)** Entre otras cosas, tales leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones sentarán las prescripciones que procederá a observar en las pruebas hidráulicas iniciales y ulteriores o en otras pruebas aceptables, a que habrá que someter las calderas principales y auxiliares, las conexiones, las tuberías de vapor, los recipientes de alta presión y los tanques de combustible de motores de combustión interna, así como los procedimientos de prueba que hayan de seguirse y los intervalos que medirán entre pruebas consecutivas. **Regla 8.** Reconocimiento

de los dispositivos de salvamento y otro equipo de los buques de carga. **a)** Los dispositivos de salvamento y otro equipo de seguridad de los buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 500 a que se hace referencia en el párrafo **b) i)**, serán objeto de los reconocimientos que se indican a continuación: **i.** Un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio; **ii.** Un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables los párrafos b), e), f) y g) de la regla 14; **iii.** Un reconocimiento periódico dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el cual podrá sustituir a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el párrafo a) iv); **iv.** Un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del Certificado de seguridad del equipo para buque de carga; **v.** Un reconocimiento adicional como el que se prescribe para los buques de pasaje en el párrafo b) iii) de la regla 7. **b)** Los reconocimientos a que se hace referencia en el párrafo a) se realizarán del modo siguiente: **i.** El reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa de los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios, los dispositivos y medios de salvamentos salvo las instalaciones radioeléctricas, los aparatos náuticos de abordaje y los medios de embarco para prácticos y demás equipo a los que sean aplicables los capítulos II-1, II-2, III y V, a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas, se encuentran en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio a que el buque esté destinado. Los planos del sistema de lucha contra incendios, las publicaciones náuticas, las luces, las marcas y los medios de emitir señales acústicas y las señales de socorro serán también objeto del mencionado reconocimiento a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas y, cuando proceda, con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor; * **ii.** El reconocimiento de renovación y el reconocimiento periódico comprenderán una inspección del equipo a que se hace referencia en el párrafo b) i) a fin de garantizar que cumple con las prescripciones pertinentes de las presentes reglas y con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor, se encuentra en estado satisfactorio y es adecuado para el

servicio a que el buque esté destinado; **iii.** El reconocimiento anual comprenderá una inspección general del equipo a que se hace referencia en el párrafo b) i), a fin de garantizar que ha sido mantenido de conformidad con el párrafo a) de la Regla 11 y continúa siendo satisfactorio para el servicio a que el buque esté destinado. **c)** Los reconocimientos periódico y anual a que hace referencia en los párrafos a) iii) y a) iv) se consignarán en el Certificado de Seguridad del equipo para buque de carga. **Regla 9.** Reconocimientos de las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga. **a)** Las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, de los buques de carga a los que sean aplicables los capítulos III y IV serán objeto de los reconocimientos indicados a continuación: **i.** Un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio; **ii.** Un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables los párrafos b), e), f) y g) de la regla 14; **iii.** Un reconocimiento periódico dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga; **iv.** Un reconocimiento adicional como el que se prescribe para los buques de pasaje en el párrafo b) iii) de la regla 7. **b)** Los reconocimientos a que hace referencia en el párrafo a) se realizan del modo siguiente: **i.** El reconocimiento inicial comprenderá una inspección de las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas; **ii.** El reconocimiento de renovación y el reconocimiento periódico comprenderán una inspección de las instalaciones radioeléctricas de los buques de carga, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas. **c)** Los reconocimientos periódicos a que se hace referencia en el párrafo a) iii) se consignarán en el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga. **Regla 10.** Reconocimiento de la estructura, las máquinas y el equipo de los buques de carga. **a)** Por lo que respecta a los buques de carga, la estructura, las máquinas y el equipo (sin que entren aquí los componentes en relación con los cuales se expida un Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y un Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga) a

los que se hace referencia en el párrafo b) i) serán objeto de los reconocimientos e inspecciones indicados a continuación: *Véase la Relación del equipo de seguridad aprobado para buques de carga (SLS.14/Circ.1). **i.** Un reconocimiento inicial, incluida una inspección de la obra viva del buque, antes de que éste entre en servicio;* **ii.** Un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables los párrafos b), e) y g) de la regla 14; **iii.** Un reconocimiento intermedio dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado de Seguridad de construcción para buque de carga, el cual podrá sustituir a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el párrafo a) iv); **iv.** Un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del Certificado de Seguridad de Construcción para buque de carga; **v.** Dos inspecciones, como mínimo, de la obra viva del buque durante cada período de cinco años salvo cuando sean aplicables los párrafos e) o f) de la regla 14. Cuando sean aplicables los párrafos e) o f) de la regla 14, este período de cinco años podrá ser prorrogado de modo que coincida con la prórroga de la validez del certificado. En todo caso, el intervalo entre cualquiera de estas dos inspecciones no excederá de 36 meses; **vi.** Un reconocimiento adicional como el prescrito para los buques de pasaje en el párrafo b) iii) de la Regla 7. **b)** Los reconocimientos y las inspecciones a que se hace referencia en el párrafo a) se realizarán del modo siguiente: **i.** El reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa de la estructura, las máquinas y el equipo del buque. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición los materiales, los escantillones y la calidad y la terminación de la estructura, las calderas y otros recipientes de presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, comprendidos el aparato de gobierno y los sistemas de control correspondientes, la instalación eléctrica y demás equipo cumplen con lo prescrito en las presentes reglas, se encuentran en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio a que el buque esté destinado y que se ha facilitado la necesaria información relativa a la estabilidad. En el caso de los buques tanque este reconocimiento comprenderá también una inspección de las cámaras de bombas, así como de los sistemas de tuberías de la carga, del combustible

y de ventilación y de los dispositivos de seguridad correspondientes; **ii.** El reconocimiento de renovación comprenderá una inspección de la estructura, las máquinas y el equipo a que se hace referencia en párrafo b) i), a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas, se encuentran en estado satisfactorio y son adecuados para el servicio a que el buque esté destinado; **iii.** El reconocimiento intermedio comprenderá una inspección de la estructura, las calderas y otros recipientes de presión, las máquinas y el equipo, el aparato de gobierno y los sistemas de control correspondientes y las instalaciones eléctricas, a fin de garantizar que continúan siendo satisfactorios para el servicio a que el buque esté destinado. En el caso de los buques tanque este reconocimiento comprenderá también una inspección de las cámaras de bombas, así como de los sistemas de tuberías de la carga, del combustible y de ventilación y de los dispositivos de seguridad correspondientes, y operaciones de prueba de la resistencia del aislamiento de las instalaciones eléctricas en las zonas peligrosas; **iv.** El reconocimiento anual comprenderá una inspección general de la estructura, las máquinas y el equipo a los que se hace referencia en el párrafo b) i), a fin de garantizar que han sido mantenidos de conformidad con el párrafo a) de la regla 11 y continúan siendo satisfactorios para el servicio a que el buque éste destinado; *Véase la circular relativa a la inspección del exterior del fondo del buque (PSLS.2/Circ.5) **v.** La inspección de la obra viva del buque y el reconocimiento de los correspondientes componentes inspeccionados al mismo tiempo se realizarán de modo que garanticen que continúan siendo satisfactorios para el servicio a que el buque éste destinado. **c)** Los reconocimientos intermedio y anual y las inspecciones de la obra viva del buque a que hace referencia en los párrafos a) iii), a) iv) y a) v) se consignarán en el Certificado de Seguridad de construcción para buque de carga.

Regla 11. Mantenimiento del estado del buque después del reconocimiento **a)** El estado del buque y de su equipo será mantenido de modo que se ajuste a lo dispuesto en las presentes reglas, a fin de garantizar que el buque seguirá estando, en todos los sentidos, en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para él mismo ni para las personas que pueda haber a bordo. **b)** Realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en las reglas 7, 8, 9, ó 10, no se efectuará ningún

cambio en la disposición estructural, las máquinas, el equipo y los demás componentes que fueron objeto del reconocimiento, sin previa autorización de la Administración. **c)** Siempre que el buque sufra un accidente o que se le descubra algún defecto y éste o aquél afecten a su seguridad o a la eficacia o a la integridad de sus dispositivos de salvamento u otro equipo, el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, al inspector nombrado o a la organización reconocida encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en las reglas 7, 8, 9 ó 10. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otro Gobierno Contratante, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente a la autoridad del Estado rector del puerto interesado, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán si se ha rendido ese informe.

Regla 12. Expedición o refrendo de certificados*. **a) i)** A todo buque de pasaje que cumpla con las prescripciones pertinentes de los Capítulos II-1, II-2, III, IV, y V y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes reglas se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado “Certificado de Seguridad para el buque de pasaje”. **ii)** A todo buque de carga que cumpla con las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1 y II-2 y con cualquier otra prescripción pertinentes de las presentes reglas (sin que entren aquí las relativas a sistemas y dispositivos de extinción de incendios y a planos de los sistemas de lucha contra incendios) se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado “Certificado de seguridad de construcción para buque de carga”. **iii)** A todo buque de carga que cumpla con las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1, II-2, III y V y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes reglas se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado de seguridad del equipo para buque de carga † *Véase la resolución A.791 (19): Aplicación a los buques existentes del Convenio Internacional sobre arqueo de buques, 1969. † Véase la circular relativa a la expedición de suplementos y documentos adjuntos (PSLS. 2/Cir.1). **iv)** A todo buque de carga que cumpla con las prescripciones pertinentes del capítulo IV y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes reglas se le expedirá, tras

un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado “Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga”.

v) 1) A todo buque de carga que cumpla con las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1, II-2, III, IV y V y con cualquier otra prescripción pertinente de las presentes reglas se le podrá expedir, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado llamado “Certificado de Seguridad para buque de carga”, en lugar de los certificados indicados en los párrafos a) ii), a) iii) y a) iv). 2) Toda referencia hecha en el presente capítulo a un Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, un Certificado de seguridad del equipo para buque de carga o un Certificado de Seguridad radioeléctrica para buque de carga, se entenderá hecha al Certificado de Seguridad para buque de carga, si éste se utiliza en lugar de esos otros certificados. vi) El Certificado de seguridad para buque de pasaje, el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga, el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga y el Certificado de seguridad para buque de carga a los que se hace referencia en los subpárrafos i), iii), iv) y v) llevarán como suplemento un Inventario del equipo. vii) Cuando a un buque le sea concedida una exención en virtud de lo dispuesto en las presentes reglas, y de conformidad con ella, se le expedirá un certificado llamado “Certificado de exención” además de los certificados prescritos en el presente párrafo. viii) Los certificados a los que se hace referencia en la presente regla serán expedidos o refrendados por la Administración o por cualquier persona u organización autorizada por ella. En todo caso, la Administración será plenamente responsable de los certificados. b) Los Gobiernos Contratantes no expedirán certificados en virtud de las disposiciones de los convenios para la seguridad de la vida humana en el mar de 1960, 1948 ó 1929 y de conformidad con ellas, después de la fecha en que se adquiera efectividad la aceptación del presente Convenio por parte del Gobierno interesado. **Regla 13** Expedición o refrendo de certificados por otro Gobierno. Todo Gobierno Contratante podrá, a petición de la Administración, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que satisface lo prescrito en las presentes reglas, expedir o autorizar a que expidan a este buque los certificados pertinentes de conformidad con las presentes reglas y, cuando proceda, refrendar o autorizar a que refrenden esos certificados. Todo certificado así expedido llevará

una declaración en el sentido de que fue expedido a petición del Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar y tendrá la misma fuerza y gozará del mismo reconocimiento que otro expedido en virtud de regla 12. **Regla 14.** Duración y validez de los certificados* a) Todo Certificado de seguridad para buque de pasaje se expedirá para un período que no exceda de 12 meses. Todo certificado de Seguridad de construcción para buque de carga, Certificado de Seguridad del equipo para buque de carga y Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga se expedirá para un período especificado por la Administración, que no excederá de cinco años. El período de validez de un Certificado de exención no rebasará el del certificado al que vaya referido. *Véase las circulares MSM-MEPC.5/Cir.1: Condiciones recomendadas para ampliar el período de validez de un certificado y MSC-MEPC.5/Cir.3: Interpretación unificada de la fecha de terminación del reconocimiento y de la verificación en que se basan los certificados. b) i) No obstante lo prescrito en el párrafo a), cuando el reconocimiento de renovación se efectuó dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación: 1) por un período que no excederá de 12 meses a partir de la fecha expiración del certificado existente, en el caso de un buque de pasaje; 2) por un período que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado existente, en el caso de un buque de carga. ii) Cuando el reconocimiento de renovación se efectuó después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación: 1) Por un período que no excederá de 12 meses a partir de la fecha de expiración del certificado existente, en el caso de un buque de pasaje; 2) Por un período que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado existente, en el caso de un buque de carga. iii) Cuando el reconocimiento de renovación se efectuó con más de tres meses de antelación a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación: 1) Por un período que no excederá de 12 meses a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, en el caso de un buque de pasaje; 2) Por un período

que no excederá de cinco años a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, en el caso de un buque de carga. c) Si un certificado distinto de un Certificado de seguridad para buque de pasaje se expide para un período de menos de cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez extendiéndola más allá de la fecha de expiración hasta el límite del período máximo especificado en el párrafo a), siempre que los reconocimientos citados en las reglas 8, 9 y 10, aplicables cuando se expide un certificado para un período de cinco años, se hayan efectuado como proceda. d) Si se ha efectuado un reconocimientos de renovación y no ha sido posible expedir o facilitar al buque un nuevo certificado antes de la fecha de expiración del certificado existente, la persona o la organización autorizada por la Administración podrá refrendar el certificado existente, el cual será aceptado como válido por un período adicional que no excederá de cinco meses contados a partir de la fecha de expiración. e) Si en la fecha de expiración de un certificado un buque no se encuentra en el puerto en que se haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar el período de validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento y aun así únicamente en los casos en que estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un periodo superior a tres meses y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en que se haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Cuando haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido: i) Por un período que no excederá de 12 meses a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga, en el caso de un buque de pasaje; ii) Por un período que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga, en el caso de un buque de carga. f) Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos, que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente regla, podrá ser prorrogado por la Administración por un período de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo. Cuando haya finalizado el

reconocimiento de renovación, el nuevo certificado sea válido: i) Por un período que no se excederá de 12 meses a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga, en el caso de un buque de pasaje; ii) Por un periodo que no excederá de cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga, en el caso de un buque de carga. g) En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos b) ii), e) o f), que la validez de un nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado anterior. En estas circunstancias especiales el nuevo certificado será válido: i) Por un período que no excederá de 12 meses a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, en el caso de un buque de pasaje; ii) Por un período que no excederá de cinco años a partir de la fecha que finalice el reconocimiento de renovación, en el caso de un buque de carga. h) Cuando se efectúe un reconocimiento anual, intermedio o periódico antes del período estipulado en la regla pertinente: i) la fecha de vencimiento anual que figure en el certificado de que se trate se modificará sustituyéndola por una fecha que no sea más de tres meses posterior a la fecha en que se terminó el reconocimiento; ii) los reconocimientos anual, intermedio o periódico subsiguientes prescritos en las reglas pertinentes se efectuarán a los intervalos que en dichas reglas establezcan, teniendo en cuenta la nueva fecha de vencimiento anual; iii) La fecha de expiración podrá permanecer inalterada a condición de que se efectúen uno o más reconocimientos anuales, intermedios o periódicos, según proceda, de manera que no se excedan entre los distintos reconocimientos los intervalos máximos estipulados en las reglas pertinentes. i) Todo certificado expedido en virtud de las reglas 12 ó 13 perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes: i) si los reconocimientos e inspecciones pertinentes no se han efectuado dentro de los intervalos estipulados en el párrafo a) de las reglas 7, 8, 9 y 10; ii) si el certificado no es refrendado de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas; iii) Cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple con lo prescrito en los párrafos a) y b) de la Regla 11. Si se produce un cambio entre gobiernos Contratantes, el Gobierno

del Estado cuyo pabellón el buque tenía previamente derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la nueva Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias de los certificados que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes. **Regla 15. Modelos de los Certificados e inventarios del equipo.** Los certificados e inventarios del equipo se extenderán ajustándolos en la forma a los modelos que figuran en el apéndice del Anexo del presente Convenio. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas. * Véase la resolución A.561 (14): Traducción del texto de los certificados. **Regla 16.** Disponibilidad de los certificados*. Los certificados que se expidan en virtud de lo dispuesto en las reglas 12 y 13 estarán disponibles a bordo para que puedan ser objeto de examen en cualquier momento. **Reglas 17.** Aceptación de los certificados. Los certificados expedidos con la autoridad dimanante de un Gobierno Contratante serán aceptados por los demás Gobiernos Contratantes para todos los efectos previstos en el presente Convenio. Los demás Gobiernos Contratantes considerarán dichos certificados como dotados de la misma validez que los expedidos por ellos. **Regla 18.** Circunstancias no previstas en los certificados. **a)** Si en el curso de un viaje determinado un buque lleva a bordo un número de personas inferior al total declarado en el Certificado de seguridad para buque de pasaje y, en consecuencia, de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas, puede llevar un número de botes salvavidas y de otros dispositivos del salvamento inferior declarado en el certificado, el Gobierno, la persona o la organización a que hace referencia en las reglas 12 y 13 del presente capítulo podrán expedir el oportuno anexo. **b)** En este anexo se hará constar que, dadas las circunstancias de que se trate, no se infringe lo dispuesto en las presentes reglas. El anexo irá unido al certificado al que sustituirá en lo referente a los dispositivos de salvamento y su validez quedará limitada exclusivamente a la duración del viaje concreto para el cual fue expedido. **Regla 19.** Supervisión†. **a)** Cuando un buque se encuentre en un puerto regido por otro Gobierno Contratante estará sujeto a la supervisión de funcionarios debidamente autorizados por dicho Gobierno, en tanto que el objeto de esa supervisión sea comprobar que los certificados

expedidos en virtud de las reglas 12 ó 13 son válidos. **b)** Si son válidos, tales certificados serán aceptados a menos que haya claros indicios para sospechar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores de uno cualquiera de los certificados o que el buque no cumple con lo dispuesto en los párrafos a) y b) de la Regla 11. **c)** Si se dan las circunstancias enunciadas en el párrafo b) o si el certificado ha expirado o ha dejado de tener validez, el funcionario que realice la supervisión tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que mejor convenga sin peligro para el buque ni para personas que puedan haber a bordo. **d)** Cuando la supervisión origine una intervención de la índole que sea, el funcionario que realice aquella informará inmediatamente por escrito al cónsul o, en ausencia de éste, al representante diplomático más próximo del Estado cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar‡, de todas las circunstancias que dieron lugar a que la intervención fuese considerada necesaria. Además, los inspectores nombrados o las organizaciones reconocidas que se encargaron de expedir los certificados serán también notificados. Se pondrán en conocimiento de la Organización los hechos que motivaron la intervención. * Véase la circular MSC-MEPC.4/Cir.1: Retención de los registros y documentos originales a bordo de los buques. † Véase la resolución A.787 (19): Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, enmendada por la resolución A.882 (21). ‡ Véase la circular MSC/Cir.1011-MEPC/Cir.383 Medida para mejorar los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto; la serie de circulares MSC-MEPC.6 y la información recopilada mediante el Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS). **e)** Cuando la autoridad interesada del Estado rector del puerto no pueda tomar las medidas indicadas en los párrafos c) y d) o cuando el buque haya sido autorizado a dirigirse al puerto de escala siguiente, dicha autoridad transmitirá toda la información pertinente en relación con el buque a las autoridades del siguiente puerto de escala, así como a los interesados mencionados en el párrafo d). **f)** Cuando se realice la supervisión en virtud de lo dispuesto en la presente regla se hará todo lo posible por evitar que el buque sea detenido o demorado indebidamente. Si como resultado de dicha supervisión el buque es indebidamente detenido o demorado

tendrá derecho a ser indemnizado por toda pérdida o daño sufridos. **Regla 20.** Privilegios. No se podrán recabar privilegios del presente Convenio en favor de ningún buque que no sea titular de los pertinentes certificados válidos. **Parte C. Siniestros. Regla 21.** Siniestros a) Cada Administración se obliga a investigar todo siniestro sufrido por cualquier buque cuyo sujeto a las disposiciones del presente Convenio cuando considere que la investigación puede contribuir a determinar cambios que convendría introducir en las presentes reglas*. b) Cada Gobierno Contratante se obliga a facilitar a la Organización la información que sea pertinente en relación con las conclusiones a que se llegue en esas investigaciones. Ningún informe o recomendación de la Organización basados en esa información revelarán la identidad ni la nacionalidad de los buques afectados, ni atribuirán expresa o implícitamente responsabilidad alguna a ningún buque o persona. *Véanse las siguientes resoluciones adoptadas por la Organización: Resolución A.173 (ES.IV): Participación en Investigaciones oficiales de siniestros marítimos. Resolución A.203 (VII): Recomendación relativa a la conclusión de acuerdos y arreglos entre Estados sobre la cuestión de la entrada y la utilización en aguas territoriales propias de equipo flotante de salvamento marítimo procedente de otro Estado. Resolución A.322 (IX): Investigación de Siniestros Marítimos. Resolución A.440 (XI): Intercambio de información para las investigaciones relativas a los siniestros marítimos. Resolución A.442 (XI): Personal y medios materiales que necesitan las Administraciones para la investigación de siniestros y de infracciones de los convenios. Resolución A.637 (16): Cooperación en la investigación de siniestros marítimos. Resolución A. 849(20): Código para la Investigación de siniestros y sucesos marítimos, enmendada por la Resolución A. 884(21). Resolución MSC.255 (84): Código de normas internacionales y practicas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros). Véanse también: MSC/Circ.539/Add.2: Informe de estadísticas de siniestros de buques pesqueros y pescadores en el mar. MSC-MEPC.3/Circ.3: Procedimientos de notificación armonizados revisados – Informes prescritos en la regla I/21 del SOLAS y en los artículos 8 y 12 del MARPOL 73/78 y la información recopilada mediante el Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS). MSC/Circ.1058-MEPC/Circ.400: Directrices provisionales para ayudar a los Estados de Abanderamiento y a otros Estados que tengan intereses de consideración a que establezca y mantengan un marco

eficaz de consultas y cooperación en las investigaciones de los siniestros marítimos. MSC-MEPC.3/Circ.2: Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos. **ARTICULO SEGUNDO:** someter a consideración del Soberano Congreso Nacional el Presente Acuerdo para los efectos del Artículo 205 Numeral 19 de la Constitución de la República. **COMUNÍQUESE (F Y S) JUAN ORLANDO HERNANDEZ, PRESIDENTE. (F Y S) MIREYA AGÜERO DE CORRALES, LA SECRETARIA DE ESTADO EN EL DESPACHO DE RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACION INTERNACIONAL”.**

ARTÍCULO 2.- El presente Decreto entrará en vigencia a partir del día de su publicación en el Diario Oficial “La Gaceta”.

Dado en la Ciudad de Tegucigalpa, municipio del Distrito Central, en el Salón de Sesiones del Congreso Nacional, a los nueve días del mes de septiembre del dos mil quince.

MAURICIO OLIVA HERRERA
PRESIDENTE

MARIO ALONSO PÉREZ LÓPEZ
SECRETARIO

ROMÁN VILLEDA AGUILAR
SECRETARIO

Al Poder Ejecutivo.

Por Tanto, Ejecútese.

Tegucigalpa, M.D.C., 05 de noviembre del 2015.

JUAN ORLANDO HERNÁNDEZ ALVARADO
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

SECRETARÍA DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE
RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACIÓN
INTERNACIONAL.

ARTURO GERARDO CORRALES ÁLVAREZ

Poder Legislativo

DECRETO No. 99-2015

EL CONGRESO NACIONAL,

CONSIDERANDO: Que Honduras, como Estado miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI) y signataria de diversos instrumentos de dicha Organización, realiza esfuerzos en cuanto a la Prevención de la Contaminación Marítima a través de la Dirección General de la Marina Mercante, tomando en cuenta las medidas adecuadas emanadas de los Convenios Internacionales.

CONSIDERANDO: Que la Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar, dispone numerosas exigencias a los Estados tendientes a prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.

CONSIDERANDO: Que mediante Decreto N° 173-99 del 30 Octubre de 1999, el Congreso de la República aprobó la adhesión al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques 1973, el Protocolo de 1978 y los Anexos I, II, V, adoptado en Londres el 2 de Noviembre de 1973 y su Protocolo de 1978, relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, firmado el 17 de Febrero de 1978, conocido como "MARPOL 73/78", siendo este el primer instrumento multilateral concertado con la primordial finalidad de proteger los mares y los medios costeros contra la contaminación proveniente de los buques, ya sea por un derrame accidental, negligente o deliberado de hidrocarburos, así como de otras sustancias perjudiciales, aguas sucias o servidas, basuras y emisiones atmosféricas que constituyen una grave fuente de contaminación, el cual establece compromisos para el Estado y para la Administración Marítima Nacional en lo relacionado con la prevención de la Contaminación del medio marino generado por los buques.

CONSIDERANDO: Que la Ley Orgánica de la Dirección General de la Marina Mercante tiene como objeto establecer el

marco normativo de las actividades marítimas y estatuir las normas para regular la protección del medio ambiente marino.

CONSIDERANDO: Que la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó el Anexo III del Convenio MARPOL referente al transporte de mercancías peligrosas con miras a evitar lesiones a personas o daños al buque, a su carga y evitar daños para el medio marino, teniendo como objetivo primordial fomentar el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas y al mismo tiempo facilitar el movimiento libre y sin complicaciones de tales mercancías.

CONSIDERANDO: Que actualmente, Honduras ejerce un relevante liderazgo en el sector marítimo del área, procurando establecer el marco jurídico que tenga la finalidad principal de beneficiar en materia de prevención de la contaminación, preservación, protección y conservación del medio marino respecto de la posible contaminación proveniente de los buques o naves, artefactos navales y plataformas que permitan cumplir con los lineamientos establecidos en los Convenios Marítimos Internacionales, específicamente el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), en el cual es parte, con el tema del Anexo III atinente a las Reglas para prevenir la Contaminación por Sustancias Perjudiciales transportadas por mar en bultos, de conformidad con el marco legal establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI); para formalizar tal objetivo, es necesario que nuestro país se adhiera al Anexo III de MARPOL.

CONSIDERANDO: Que para el Estado de Honduras es de suma urgencia la adhesión al ANEXO III DE MARPOL, SOBRE LAS REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR SUSTANCIAS PERJUDICIALES TRANSPORTADAS POR MAR EN BULTOS, para contribuir de forma significativa a reducir la contaminación procedente de los buques.

CONSIDERANDO: Que en el Anexo III del Convenio MARPOL, se establece la identificación de los contaminantes del mar para poderlos embalar o envasar y estibarlos a bordo, de

forma que la posibilidad de contaminación accidental sea mínima, así como ayudar a su recuperación mediante marcas claras que ayuden a distinguirlos de otras cargas menos perjudiciales, asimismo se establece que las medidas que se toman están basadas en la propiedad física, química y biológica de las sustancias perjudiciales, para reglamentar el lanzamiento al mar, mediante baldeo o derrames a condición que la aplicación de tales medidas no menoscabe la seguridad de los buques y de las necesidades a bordo.

CONDIDERANDO: Que el Anexo III del Convenio MARPOL, es de aplicación a todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en bultos, contenedores, tanques portátiles y camiones cisterna o vagones tanque, las reglas prescriben la publicación de normas detalladas relativas a embalaje, marcado etiquetado y notificaciones con objeto de prevenir o reducir a un mínimo la contaminación ocasionada por sustancias perjudiciales. Todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en bultos y que sean contaminantes del mar deben cumplir las disposiciones del referido Anexo el cual es aplicado a través del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

CONSIDERANDO: Que es ventajoso para un Estado constituirse en Parte del Anexo III del Convenio MARPOL, ya que es un instrumento que no representa ningún gasto o costo adicional para la República de Honduras, más bien un beneficio para la implantación de una adecuada estructura sobre el control de la prevención de la contaminación en el mar. Asimismo, no implica alguna inversión más allá del entrenamiento del personal con el que ya se cuenta en la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras, en vista de haber sido capacitados a través de los años mediante diferentes cursos impartidos por la Organización Marítima Internacional (OMI).

CONSIDERANDO: Que el Convenio MARPOL y sus anexos forman parte de los Instrumentos Obligatorios de la Organización Marítima Internacional (OMI) y que a partir del 2016 sus Estados miembros serán sometidos a Auditorías Obligatorias para verificar la aplicación que hacen de los Convenios adoptados por dicha Organización, por lo que es

imperativo que el Estado de Honduras como miembro de la misma, proceda a la adhesión del Anexo III del Convenio MARPOL y emita la reglamentación para su correcto uso.

CONSIDERANDO: Que es imprescindible para el transporte marítimo la cooperación del Estado de Honduras mediante la adopción del Anexo III de MARPOL, a fin de darle pleno cumplimiento a los derechos y beneficios otorgados por este instrumento internacional.

POR TANTO,

DECRETA:

ARTÍCULO 1.- APROBAR EN TODAS Y CADA UNA DE SUS PARTES EL ACUERDO NO. 07-DGTC, ANEXO III DEL MARPOL REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS PERJUDICIALES TRANSPORTADAS POR MAR EN BULTOS, enviado por el Poder Ejecutivo a través de la Secretaría de Estado en los Despachos de Relaciones Exteriores y Cooperación Internacional, que literalmente dice:

“SECRETARÍA DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL. ACUERDO No.07 –DGTC. Tegucigalpa, M.D.C., 13 de Marzo de 2015. EL PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS. Considerando: Que Honduras hace suyos los principios y prácticas del Derecho Internacional que propenden a la solidaridad Humana, al respecto de la autodeterminación de los pueblos a la intervención y al afianzamiento de la paz y la Democracia Universales. Considerando: Que la Ley Orgánica de la Dirección General de la Marina Mercante tiene como objeto establecer el Marco Normativo de las actividades marítimas y estatuir las normas para regular la protección del Medio Ambiente Marino. **POR TANTO: ACUERDA: I.- Aprobar en toda y cada una de sus partes el “Anexo III del MARPOL Reglas para Prevenir la Contaminación por Sustancias Perjudiciales Transportadas por Mar en Bultos”** que literalmente dice:

Anexo III del MARPOL. Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos. Regla 1. Ámbito de aplicación.

1. Salvo disposición expresa en otro sentido, las reglas del presente Anexo son de aplicación a todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en bultos: 1. A los efectos del presente Anexo, <<sustancias perjudiciales>> son las consideradas como contaminantes del mar en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG)* o las que cumplen los criterios que figuran en el apéndice del presente Anexo. 2. A los efectos del presente anexo, la expresión <<en bultos>> remite a las formas de contención especificadas en el Código IMDG para las sustancias perjudiciales. 2. El transporte de sustancias perjudiciales está prohibido a menos que se realice de conformidad con las disposiciones del presente Anexo. 3. Como complemento de las disposiciones del presente Anexo, el Gobierno de cada Parte en el Convenio publicará o hará publicar prescripciones detalladas relativas al embalaje/ensado, marcado, etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas y excepciones, con objeto de prevenir o reducir al mínimo la contaminación del medio marino ocasionada por las sustancias perjudiciales. 4. A los efectos del presente Anexo, los embalajes/envases vacíos que hayan sido utilizados con anterioridad para transportar sustancias perjudiciales serán considerados a su vez como sustancias perjudiciales, a menos que se hayan tomado precauciones adecuadas para garantizar que no contienen ningún residuo perjudicial para el medio marino. 5. Las prescripciones del presente Anexo no son aplicables a los pertrechos ni al equipo de a bordo.

Regla 2. Embalaje y ensado. Los bultos serán de tipo idóneo para que, habida cuenta de su contenido específico, sea mínimo el riesgo de dañar el medio marino. **Regla 3. Marcado y etiquetado.** 1. Los bultos que contengan alguna sustancia perjudicial irán marcados de forma duradera con el nombre técnico correcto de dicha sustancia (no se admitirán sólo nombres comerciales) y, además, irán marcados o etiquetados de forma duradera para indicar que la sustancia es un contaminante del mar. *Véase el Código IMDG, adoptado por la Organización mediante la resolución MSC.122(75), en su forma enmendada por el Comité de Seguridad Marítima. Anexo III: Prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales en bultos Reglas

4,5. Cuando sea posible, se complementará esa identificación utilizando otros medios, por ejemplo el número correspondiente de las Naciones Unidas. 2. El método de marcar el nombre técnico correcto y de fijar etiquetas en los bultos que contengan alguna sustancia perjudicial será tal que los datos en ellos consignados sigan siendo identificables tras un período de tres meses por lo menos de inmersión en el mar. Al estudiar que métodos de marcado y etiquetado conviene adoptar, se tendrán en cuenta la durabilidad de los materiales utilizados y la naturaleza en la superficie del bulto. 3. Los bultos que contengan cantidades pequeñas de sustancias perjudiciales podrán quedar exentos de las prescripciones sobre marcado. **Regla 4. Documentación.** 1. En todos los documentos relativos al transporte de sustancias perjudiciales por mar en los que haya que nombrar tales sustancias, éstas serán designadas por su nombre técnico correcto (no se admitirán sólo nombres comerciales) consignándose además, a efectos de identificación, las palabras <<CONTAMINANTE DEL MAR>>. 2. Los documentos del embarque presentados por el expedidor incluirán o llevarán adjunta una certificación o una declaración firmada en la que se haga constar que la carga que se presenta para el transporte ha sido adecuadamente embalada/ensada y, según sea el caso, marcada, etiquetada o rotulada y que se halla en condiciones de ser transportada de modo que sea mínimo el riesgo de dañar el medio marino. 3. Todo buque que transporte sustancias perjudiciales llevará una lista o un manifiesto especial en los que se indiquen las sustancias perjudiciales embarcadas y el emplazamiento de éstas a bordo. En lugar de tal lista o manifiesto cabrá utilizar un plano detallado de estiba que muestre el emplazamiento a bordo de las sustancias perjudiciales. De tales documentos retendrán también copias en tierra el propietario del buque o su agente hasta que las sustancias perjudiciales hayan sido desembarcadas. Antes de salir del puerto, se entregará una copia de uno de esos documentos a la persona u organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto. 4. En cualquier escala en la que se lleven a cabo operaciones de carga o descarga, incluso parciales, se facilitará antes de salir de puerto, a la persona u organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto, una versión actualizada de los documentos en los que se enumeren las sustancias perjudiciales embarcadas, se indique su emplazamiento

a bordo o figure un plano detallado de estiba. **5.** En el caso de que el buque lleve una lista o un manifiesto especial o un plano detallado de estiba, de acuerdo con lo prescrito para el transporte de mercancías peligrosas en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, los documentos prescritos en la presente regla podrán combinarse con los correspondientes a las mercancías peligrosas. Cuando se combinen dichos documentos, se establecerá en ellos una clara distinción entre las mercancías peligrosas y las sustancias perjudiciales regidas por el presente Anexo. **Regla 5. Estiba.** Las sustancias perjudiciales irán adecuadamente estibadas y sujetas para que sea mínimo el riesgo de dañar el medio marino, sin menoscabar por ello la seguridad del buque y de las personas a bordo * Véanse las exenciones específicas estipuladas en el Código IMDG, adoptado mediante la resolución MSC.122(75), en su forma enmendada. *La referencia a <<documentos>> en esta regla no excluye la utilización de técnicas de transmisión para el tratamiento electrónico de datos (TED) y el intercambio electrónico de datos (IED) como complemento de la documentación impresa. Anexo III: Prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales en bultos Reglas 6,7,8. **Regla 6. Limitaciones cuantitativas.** Por fundadas razones científicas y técnicas, podrá ser necesario prohibir el transporte de ciertas sustancias perjudiciales o limitar la cantidad que de ellas se permita transportar en un solo buque. Al establecer esa limitación cuantitativa se tendrán en cuenta las dimensiones, la construcción y el equipo del buque, así como el embalaje/envase y la naturaleza de la sustancia de que se trate. **Regla 7. Excepciones. 1.** La echazón de las sustancias perjudiciales transportadas en bultos estará prohibida, a menos que sea necesaria para salvaguardar la seguridad del buque o la vida humana en el mar. **2** A reserva de lo dispuesto en el presente Convenio, se tomarán medidas basadas

en las propiedades físicas, químicas y biológicas de las sustancias perjudiciales para reglamentar el lanzamiento al mar, mediante baldeo, de los derrames, a condición de que la aplicación de tales medidas no menoscabe la seguridad del buque y de las personas a bordo. **Regla 8. Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector de puerto* 1.** Un buque que se halle en un puerto o en una terminal mar adentro de otra Parte estará sujeto a inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte en lo que concierne a las prescripciones operacionales en virtud del presente Anexo, cuando existan claros indicios para suponer que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales. **2.** Si se da las circunstancias mencionadas en el párrafo 1 de la presente regla, la Parte tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe hasta que se haya resuelto la situación de conformidad con lo prescrito en el presente Anexo. **3.** Los procedimientos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto estipulados en el Artículo del presente Convenio se aplicarán a la presente regla. **4.** Nada de lo dispuesto en la presente regla se interpretará de manera que se limiten los derechos y obligaciones de una Parte que lleve a cabo la supervisión de las prescripciones operacionales expresamente establecidas en el presente Convenio. *Véanse los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, adoptados por la Organización mediante la resolución A.787 (19), enmendada por la resolución A.882 (21) Apéndice del Anexo III. **Criterios para determinar si las sustancias que Se transportan en bultos son perjudiciales.** A los efectos del presente Anexo, son perjudiciales las sustancias a las que se aplique uno o cualquiera de los siguientes criterios:*

Categoría: Toxicidad aguda 1

CL ₅₀ 96 h (para peces)	≤ 1 mg/l y/o
CE ₅₀ 48 h (para crustáceos)	≤ 1 mg/l y/o
CE ₅₀ 72 ó 96 h (para algas u otras plantas acuáticas)	≤ 1 mg/l

Categoría: Toxicidad crónica 1

CL ₅₀ 96 h (para peces)	≤ 1 mg/l y/o
CE ₅₀ 48 h (para crustáceos)	≤ 1 mg/l y/o
CE ₅₀ 72 ó 96 h (para algas u otras plantas acuáticas)	≤ 1 mg/l

y la sustancia no sea rápidamente degradable y/o el $\log k_{oa} \geq 4$ (a menos que el FBC, determinado experimentalmente, sea <500).

Categoría: Toxicidad crónica 2

CL ₅₀ 96 h (para peces)	≥ 1 a ≤ 10 mg/l y/o
CE ₅₀ 48 h (para crustáceos)	≥ 1 a ≤ 10 mg/l y/o
CE ₅₀ 72 ó 96 h (para algas u otras plantas acuáticas)	≥ 1 a ≤ 10 mg/l

y la sustancia no sea rápidamente degradable y/o el $k_{oa} \geq 4$ (a menos que el FBC, determinado experimentalmente, sea <500), y que las concentraciones sin efecto observado (NOEC) de la toxicidad crónica sean > 1 mg/l.

* Los criterios se basan en los elaborados en el marco del Sistema globalmente armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos (SGA) de las Naciones Unidas, enmendado. Por lo que respecta a las definiciones de las siglas y los términos utilizados en el presente apéndice, véanse los párrafos pertinentes del Código IMDG II. Someter a consideración del Soberano Congreso Nacional el presente Acuerdo para los efectos del Artículo 205 numeral 30 de la Constitución de la República. COMUNIQUESE. (F Y S) JUAN ORLANDO HERNÁNDEZ, PRESIDENTE. (F Y S) ARTURO CORRALES ALVAREZ, SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACION INTERNACIONAL.”

ARTÍCULO 2.- El presente Decreto entrará en vigencia a partir del día de su publicación en el Diario Oficial “LAGACETA”.

Dado en la ciudad de Tegucigalpa, municipio del Distrito Central, en el Salón de Sesiones del Congreso Nacional, a los nueve días del mes de septiembre del dos mil quince.

ANTONIO CESAR RIVERA CALLEJAS
PRESIDENTE

JOSÉ TOMÁS ZAMBRANO MOLINA
SECRETARIO

SARA ISMELA MEDINA GALO
SECRETARIA

Al Poder Ejecutivo.

Por Tanto: Ejecútese.

Tegucigalpa, M.D.C., 05 de octubre de 2015.

JUAN ORLANDO HERNÁNDEZ ALVARADO
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

EL SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS
DE RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACIÓN
INTERNACIONAL.

ROBERTO OCHOA MADRID

Poder Legislativo

DECRETO No. 103-2015

EL CONGRESO NACIONAL,

CONSIDERANDO: Que Honduras, como Estado miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI) y signataria de varios instrumentos de dicha Organización, realiza esfuerzos significativos en cuanto a la Prevención de la Contaminación Marítima a través de la Dirección General de la Marina Mercante, tomando en cuenta las medidas adecuadas emanadas de los Convenios Internacionales.

CONSIDERANDO: Que la Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar, dispone numerosas exigencias a los Estados Parte tendientes a prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.

CONSIDERANDO: Que la Ley Orgánica de la Dirección General de la Marina Mercante tiene como objeto establecer el marco normativo de las actividades marítimas y estatuir las normas para regular la protección del medio ambiente marino.

CONSIDERANDO: Que la Conferencia Internacional de las Partes en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78) convocada por la Organización Marítima Internacional, aprobó el 26 de Septiembre de 1997 el Protocolo de 1997 al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, en cuyo anexo figura el nuevo Anexo VI titulado “Reglas para Prevenir la Contaminación Atmosférica Ocasionada por los Buques”.

CONSIDERANDO: Que mediante Decreto No. 173-99 del 30 de Octubre de 1999, el Congreso Nacional aprobó la adhesión al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación

por los Buques 1973, el Protocolo de 1978 y los Anexos I, II, V, adoptado en Londres el 2 de Noviembre de 1973 y su Protocolo de 1978, relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973, firmado el 17 de Febrero de 1978, conocido como “MARPOL 73/78”, siendo éste el primer instrumento multilateral concertado con la primordial finalidad de proteger los mares y los medios costeros contra la contaminación proveniente de los buques, ya sea por un derrame accidental, negligente o deliberado de hidrocarburos, así como de otras sustancias perjudiciales, aguas sucias o servidas, basuras y emisiones atmosféricas que constituyen una grave fuente de contaminación, el cual establece compromisos para el Estado y para la Administración Marítima Nacional en lo relacionado con la prevención de la Contaminación del medio marino generado por los buques.

CONSIDERANDO: Que el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), haciendo uso de sus facultades establecidas en el Artículo 38 a) del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), conferidas por los Convenios Internacionales Relativos a la Prevención y Contención de la contaminación del Mar adoptó el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL – Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques (en vigor desde el 19 de Mayo de 2005), contenidas en la Resolución MEPC. 176 (78) y sus recientes enmiendas contenidas en la Resolución MEPC.203(62), relativas al Índice de Eficiencia Energética de Diseño (Energy Efficiency Design Index - EEDI) y el Plan de Eficiencia Energética a bordo (SEEMP), asimismo, adoptó mediante la Resolución MEPC.177(58), y la Resolución MEPC.198(62), el Código Técnico Relativo al Control de las Emisiones de Óxido de Nitrógeno (NOx), 2008 adoptado el 15 de Julio del año 2011. Asimismo mediante la Resolución de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), A.936(22), la Organización Marítima Internacional (OMI) estableció la política oficial en cuanto a Gases de Efecto

Invernadero (Greenhouse Gases - GHG) y, crea el Índice de Eficiencia Energética de Diseño (Energy Efficiency Design Index-EEDI), aprobado para su uso por el MEPC.58 en OCTUBRE del 2008, por lo que todos los países contratantes del Convenio MARPOL están obligados a su estricto cumplimiento e implantación ejerciendo el principio del “Trato no más favorable hacia ningún buque”.

CONSIDERANDO: Que el Anexo VI se aplica a todos los buques salvo que el mismo Anexo disponga expresamente lo contrario y que a todo buque sujeto a dicho Anexo, se le deberá realizar Reconocimientos o Inspecciones – Iniciales, de renovación e intermedios – posteriormente se le emitirá el Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica (IAPP – por sus siglas en Inglés) que garantizará plenamente la integridad y eficacia del reconocimiento, ajustado al modelo contenido en el Convenio MARPOL, el cual será expedido y refrendado por la Administración o expedido por cualquier persona u organización debidamente autorizada o reconocida por ella, en todos los casos, la Administración será plenamente responsable del mismo.

CONSIDERANDO: Que según la Regla 17 del Anexo VI del Convenio MARPOL, las Partes contratantes se comprometen a garantizar la provisión de instalaciones de recepción adecuadas y que si un determinado puerto o terminal de una Parte, teniendo en cuenta las directrices de la OMI, carece de la infraestructura industrial necesaria para gestionar y tratar las sustancias precitadas o se encuentra muy alejado de ella y, por lo tanto no puede aceptar tales sustancias, la Parte informará a la OMI acerca de dicho puerto o terminal con el objeto de que esa información se transmita a todas las Partes y Estados Miembros de la OMI, para su información y para que adopten las medidas oportunas.

CONSIDERANDO: Que en virtud que todos los anexos del Convenio MARPOL ya han entrado en vigor y Honduras,

como Estado Contratante del mismo en sus Anexos I, II y V, está en la obligación de cumplir con todas sus disposiciones, es decir adherirse a los restantes tres (3) anexos; para cumplir con el Anexo VI, Honduras se ha visto en la necesidad de emitir Documentos de Cumplimiento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), a los buques que enarbolan su bandera en lugar de Certificados como lo establece el Convenio y así evitar las detenciones y demoras innecesarias; aunado a esto que el cuerpo técnico de inspección hondureño no puede ejercer su autoridad como Estado Rector de Puerto y verificar el buen funcionamiento de estos equipos que incluyen los Índices de Eficiencia Energética.

CONSIDERANDO: Que la Autoridad Marítima es la responsable de autorizar (previo permisos ambientales), las Instalaciones de recepción, las cuales deberán cumplir con los requisitos que los convenios internacionales y las leyes nacionales han establecido para realizar la precitada actividad. Asimismo deberá tomarse en cuenta que mientras el país no cuente con instalaciones de recepción adecuadas no permitirá la descarga de los residuos de las emisiones atmosféricas de los buques, ni las limpiezas de las chimeneas, ni cambios de piezas de repuestos, hasta que se cuente con una adecuada instalación de recepción o facilidad de recepción, por lo que indicará a los buques el puerto más próximo para realizar este tipo de actividades.

CONSIDERANDO: Que actualmente, Honduras ha orientado importantes esfuerzos a fin de prevenir la contaminación proveniente de buques ejerciendo un relevante liderazgo en el sector marítimo del área, buscando establecer un marco jurídico que tenga la finalidad principal de beneficiar en materia de prevención de la contaminación, preservación, protección y conservación del medio marino respecto de la posible contaminación proveniente de los buques o naves, artefactos navales y plataformas que permitan cumplir con los lineamientos establecidos en los convenios marítimos internacionales,

específicamente el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL), en el cual es parte, con el tema del Anexo VI atinente a las Reglas para la Prevención de la Contaminación Atmosférica ocasionada por los Buques, de conformidad con el marco legal establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI); para formalizar tal objetivo, es necesario que nuestro país se adhiera a dicho Anexo en vista que contribuiría de forma significativa a reducir la contaminación atmosférica procedente de los buques.

CONSIDERANDO: Que, es imperante y beneficioso para el Estado de Honduras adherirse al Anexo VI de MARPOL, ya que al no permitir emisiones atmosféricas no reguladas en nuestro país, ayuda a mantener nuestro aire limpio y el de toda la región Centroamericana, asimismo las disposiciones para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques se encuentra vinculada a la estrategia nacional para prevenir la Contaminación de las Aguas Jurisdiccionales de Honduras.

CONSIDERANDO: Que el Estado de Honduras, en sus actividades marítimas, se sometió a una Auditoría Voluntaria OMI en Mayo de 2012, la cual establece claramente, que uno de los instrumentos obligatorios para cumplir en todo su contexto es el Convenio MARPOL, por lo que imperativo se adhiera al Anexo VI lo antes posible.

CONSIDERANDO: Que es imprescindible para la salud de las personas y de los demás seres vivos, así como para el Transporte marítimo mundial, la cooperación del Estado de Honduras mediante la adhesión del Anexo VI de MARPOL, a fin de darle pleno cumplimiento a los derechos y beneficios otorgados por el instrumento internacional.

CONSIDERANDO: Que de conformidad a la Atribución 30) del Artículo 205 de la Constitución de la República, es potestad del Congreso Nacional aprobar o improbar los tratados internacionales celebrados por el Poder Ejecutivo.

POR TANTO,

D E C R E T A:

ARTÍCULO 1.- Aprobar en todas y cada una de sus partes el **ACUERDO No.08-DGTC, tendiente al ANEXO IV REVISADO DEL MARPOL 73/78 REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LAS AGUAS SUCIAS DE LOS BUQUES**, enviado por el Poder Ejecutivo a través de la Secretaría de Estado en los Despachos de Relaciones Exteriores y Cooperación Internacional, que literalmente dice:

“SECRETARÍA DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL. ACUERDO No. 08-DGTC. Tegucigalpa, M.D.C., 13 de Marzo de 2015. EL PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS. Considerando: Que Honduras hace suyos los principios y prácticas del Derecho Internacional que propenden a la solidaridad Humana, al respecto de la autodeterminación de los pueblos a la intervención y al afianzamiento de la Paz y la Democracia Universales. **Considerando:** Que el Convenio MARPOL y sus Anexos forman parte de los Instrumentos Obligatorios de la Organización Marítima Internacional (OMI) y que a partir del 2016 sus estados miembros serán sometidos a Auditorías Obligatorias para verificar la aplicación que hacen de los Convenios adoptados por dicha Organización, es imperativo que el Estado de Honduras como miembro de la misma, proceda a la adhesión del Anexo IV del Convenio MARPOL y emita su reglamentación para su correcto uso. **POR TANTO: ACUERDA: I.-** Aprobar en toda y cada una de sus partes el “Anexo IV Revisado del Marpol 73/78 reglas para Prevenir la Contaminación por las Aguas Sucias de los Buques” que literalmente dice: ANEXO IV REVISADO DEL MARPOL 73/78. REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LAS AGUAS SUCIAS DE LOS BUQUES. **Capítulo 1 –**

Generalidades. Regla 1 Definiciones. A los efectos del presente anexo: **1.** Por “buque nuevo” se entiende: 1. Un buque cuyo contrato de construcción se formaliza o de no haberse formalizado un contrato de construcción, un buque cuya quilla sea colocada o que se halle en fase análoga de construcción, en la fecha de entrada en vigor de este anexo o posteriormente; o, 2. Un buque cuya entrega tenga lugar una vez transcurridos tres años o más después de la fecha de entrada en vigor del presente Anexo. **2.** Por “buque existente” se entiende un buque que no es un buque nuevo. **3.** Por “aguas sucias” se entiende: 1. Desagües y otros residuos procedentes de cualquier tipo de inodoros y urinarios; 2. Desagües procedentes de lavabos, lavaderos y conductos de salida situados en cámaras de servicios médicos (dispensario, hospital, etc.); 3. Desagües procedentes de espacios en que se transporten animales vivos; o, 4. Otras aguas residuales cuando estén mezcladas con las de desagüe arriba definidas. **4.** Por “tanque de retención” se entiende todo tanque utilizado para recoger y almacenar aguas sucias. **5.** “Tierra más próxima”. La expresión “de la tierra más próxima” significa desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate, de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente Convenio, “de la tierra más próxima” a lo largo de la costa nordeste de Australia significará desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en:

Latitud 11°00’S, longitud 142°08’E,

Hasta un punto de latitud 10°35’S, longitud 141°55’E,

Desde allí a un punto de latitud 10°00’S, longitud 142°00’E, y luego sucesivamente a latitud 9°10’S, longitud 143°52’E, latitud 9°00’S, longitud 144°30’E,

Latitud 10°41’S, longitud 145°00’E, latitud 13°00’S, longitud 145°00’E, latitud 15°00’S, longitud 146°00’E, latitud 17°30’S, Longitud 147°00’E, latitud 21°00’S, longitud 152°55’E, latitud 24°30’S, longitud 154°00’E; y,

Finalmente, desde esta posición hasta un punto de la costa de Australia situado en:

Latitud 24°42’S, longitud 153°15’E. **6.** Por “viaje internacional” se entiende un viaje desde un país al que sea aplicable el presente Convenio hasta un puerto situado fuera de dicho país o viceversa. **7.** Por “persona” se entiende tanto los tripulantes como los pasajeros. **8.** Por “fecha de vencimiento anual” se entiende el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias. **Regla 2. Ámbito de aplicación.**

1. Las disposiciones del presente Anexo se aplicarán a los siguientes buques dedicados a viajes internacionales: 1. Los buques nuevos de arqueo bruto igual o superior a 400; 2. Los buques nuevos de arqueo bruto inferior a 400 que estén autorizados a transportar más de 15 personas; 3. Los buques existentes de arqueo bruto igual o superior a 400; cinco años después de la fecha de entrada en vigor del presente anexo; y, 4. Los buques existentes de arqueo bruto inferior a 400 que estén autorizados a transportar más de 15 personas, cinco años después de la fecha de entrada en vigor del presente Anexo. **2.** La Administración garantizará que los buques existentes a que se refieren los apartados 1.3 y 1.4 de la presente regla, cuya quilla haya sido colocada o que se hallen en una fase análoga de construcción antes del 2 de Octubre de 1983, están provistos, en la medida de lo posible, de medios para efectuar descargas de aguas sucias con arreglo a las prescripciones de la regla 11 del presente Anexo.

Regla 3. Excepciones. 1. La regla 11 del presente Anexo no se aplicará: 1. A la descarga de las aguas sucias de un buque cuando sea necesaria para proteger la seguridad del buque y de las personas que lleve a bordo o para salvar vidas en el mar; 2. A la descarga de aguas sucias resultante de averías sufridas por un buque o su equipo, siempre que antes y después de producirse la avería se haya tomado todas las precauciones razonables para prevenir o reducir al mínimo tal descarga. **Capítulo 2 - Reconocimientos y certificación. Regla 4. Reconocimientos.**

1. Los buques que, de acuerdo con lo dispuesto en la regla 2, estén sujetos a las disposiciones del presente Anexo serán objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación: 1.

Un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el certificado prescrito en la regla 5 del presente Anexo y que comprenderá un examen completo de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales del buque, en la medida en que le sea aplicable el presente Anexo. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del presente anexo; 2. Un reconocimiento de renovación, a intervalos especificados por la Administración pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables las reglas 8.2, 8.5, 8.6 u 8.7 del presente Anexo. Este reconocimiento de renovación se realizará de modo que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del presente anexo; y, 3. Un reconocimiento adicional, ya general, ya parcial, según dicten las circunstancias, después de la realización de las reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en el párrafo 4 de la presente regla o siempre que se efectúen a bordo reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple totalmente lo dispuesto en el presente Anexo. **2.** Respecto a los buques que no estén sujetos a lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla, la Administración dictará medidas apropiadas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones aplicables del presente anexo. **3.** Los reconocimientos de los buques, por cuanto se refiere a la aplicación de lo dispuesto en el presente anexo, serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella. **4.** Toda Administración que nombre inspectores o reconozca organizaciones para realizar los reconocimientos

prescritos en el párrafo 3 de la presente regla facultará a todo inspector nombrado u organización reconocida para que, como mínimo, puedan: 1. Exigir la realización de reparaciones en el buque; y, 2. Realizar reconocimientos cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto. La Administración notificará a la Organización cuáles son las atribuciones concretas que haya asignado a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad, para que las comunique a las Partes en el presente Convenio y éstas informen a sus funcionarios. **5.** Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del buque o de su equipo no corresponden en lo esencial a los pormenores del certificado o que es tal que el buque no puede hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle, el inspector o la organización harán que inmediatamente se tomen medidas correctivas y, a su debido tiempo, notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, se retirará el certificado y esto será inmediatamente notificado a la Administración; y cuando el buque se encuentre en un puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado con la oportuna notificación a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente regla. Cuando proceda, el Gobierno del Estado rector del puerto de que se trate tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar o salir del puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones apropiado que se encuentre más próximo y que esté disponible, sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle. **6.** En todos los casos, la Administración interesada

garantizará plenamente la integridad y eficacia del reconocimiento y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación. **7.** El estado del buque y de su equipo será mantenido de modo que se ajuste a lo dispuesto en el presente Convenio, a fin de garantizar que el buque seguirá estando, en todos los sentidos, en condiciones de hacerse a la mar sin que ello suponga un riesgo inaceptable para el medio marino por los daños que pueda ocasionarle. **8.** Realizado cualquiera de los reconocimientos del buque en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla, no se efectuará ningún cambio en la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales que fueron objeto de reconocimiento, sin previa autorización de la Administración, salvo que se trate de la sustitución directa de tales equipos o accesorios. **9.** Siempre que un buque sufra un accidente o se descubra algún defecto a bordo que afecte seriamente a la integridad del buque o a la eficacia o la integridad del equipo al que se aplique el presente anexo, el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, a la organización reconocida o al inspector nombrado encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en el párrafo 1 de la presente regla. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otra Parte, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán que se ha rendido ese informe. **Regla 5. Expedición o Refrendo del Certificado. 1.** A todo buque que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o de renovación realizado de acuerdo con las disposiciones de la Regla 4 del presente Anexo, un Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias. En el caso de los buques existentes, esta prescripción será aplicable cinco años después de la entrada en vigor del presente anexo. **2.** El certificado será

expedido o refrendado por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella. En todos los casos, la Administración será plenamente responsable del certificado. **Regla 6. Expedición o refrendo del Certificado por otro Gobierno. 1.** El Gobierno de una Parte en el Convenio, a petición de la Administración, podrá hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que cumple lo dispuesto en el presente anexo, expedirá o autorizará que se expida a ese buque un Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias y, cuando proceda, refrendará o autorizará que se refrende dicho certificado para el buque, de conformidad con el presente anexo. **2.** Se remitirán lo antes posible a la Administración que haya solicitado el reconocimiento una copia del certificado y otra del informe relativo al reconocimiento. Véanse las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.739(18) y las Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.789(19). **3.** En el certificado se hará constar que fue expedido a petición de la Administración y tendrá la misma fuerza e igual validez que el expedido en virtud de la regla 5 del presente anexo. **4.** No se expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias a ningún buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio. **Regla 7. Modelo de Certificado.** El Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias se redactará conforme al modelo que figura en el apéndice del presente anexo y estará como mínimo en español, francés o inglés. Si también se usa un idioma oficial del país que expide el certificado, este texto prevalecerá en caso de controversia o de discrepancia. **Regla 8. Duración y validez del Certificado. 1.** El Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias se expedirá para un período que especificará la Administración y que no excederá de

cinco años. **2.** 1. No obstante lo prescrito en el párrafo 1 de la presente regla, cuando el reconocimiento de renovación se efectúe dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un período que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente. 2. Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente. 3. Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe con más de tres meses de antelación a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un período que no excederá de cinco años contados a partir de dicha fecha. **3.** Si un certificado se expide para un período de menos de cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez más allá de la fecha de expiración por el período máximo especificado en el párrafo 1 de la presente regla. **4.** Si se ha efectuado un reconocimiento de renovación y no ha sido posible expedir o facilitar al buque un nuevo certificado antes de la fecha de expiración del certificado existente, la persona o la organización autorizada por la Administración podrá refrendar el certificado existente, el cual será aceptado como válido por un período adicional que no excederá de cinco meses contados a partir de la fecha de expiración. **5.** Si en la fecha de expiración del certificado el buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un período superior a tres meses y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará

autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Cuando se haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un período que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga. **6.** Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente regla podrá ser prorrogado por la Administración por un período de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de expiración indicada en el mismo. Cuando se haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un período que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga. **7.** En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos 2.2, 5 ó 6 de la presente regla, que la validez del nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado existente. En estas circunstancias especiales, el nuevo certificado será válido por un período que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación. **8.** Todo certificado expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas 5 ó 6 del presente Anexo perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes: 1. Si los reconocimientos pertinentes no se han efectuado en los intervalos estipulados en la regla 4.1 del presente anexo; o, 2. Cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el Gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple lo prescrito en las reglas 4.7 y 4.8 del presente Anexo. En el caso de un cambio de pabellón entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón el buque tenía antes derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la Administración, previa petición de ésta cursada dentro del plazo de tres meses después de efectuado el cambio, copias del certificado que llevaba el buque

antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes. **Capítulo 3 - Equipo y control de las descargas. Regla 9. Sistemas de tratamiento de aguas sucias. 1.** Todo buque que, de conformidad con lo dispuesto en la regla 2, esté sujeto a las disposiciones del presente anexo estará equipado con uno de los siguientes sistemas de tratamiento de aguas sucias: 1. Una instalación de tratamiento de aguas sucias aprobada por la Administración, teniendo en cuenta las normas y los métodos de prueba elaborados por la Organización; o, 2. Un sistema para desmenuzar y desinfectar las aguas sucias aprobado por la Administración. Este sistema estará dotado de medios que, a juicio de la Administración, permitan almacenar temporalmente las aguas sucias cuando el buque esté a menos de tres millas marinas de la tierra más próxima; o, 3. Un tanque de retención que tenga capacidad suficiente, a juicio de la Administración, para retener todas las aguas sucias, habida cuenta del servicio que presta el buque, el número de personas a bordo y otros factores pertinentes. El tanque de retención estará construido del modo que la Administración juzgue satisfactorio y estará dotado de medios para indicar visualmente la cantidad del contenido. **Regla 10. Conexión Universal a Tierra. 1.** Para que sea posible acoplar el conducto de las instalaciones de recepción con el conducto de descarga del buque, ambos estarán provistos de una conexión universal cuyas dimensiones se ajustarán a las indicadas en la siguiente tabla: Véase la Recomendación sobre normas internacionales relativas a efluentes y directrices sobre pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias, adoptadas por la Organización mediante la resolución MEPC.2(VI). Con respecto a los buques existentes, las especificaciones nacionales son aceptables. DIMENSIONADO UNIVERSAL DE BRIDAS PARA CONEXIONES DE DESCARGA.

Descripción	Dimensión,
Diámetro exterior	210 mm,

Diámetro interior	De acuerdo con el diámetro exterior del conducto,
Diámetro del círculo de pernos	170 mm,
Ranuras en la brida	Cuatro orificios equidistantes de 18 mm de diámetro, En el círculo de pernos del diámetro citado y prolongados hasta la periferia de la brida por una ranura de 18 mm de ancho,
Espesor de la brida	16 mm
Pernos y tuercas:	
Cantidad y diámetro	Cuatro de 16 mm de diámetro y de longitud adecuada.

La brida estará proyectada para acoplar conductos de un diámetro interior máximo de 100 mm y será de acero u otro material equivalente con una cara plana. La brida y su empaquetadura se calcularán para una presión de servicio de 600 kPa. En los buques cuyo puntal de trazado sea igual o inferior a 5 m, el diámetro interior de la conexión de descarga podrá ser de 38 mm. **2.** En los buques dedicados a tráficos especiales, como los transbordadores de pasajeros, el conducto de descarga podrá estar provisto de una conexión de descarga que pueda ser aceptada por la Administración, como, por ejemplo, acoplamiento de acción rápida. **Regla 11. Descarga de Aguas Sucias. 1.** A reserva de las disposiciones de la regla 3 del presente anexo, se prohíbe la descarga de aguas sucias en el mar a menos que se cumplan las siguientes condiciones: **1.** Que el buque efectúe la descarga a una distancia superior a 3 millas marinas de la tierra más próxima si las aguas sucias han sido previamente desmenuzadas y desinfectadas mediante un sistema aprobado por la Administración, de conformidad con la regla 9.1.2 del presente Anexo o a una distancia superior a 12 millas marinas de la tierra más próxima si no han sido previamente desmenuzadas ni desinfectadas. En cualquier caso, las aguas sucias

que hayan estado almacenadas en los tanques de retención no se descargarán instantáneamente, sino a un régimen moderado, hallándose el buque en ruta y navegando a una velocidad no inferior a 4 nudos. Dicho régimen de descarga habrá de ser aprobado por la Administración teniendo en cuenta las normas elaboradas por la Organización; o, 2. Que el buque utilice una instalación de tratamiento de aguas sucias aprobada y que la Administración haya certificado que ésta cumple las prescripciones de funcionamiento mencionadas en la regla 9.1.1 del presente anexo; y, 1. Que en el Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias se hayan consignado los resultados de las pruebas a que fue sometida la instalación; y, 2. Que, además, el efluente no produzca sólidos flotantes visibles, ni ocasione coloración, en las aguas circundantes. **2.** Las disposiciones del párrafo 1 no se aplicarán a los buques que operen en aguas sometidas a la jurisdicción de un Estado ni a los buques de otros Estados que estén de paso, mientras se encuentren en esas aguas y estén descargando aguas sucias con arreglo a las prescripciones menos rigurosas que pueda imponer tal Estado. **3.** Cuando las

aguas sucias estén mezcladas con residuos o aguas residuales a los que se apliquen otros anexos del MARPOL 73/78, se cumplirán las prescripciones de dichos anexos además de las del presente.

Capítulo 4 - Instalaciones de recepción. Regla 12.

Instalaciones de recepción. 1. Los Gobiernos de las Partes en el Convenio, que exijan que los buques que operan en las aguas sometidas a su jurisdicción y los buques que están de paso mientras se encuentren en sus aguas cumplan las prescripciones de la regla 11.1, se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales se establecerán instalaciones de recepción de aguas sucias con capacidad adecuada para los buques que las utilicen, sin que éstos tengan que sufrir demoras. **2.** Los Gobiernos de las Partes notificarán a la Organización, para su comunicación a los Gobiernos Contratantes interesados, todos los casos en los que las instalaciones establecidas en cumplimiento de esta regla les parezcan inadecuadas.

APÉNDICE MODELO DE CERTIFICADO. Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias.

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y enmendado por la resolución MEPC... (...), (En adelante denominado “el Convenio”) con la autoridad conferida por el Gobierno de:

.....(nombre oficial completo del país)

Por.....(nombre oficial completo de la persona u organización competente autorizada en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

Datos relativos al buque l

Nombre del buque:Números o letras distintivos.....Puerto de matrícula..... Arqueo bruto Número de personas que el buque está autorizado a transportar N°. IMO2Buque nuevo/existente*

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras de transformación o de reforma o modificación de carácter importante.....

1. Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

2. Véase el Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, adoptado por la Organización mediante la resolución A.600 (15).

* Táchese según corresponda.

SE CERTIFICA:

1. Que el buque está equipado con una instalación de tratamiento de aguas sucias/un desmenuzador/un tanque de retención* y un conducto de descarga, de conformidad con lo dispuesto en las reglas 9 y 10 del Anexo IV del Convenio, según se indica a continuación:

*1.1 Descripción de la instalación de tratamiento de aguas sucias:

Tipo de instalación.....Nombre del fabricante
 La instalación de tratamiento de aguas sucias está certificada por la Administración y se ajusta a las normas sobre efluentes estipuladas en la resolución MEPC.2(VI)

*1.2 Descripción del desmenuzador:

Tipo de desmenuzador.....Nombre del fabricante

Calidad de las aguas sucias después de la desinfección.....

*1.3 Descripción de los equipos del tanque de retención:

Capacidad total del tanque de retención..... m3
 Emplazamiento.....

*1.4 Un conducto para la descarga de aguas sucias en una instalación de recepción, provisto de conexión universal a tierra

2. Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 4 del Anexo IV del Convenio.

3. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales del buque y el estado de todo ello, son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple las prescripciones aplicables del Anexo IV del Convenio.

El presente Certificado es válido hasta el.....3

A condición de que se realicen los reconocimientos de conformidad con lo prescrito en la regla 4 del Anexo IV del Convenio.

Fecha de finalización del reconocimiento en el que se basa el presente Certificado..... dd/mm/aaaa

Expedido en..... (lugar de expedición del Certificado)

.....
 (fecha de expedición)

.....
 (firma del funcionario autorizado para expedir el certificado) (sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

*Táchese según corresponda.

4. Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con la regla 8.1 del Anexo IV del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en la regla 1.8 del Anexo IV del Convenio.

Refrendo para prorrogar el Certificado, si es válido durante un período inferior a cinco años, cuando se aplica la regla 8.3.

El buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla 8.3 del Anexo IV del Convenio, hasta el.....

Firmado: (firma del funcionario autorizado)

Lugar: Fecha:
(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Refrendo requerido cuando se ha efectuado el reconocimiento de renovación y se aplica la regla 8.4.

El buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla 8.4 del Anexo IV del Convenio, hasta el

Firmado: (firma del funcionario autorizado)

Lugar:..... Fecha:
(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del Certificado hasta la llegada al puerto de reconocimiento o durante un período de gracia, cuando se aplican las reglas 8.5 u 8.6.

El presente Certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en las reglas 8.5 u 8.6* del Anexo IV del Convenio, hasta el

Firmado: (firma del funcionario autorizado)

Lugar:..... Fecha:
(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

***Táchese según corresponda.

II. Someter a consideración del Soberano Congreso Nacional el presente Acuerdo para los efectos del Artículo 205 Numeral 30 de la Constitución de la República. COMUNÍQUESE.
(FYS) JUAN ORLANDO HERNÁNDEZ, PRESIDENTE.
(FYS) ARTURO CORRALES ALVAREZ, SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACION INTERNACIONAL”.

ARTÍCULO 2.- El presente Decreto entrará en vigencia a partir del día de su publicación en el Diario Oficial "La Gaceta".

Dado en la ciudad de Tegucigalpa, municipio del Distrito Central, en el Salón de Sesiones del Congreso Nacional, a los nueve días del mes de septiembre de dos mil quince.

MAURICIO OLIVA HERRERA
PRESIDENTE

MARIO ALONSO PÉREZ LÓPEZ
SECRETARIO

ROMÁN VILLEDA AGUILAR
SECRETARIO

Al Poder Ejecutivo.

Por Tanto: Ejecútese.

Tegucigalpa, M.D.C., 05 de noviembre de 2015.

JUAN ORLANDO HERNÁNDEZ ALVARADO
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

EL SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL.

ARTURO CORRALES

Secretaría de Derechos Humanos, Justicia, Gobernación y Descentralización

ACUERDO No. 494-2015

Tegucigalpa, M.D.C., 10 de agosto del 2015

CONSIDERANDO: Que el Tribunal Supremo Electoral, mediante Acuerdo No.005-2013, de fecha 23 de mayo de 2013 y publicado en el Diario Oficial La Gaceta No.33,132, de fecha 24 de mayo de 2013, convocó a la ciudadanía hondureña a las Elecciones Generales a celebrarse el 24 de noviembre de 2013, para elegir un Presidente y Designados a la Presidencia de la República, 20 Diputados al Parlamento Centroamericano con sus respectivos

suplentes, 128 Diputados al Congreso Nacional con sus respectivos suplentes y 298 Corporaciones Municipales.

CONSIDERANDO: Que el Tribunal Supremo Electoral, mediante Acuerdo No.13-2013, de fecha 13 de diciembre de 2013, publicado en el Diario Oficial La Gaceta No. 33,305, en fecha 16 de diciembre de 2013, hizo público el resultado de las elecciones generales practicadas, en las cuales resultó electa la ciudadana **DIGNA EMÉRITA MASS LEAL**, para el cargo de Regidora Tercera de la Corporación Municipal de San Ignacio, departamento de Francisco Morazán.

CONSIDERANDO: Que mediante Oficio S-CC013-2015, de fecha 28 de julio de 2015, junto con la documentación acompañada, remitida, por el señor **REINALDO ANTONIO SANCHEZ RIVERA**, en su condición de Secretario del Comité Central del Partido Nacional, solicita se nombre al ciudadano **LIZANDRO IZAIAS BANEGAS MEDINA**, con Tarjeta de Identidad número **0803-1970-00283**, en sustitución de la señora **DIGNA EMERITA MASS LEAL**, con Tarjeta de Identidad 0819-1981-00040, en su condición de Regidor Tercero, de la Corporación Municipal de San Ignacio, departamento de Francisco Morazán, en virtud que la señora MASS LEAL, presentó solicitud de permiso por tiempo indefinido, a partir del uno (1) de agosto de dos mil quince (2015), ya que por el momento necesita atender algunos asuntos personales, según lo manifestado en la nota de fecha dos (2) de junio de dos mil quince (2015).

CONSIDERANDO: Que se acreditó en el expediente de mérito la Certificación de fecha quince (15) de julio del año dos mil quince (2015), mediante la cual se certifica que en el libro original de Actas Municipales, que se custodia en los archivos de la Municipalidad de San Ignacio, departamento de Francisco Morazán, se encuentra el Acta No.15, de la sesión de Corporación, celebrada a los 4 días del mes de julio de 2015, en la cual el pleno de la Corporación Municipal dio por aceptada la solicitud, de la señora Digna Emérita Mass (Regidora No.3), quien solicitó permiso indefinido a partir del uno (1) de agosto del año dos mil quince (2015), para atender asuntos personales dejando en su posición al señor Lizandro Banegas.

CONSIDERANDO: Que el Presidente de la República emitió el Decreto Ejecutivo No.002-2002, de fecha veintiocho de enero del año dos mil dos, por el que delega al Secretario de Estado en los Despachos de Gobernación y Justicia, ahora Secretaría de Estado, en los Despachos de Derechos Humanos, Justicia, Gobernación y Descentralización, competencia específica para la emisión de este acto administrativo de conformidad con los Artículos 16, 116, 119, 122 de la Ley General de la Administración Pública.

CONSIDERANDO: Que mediante Acuerdo Ejecutivo No.03-A-2014 de fecha 24 de enero de 2014, se nombró al ciudadano **RIGOBERTO CHANG CASTILLO**, como