

La Gaceta



DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE HONDURAS

La primera imprenta llegó a Honduras en 1829, siendo iniciada 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.



Empresa Nacional de Artes Gráficas
ENAH

Después se imprimió el primer periódico oficial del Gobierno con fecha 20 de mayo de 1890, conocido hoy, como Diario Oficial "La Gaceta".

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

MIÉRCOLES 17 DE AGOSTO DEL 2016. NUM. 34,114

Sección A

Poder Legislativo

DECRETO No. 41-2016

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 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 mediante Decreto N° 173-99 de treinta (30) de octubre de mil novecientos noventa y nueve, 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 dos (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

SUMARIO

Sección A Decretos y Acuerdos

PODER LEGISLATIVO

Decretos No. 41-2016, 42-2016, 43-2016 A.1-72

Sección B

Avisos Legales

Disponibles para su consulta

A. 1-20

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: La Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar, la cual dispone numerosas exigencias a los Estados tendientes a prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, destacando la necesidad de fomentar la cooperación mundial y regional, establecer planes de emergencia, programas de investigación e intercambio de información y datos, proveer asistencia técnica a los estados en desarrollo e incrementar la vigilancia y evaluación ambiental.

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 este instrumento internacional.

CONSIDERANDO: Que de conformidad al Artículo 205 Atribución 30 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,

DECRETAR:

ARTÍCULO 1.- Aprobar en todas y cada una de sus partes, el **ACUERDO No. 09-DGTC, de fecha 16 de Marzo de 2014,** enviado por el Poder Ejecutivo a través de la Secretaría de Estado en los Despachos Relaciones Exteriores y Cooperación Internacional, misma que contiene **EL ANEXO VI DE MARPOL SOBRE LAS REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES,** que literalmente dice:

"SECRETARÍA DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL, ACUERDO N°. 09-DGTC, Tegucigalpa, M.D.C., 16 de Marzo de 2014. 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 es imperante y beneficioso para 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. De todo lo anteriormente expuesto se concluye que se hace absolutamente necesario que el Estado de Honduras se adhiera al Anexo VI atinente a las Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. **POR TANTO: ACUERDA:**

L.- Aprobar en toda y cada una de sus partes el "ANEXO VI DE MARPOL SOBRE LAS REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES" Texto refundido del Anexo VI del Convenio MARPOL, que incluye las enmiendas adoptadas mediante las resoluciones MEPC.202 (62). **REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES, CAPÍTULO 1- GENERALIDADES, Regla 1**

Ámbito de Aplicación. Las disposiciones del presente Anexo se aplicarán a todos los buques, salvo que se disponga expresamente otra cosa en las reglas 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 y 22 del presente Anexo.

Regla 2 Definiciones. A LOS AFECTOS DEL PRESENTE ANEXO, 1 Por Anexo se entiende el Anexo VI del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques 1973, modificado por el protocolo 1978 y modificado por el protocolo de 1997, con las enmiendas que introduzca la

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 GRAFICAS

E.N.A.G.

Ciudad, Tegucigalpa

Teléfono Fax: Carretera 2230-4858

Administración: 2230-5536

Fábrica: 2230-5787

CENTRO CIVICO GOBIERNAMENTAL

Organización, a condición de que dichas entidades se adopten y hagan entrar en vigor de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 16 del presente Convenio. 2 Por cuya construcción se halle en una fase equivalente se entiende la fase en que: .1 Comienza la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto; y. 2 Ha comenzado el montaje del buque de que se trate, utilizando al menos 50 toneladas del total estimado del material estructural o un 1% de dicho total, si este segundo valor es menor. 3 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 Atmosférica. 4 Por dispositivo de control auxiliar se entiende un sistema, función o estrategia de control instalado en un motor diésel marino que se utiliza para proteger el motor y/o su equipo auxiliar de condiciones de funcionamiento que pudieran ocasionar daños o averías o, para facilitar el arranque del motor. Un dispositivo de control auxiliar también puede ser una estrategia o medida que haya demostrado satisfactoriamente no ser un dispositivo manipulador. 5 Por alimentación continua se entiende el proceso mediante el cual se alimenta de desechos una cámara de combustión sin intervención humana, estando el incinerador en condiciones de funcionamiento normal, con la temperatura de trabajo de la cámara de combustión entre 850 °C y 1200 °C. 6 Por dispositivo manipulador se entiende un dispositivo que mida, sea sensible o responda a variables de funcionamiento (por ejemplo, régimen del motor, temperatura, presión de admisión o cualquier otro parámetro con objeto de activar, modular, diferir o desactivar el funcionamiento de cualquier parte o función del sistema de control de emisiones de manera tal que se reduzca la eficacia de dicho sistema en las circunstancias que se presentan durante el funcionamiento normal, a menos que la utilización del mencionado dispositivo este incluida sustancialmente en los procedimientos de prueba de certificación de las emisiones aplicadas. 7 Por emisión se entiende toda liberación a la atmósfera o al mar por los buques de sustancias sometidas a control en virtud del presente Anexo. 8 Por zona de control de las emisiones se entiende una zona en la que es necesario adoptar medidas especiales de carácter obligatorio para prevenir, reducir y contener la

contaminación atmosférica por NO_x o SO_x y materia particulada o los tres tipos de emisiones y sus consiguientes efectos negativos en la salud de los seres humanos y el medio ambiente. Son zonas de control de las emisiones las enumeradas en las reglas 13 y 14 del presente Anexo o las designadas en virtud de las mismas. 9 Por fueloil se entiende cualquier combustible entregado y destinado a la combustión a fines de la propulsión o el funcionamiento a bordo del buque, incluidos los combustibles destilados o residuales. 10 Por arqueo bruto se entiende el arqueo bruto calculado de acuerdo con las reglas para la determinación del arqueo recogidas en el Anexo I del Convenio Internacional sobre arqueo de buques, 1969 o en cualquier convenio que suceda a éste. 11 Por instalaciones, en relación con la regla 12 del presente Anexo, se entiende la instalación en un buque de sistemas y equipo, incluidos la unidades portátiles de extinción de incendios, aislamiento y otros materiales pero no la reparación o recarga de sistemas y equipo, aislamiento y otros materiales previamente instalados, ni la recarga de las unidades portátiles de extinción de incendios. 12 Por instalado se entiende un motor diésel marino instalado o destinado a ser instalado en un buque incluido un motor diésel marino auxiliar portátil, sólo en el caso de que su sistema de aprovisionamiento de combustible, de enfriamiento o de escape sea parte integrante del buque. Se considera que un sistema de aprovisionamiento de combustible es parte integrante del buque únicamente si está permanentemente fijado al buque. La presente definición también abarca los motores diésel marinos que se utilicen para complementar o aumentar la capacidad de potencia instalada del buque y que estén destinados a ser parte integrante de éste. 13 Por estrategia irracional de control de las emisiones se entiende cualquier estrategia o medida que en condiciones normales del funcionamiento del buque, reduzca la eficacia de un sistema de control de emisiones a un nivel inferior al previsto en los procedimientos de prueba de emisiones aplicables. 14 Por motor diésel marino se entiende todo motor alternativo de combustión interna que funcione con combustible líquido o mixto y al que se aplique la regla 13 del presente Anexo, incluidos los sistemas de sobrealimentación mixtos, en caso de que se empleen. 15 Por Código Técnico sobre los NO_x se entiende el Código Técnico

relativo al control de las emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diésel marinos, adoptado mediante la resolución 2 de la Conferencia MARPOL de 1997, con las enmiendas que introduce la Organización, a condición de que dichas enmiendas se adopten y hagan entrar en vigor de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 16 del presente Convenio. 16 Por sustancias que agotan la capa de ozono se entiende las sustancias controladas definidas en el párrafo 4 del Artículo 1 del Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono, de 1997 que figuren en los Anexos A, B, C y E de dicho Protocolo vigentes en el momento de aplicar o interpretar el presente Anexo. A bordo de los buques puede haber, sin que esta lista sea exhaustiva, las siguientes sustancias que agotan la capa de ozono:

Halón 1211 Bromoclorodifluorometano

Halón 1301 Bromotrifluorometano

Halón 2402 1,2- Dibromo-1, 1, 2,2- tetrafluoroetano
(También denominado Halón 114B2)

CFC-11 Triclorofluorometano

CFC-12 Diclorodifluorometano

CFC-113 1, 1,2- Tricloro-1, 2, 2- trifluoroetano

CFC-114 1, 2- Dicloro-1, 1, 2, 2- tetrafluoroetano

CFC-115 Cloropentafluoroetano

17 Por incineración a bordo se entiende la incineración de desechos u otras materias a bordo de un buque si dichos desechos u otras materias se han producido durante la explotación normal de dicho buque. 18 Por incinerador de a bordo se entiende la instalación proyectada con la finalidad principal de incinerar a bordo. 19 Por buque construido se entiende todo buque cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase

equivalente. 20 Por fangos oleosos se entiende todo fango proveniente de los separadores de fueloil o aceite lubricante, los desechos de aceite lubricante de las máquinas principales o auxiliares y los desechos oleosos de los separadores de aguas de sentina, del equipo filtrador de hidrocarburos o de las bandejas de goteo. 21 Por buque tanque se entiende, a los efectos de la regla 15 del presente Anexo, un petrolero definido en la regla 1 del Anexo 1 del presente Convenio o un buque tanque químiquero definido en la regla 1 del Anexo II del presente Convenio. 22 Por buque existente se entiende un buque que no es un buque nuevo. 23 Por buque nuevo se entiende: .1 Un buque cuyo contrato de construcción se formalice el 1 de enero de 2013 o posteriormente; o .2 En ausencia de un contrato de construcción, un buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2013 o posteriormente; o .3 Un buque cuya entrega se produzca el 1 de julio de 2015 o posteriormente. 24 Por transformación importante se entiende, a los efectos del capítulo 4 del presente Anexo, la transformación de un buque: .1 Que altere considerablemente las dimensiones, la capacidad de transporte o la potencia del motor del buque; o .2 Que altere el tipo de buque; o .3 Que se efectúe, a juicio de la Administración, con el propósito de prolongar considerablemente la vida del buque; o .4 Que de algún otro modo modifique el buque hasta el punto de que, si fuera un buque nuevo, quedaría sujeto a las disposiciones pertinentes del presente Convenio que no le son aplicables como buque existente; o .5 Que altere considerablemente la eficiencia energética del buque e incluya cualquier modificación que pueda hacer que el buque sobrepase el EEDI prescrito que le sea aplicable, según se indica en la regla 21 del presente Anexo. 25 Por granelero se entiende un buque cuya principal función sea transportar carga seca a granel, incluidos tipos tales como los mineraleros, que se definen en la regla 1 del capítulo XII del Convenio SOLAS 1974 (enmendado), pero no los buques de carga combinada. 26 Por buque gasero se entiende un buque de carga construido o adaptado y utilizado para el transporte a granel de cualquier gas licuado. 27 Por buque tanque se entiende, a los efectos del capítulo 4 del presente Anexo, un petrolero, tal como se define en la regla 1 del Anexo 1 del presente

Convenio o un buque tanque quiniquero o un buque tanque para el transporte de sustancias nocivas líquidas, tal como se definen en la regla 1 del Anexo II del presente Convenio. 28 Por buque portacontenedores se entiende un buque proyectado exclusivamente para el transporte de contenedores en las bodegas y en cubierta. 29 Por buque de carga general se entiende un buque de varias cubiertas o de cubierta única proyectado principalmente para el transporte de carga general. Quedan excluidos de la presente definición los buques de carga secas especializados que no hayan sido incluidos en el cálculo de los niveles de referencia para los buques de carga general, es decir, los buques para el transporte de ganado, los buque portagabarras, los buques para el transporte de cargas pesadas, los buques para el transporte de yates y los buques para el transporte de combustible nuclear. 30 Por buque de carga refrigerada se entiende un buque proyectado exclusivamente para el transporte de cargas refrigeradas en las bodegas. 31 Por buque de carga combinada se entiende un buque proyectado para emburear cargas tanto líquidas como secas a granel al 100% del peso muerto. 32 Por buque de pasaje se entiende un buque que transporta más de 12 pasajeros. 33 Por buque de carga rodada (buque para el transporte de vehículos) se entiende un buque de transbordo rodado de varias cubiertas proyectado para el transporte de automóviles y camiones vacíos. 34 Por buque de carga rodada se entiende un buque proyectado para llevar unidades de transporte de carga rodada. 35 Por buque de pasaje de transbordo rodado se entiende un buque de pasaje con espacios de carga rodada. 36 Por EEDI obtenido se entiende el valor del EEDI alcanzado por un buque concreto, con arreglo a lo dispuesto en la regla 20 del presente Anexo. 37 Por EEDI prescrito se entiende el valor máximo del EEDI obtenido permitido por la regla 21 del presente Anexo para el tipo y tamaño específicos del buque. Regla 3. Excepciones y exenciones. GENERALIDADES. 1. Las reglas del presente anexo no se aplicarán. 1 A las emisiones necesarias para proteger la seguridad del buque o salvar vidas en el mar; ni .2 A las emisiones resultantes de averías sufridas por un buque o por su equipo. 2.1 siempre que después de producirse la avería o de descubrirse la emisión se hayan tomado todas las precauciones razonables

para prevenir o reducir al mínimo tal emisión; y, 2.2 salvo que el propietario o el capitán hayan actuado ya sea con la intención de causar la avería o con imprudencia temeraria y a sabiendas de que probablemente se producirá una avería. ENSAYOS PARA LA INVESTIGACIÓN DE TECNOLOGÍAS DE REDUCCIÓN Y CONTROL DE LAS EMISIONES DE LOS BUQUES. 2. La Administración de una Parte, en colaboración con otras Administraciones según proceda, podrá conceder una exención respecto de disposiciones específicas del presente Anexo, a un buque para realizar ensayos de desarrollo de tecnologías de reducción y control de las emisiones de los buques y programas del proyecto de motores. Dicha exención sólo se concederá si la aplicación de disposiciones específicas del anexo o del Código Técnico sobre los NO_x revisado de 2008 puede obstaculizar la investigación sobre el desarrollo de dichas tecnologías o programas. Un permiso para una exención de este tipo sólo se concederá al menor número de buques posible y estará sujeto a las disposiciones siguientes: 1 En el caso de motores diésel marinos con una cilindrada inferior a 30 l, la duración del ensayo en el mar no será superior a 18 meses. Si es necesario que dure más tiempo, la Administración o administraciones que hayan otorgado el permiso podrán autorizar que el plazo se prorrogue por un período adicional de 18 meses; o 2 En el caso de motores diésel marinos con una cilindrada igual o superior a 30 l, la duración del ensayo en el mar no será superior a cinco años y requerirá que la administración o administraciones que hayan otorgado el permiso realicen un examen de la situación en cada conocimiento intermedio. El permiso puede retirarse a partir de ese examen si los ensayos no se han ajustado a las condiciones de dicho permiso o si se determina que no es probable que la tecnología o el programa tengan efectos positivos en la reducción y el control de las emisiones procedentes de los buques. Si la administración o administraciones que hayan realizado el examen determinan que es necesario disponer de más tiempo para probar una tecnología o programa concretos, el permiso podrá prorrogarse durante un período de tiempo adicional no superior a cinco años. EMISIONES PROCEDENTES DE ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LOS

RECURSOS MINERALES DEL LECHO MARINO. 3.1

La emisiones que procedan directamente de la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento mar adentro de los recursos minerales del lecho marino quedan exentas de las prescripciones del presente Anexo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 23) b) ii) del presente Convenio. Tales emisiones incluyen: .1 Las emisiones procedentes de la incineración de sustancias resultantes única y directamente de la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento mar adentro de los recursos minerales del lecho marino, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la combustión de hidrocarburos en antorcha y la quema de virutas de perforación, todos o fluidos de estimulación durante las operaciones de terminación y prueba de los pozos y la combustión en antorcha debida a circunstancias excepcionales; .2 El desprendimiento de gases y compuestos volátiles presentes en los fluidos y las virutas de perforación; .3 Las emisiones relacionadas única y directamente con el tratamiento la manipulación o el almacenamiento de minerales del lecho marino; y, .4 Las emisiones de los motores diésel marinos dedicados exclusivamente a la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento mar adentro de los recursos minerales del lecho marino.

3.2 Las prescripciones de la regla 18 del presente Anexo no se aplicaran a la utilización de los hidrocarburos que se producen y utilizan ulteriormente in situ como combustible, cuando así lo apruebe la Administración. Regla 4. Equivalentes. 1. La Administración de una Parte podrá autorizar la utilización a bordo de un buque de accesorios, materiales, dispositivos o aparatos u otros procedimientos, tipos de fueloil o métodos de cumplimiento, como alternativa a los prescritos en el presente Anexo, si tales accesorios, materiales, dispositivos o aparatos u otros procedimientos, tipos de fueloil o métodos de cumplimiento son por lo menos tan eficaces en cuanto a la reducción de las emisiones como los prescritos en el presente Anexo, incluidos los niveles indicados en las reglas 13 y 14. 2. La Administración de una Parte que autorice la utilización de accesorios, materiales, dispositivos o aparatos u otros procedimientos, tipos de fueloil o métodos de cumplimiento, como alternativa a los prescritos en el presente Anexo, comunicará a la Organización los por menores

de los mismos, a fin de que ésta los notifique a las Partes para su información y para que adopten las medidas oportunas, si es necesario. 3. La Administración de una Parte debería tener en cuenta las directrices pertinentes que elabore la Organización en relación con los equivalentes previstos en la presente regla. 4. La Administración de una Parte para que autorice la utilización de una de los equivalentes indicados en el párrafo 1 de la presente regla hará todo lo posible por no dañar ni perjudicar el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, ni los de otros Estados. **CAPÍTULO 2- RECONOCIMIENTO, CERTIFICACIÓN Y MEDIOS DE CONTROL. Regla 5. Reconocimientos. 1. Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 y todas las torres de perforación y otras plataformas, fijas o flotantes, serán objeto de los reconocimientos que se especifican continuación, a fin de garantizar el cumplimiento de lo prescrito en el capítulo 3 del presente Anexo: .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 6 del presente Anexo. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del capítulo 3 del presente Anexo; .2 Un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excederán de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables las reglas 9.2, 9.5, 9.6 o 9.7 del presente Anexo. El reconocimiento de renovación se realizará de modo que garantice que el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del capítulo 3 del presente Anexo; .3 Un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o a la tercera fecha de vencimiento anual del certificado, el cual sustituirá a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el párrafo 1.4 de la presente regla. El reconocimiento intermedio se realizará de modo que garantice que el equipo y las instalaciones cumplen plenamente las prescripciones aplicables del capítulo 3 del presente Anexo y están en buen estado de funcionamiento. Estos reconocimientos intermedios se consignarán en el Certificado IAPP expedido en**

virtud de las reglas 6 ó 7 del presente Anexo; y, .4 Un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del certificado, que comprenderá una inspección general del equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales mencionados en el párrafo 1.1 de la presente regla a fin de garantizar que se han mantenido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 de la presente regla y que continúan siendo satisfactorios para el servicio al que el buque esté destinado. Estos reconocimientos anuales se consignarán en el Certificado IAPP expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas 6 ó 7 del presente Anexo; y, .5 También se efectuará un reconocimiento adicional, ya general, ya parcial, según dicten las circunstancias, después de la realización de reparaciones o renovaciones importantes prescritas en el párrafo 5 de la presente regla o tras una reparación resultante de las investigaciones prescritas en el párrafo 6 de la presente regla. 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 plenamente lo dispuesto en el capítulo 3 del presente Anexo. 2. En el caso de los buques de arqueo bruto inferior a 400, la Administración podrá establecer las medidas pertinentes para garantizar el cumplimiento de las disposiciones aplicables del capítulo 3 del presente Anexo. 3. El reconocimiento de los buques, por lo que respecta a la aplicación de lo prescrito en el presente Anexo, será realizado por funcionarios de la Administración. .1 No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a Organizaciones Reconocidas por ella. Tales Organizaciones cumplirán las directrices adoptadas por la Organización; .2 El reconocimiento de los motores diésel marinos y del equipo para determinar si cumplen lo dispuesto en la regla 13 del presente Anexo se realizará de conformidad con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO_x revisado de 2008. .3 Cuando el inspector nombrado o la Organización Reconocida dictaminen que el estado del equipo no corresponden en lo esencial a los por menores del certificado, el inspector o la Organización harán que se tomen

medidas correctivas e informaran oportunamente de ello a la Administración si no se toman dichas medidas correctivas, la Administración retirará el certificado. Si el buque se encuentra en un puerto de otra parte, también se dará notificación de inmediato a las autoridades competentes del Estado Rector de Puerto. Una vez que un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado a las autoridades competentes del Estado Rector del Puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, al inspector o a las organizaciones mencionadas, toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente regla; y, .4 En todos los casos, la Administración interesada garantizará incondicionalmente la integridad y eficacia del reconocimiento y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.

4. Los buques a los que se apliquen el capítulo 4 del presente Anexo serán objetos de los reconocimientos especificados a continuación, teniendo en cuenta las directrices adoptadas por la organización: .1 Un reconocimiento inicial antes de que un buque nuevo entre en servicio y antes de la expedición del Certificado Internacional de la Eficiencia Energética del Buque. En el Reconocimiento se verificará que el EEDI obtenido del buque satisface las prescripciones del capítulo 4 del presente Anexo y que se lleva a bordo el SEEMP prescrito en la regla 22 del presente Anexo; .2 Un reconocimiento general o parcial, según dicten las circunstancias, después de una transformación importante de un buque al que se aplique la presente regla. Este reconocimiento garantizará que vuelva a calcularse el EEDI obtenido, según sea necesario y que este se ajuste a lo dispuesto en la regla 21 del presente Anexo, con el factor de reducción aplicable al tipo y tamaño del buque transformado en la fase correspondiente a la fecha del contrato o a la de colocación de la quilla o a la entrega, según se hubiera determinado para el buque original, de conformidad con lo dispuesto en la regla 2.23 del presente Anexo; .3 En los casos que la transformación importante de un buque nuevo o existente sea de tal magnitud que la Administración considere que el buque es de nueva construcción, la Administración deberá determinar si es necesario efectuar un reconocimiento inicial

del EEDI obtenido. Si se considera necesario efectuario, este reconocimiento deberá garantizar que el EEDI obtenido se calcula de conformidad con la regla 21 del presente Anexo y se ajusta a sus disposiciones, con el factor de reducción aplicable al tipo y tamaño del buque transformado en la fecha del contrato de transformación o, en ausencia de contrato, en la fecha de inicio de la transformación. En el reconocimiento se verificará también que se lleva a bordo el SEEMP prescrito en la regla 22 del presente Anexo; y .4 Para los buques existentes, la verificación de la prescripción relativa a llevar a bordo un SEEMP, de conformidad con la regla 22 del presente Anexo, tendrá lugar durante el primer reconocimiento intermedio o en el de renovación, señalados en el párrafo 1 de la presente regla, si éste es anterior o el 1 de Enero de 2013 o posteriormente. 5 Se mantendrá el equipo de modo que se ajuste a las disposiciones del presente Anexo y no se efectuará ningún cambio del equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones o los materiales que fueron objeto del reconocimiento, sin la autorización expresa de la Administración. Se permitirá la simple sustitución de dicho equipo o accesorios por equipo y accesorios que se ajusten a las disposiciones del presente Anexo. 6 Siempre que un buque sufra un accidente o se descubre algún defecto que afecte considerablemente a la eficacia o la integridad del equipo al que se aplique al presente Anexo, 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. Regla 6. Expedición o refrendo de los certificados. **CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA.** 1 Se expedirá un Certificado Internacional de Prevención Atmosférica, tras un reconocimiento inicial o de renovación efectuado de conformidad con las disposiciones en la regla 5 del presente Anexo. .1 A todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras partes. .2 A las plataformas y torres de perforación que realicen viajes a aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción de otras Partes. 2- En el caso de un buque construido antes de la fecha en el presente Anexo en vigor para la Administración de

dicho buque, se expedirá un Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica, conforme a lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla, a más tardar en la primera entrada programada en dique seco posterior a dicha fecha de entrada en vigor y en ningún caso después de que hayan transcurrido tres años desde dicha fecha. 3 Tal certificado será expedido o refrendado por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella. En cualquier caso, la Administración asume la plena responsabilidad del certificado. **CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EFICIENCIA ENERGÉTICA.** 4 Se expedirá un Certificado Internacional de eficiencia energética del buque una vez se realice un reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5.4 del presente Anexo, de todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 antes de que el buque pueda realizar viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras partes. 5 El certificado será expedido o refrendado por la Administración o por cualquier organización debidamente autorizada por ella. En cualquier caso, la Administración asume la plena responsabilidad del certificado. Regla 7. Expedición del Certificado por otra Parte. 1 Una Parte podrá, a requerimiento de la Administración, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que cumple las disposiciones del presente Anexo, expedirá o autorizará la expedición a ese buque del Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica o del Certificado Internacional de Eficiencia Energética y cuando corresponda, refrendará o autorizará el refrendo de tales certificados para el buque, de conformidad con el presente Anexo. 2 Se remitirá lo antes posible a la Administración que haya pedido el reconocimiento una copia del certificado y otra del informe relativo al reconocimiento. 3 En el certificado se hará constar que ha sido expedido a petición de la Administración y tendrá la misma fuerza y gozará del mismo reconocimiento que el expedido en virtud de la regla 6 del presente Anexo. 4 No se expedirá Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica ni el Certificado Internacional de Eficiencia Energética a ningún buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte. Regla 8. Modelos de

los Certificados. **CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA.** 1 El Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica se elaborará conforme al modelo que figura en el apéndice I del presente Anexo y estará redactado como mínimo en español, francés o inglés. Cuando se use también un idioma oficial del país expedidor, dará fe al texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia. **CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EFICIENCIA ENERGÉTICA.** 2 El Certificado Internacional de Eficiencia Energética se elaborará conforme al modelo que figura en el apéndice VIII del presente Anexo y estará redactado como mínimo en español, francés o inglés. Cuando se use también un idioma oficial del país expedidor, dará fe al texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia. **Regla 9. Duración y validez de los Certificados. CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA.** 1 El Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica se expedirá para un período que especificara la Administración y que no excederá de cinco años. 2 No obstante lo prescrito en el párrafo 1 de la presente regla: .1 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 período que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente; y, .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 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 hasta el período máximo especificado en el párrafo I de la presente regla, siempre que los reconocimientos citados en las reglas 5.1.3 y 5.1.4 del presente Anexo, aplicables cuando se expide un certificado para un período de cinco años, se hayan efectuado como proceda. 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 de un 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 le concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto 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 finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un período 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 disposiciones precedentes 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 determinará la Administración, no será necesario, contribuyendo a lo prescrito en los párrafos 2.1, 5 ó 6 de la presente regla, que la validez de un nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración

del certificado existente. En esas 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 Cuando se efectúe un reconocimiento anual o intermedio antes del período especificado en la regla 5 del presente Anexo: 1 La fecha de vencimiento anual que figure en el certificado se modificará mediante refrendo, sustituyéndola por una fecha que no sea más de tres meses posterior a la fecha en que terminó el reconocimiento; 2 El reconocimiento anual o intermedio subsiguiente prescrito en la regla 5 del presente Anexo se efectuará según los intervalos prescritos en dicha regla, teniendo en cuenta la nueva fecha de vencimiento anual; y 3 La fecha de expiración podrá permanecer inalterada a condición de que se efectúen uno o más reconocimientos anuales o intermedios, según proceda, de manera que no se excedan entre los distintos reconocimientos los intervalos máximos prescritos en la regla 5 del presente Anexo. 9 Todo certificado expedido en virtud de las reglas 6 ó 7 del presente Anexo perderá su validez en cualquier de los casos siguientes: 1 Si los reconocimientos pertinentes no se han efectuado dentro de los plazos prescritos en la regla 5.1. Del presente Anexo. 2 Si el certificado no es refrendado de conformidad con lo dispuesto en las reglas 5.1.3 ó 5.1.4 del presente Anexo; y, 3 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 la regla 5.4 del presente Anexo. Si se produce un cambio de pabellón entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón el buque tenía previamente derecho a enarbolar transmitirá lo antes posible a la Administración, previa petición de ésta cursada dentro de los tres meses siguientes al cambio de pabellón, copias del certificado que llevaba al buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes.

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EFICIENCIA ENERGÉTICA. El Certificado Internacional de Eficiencia Energética será válido durante toda la vida útil del buque, a la de lo dispuesto a continuación en el párrafo 11. Todo Certificado Internacional de Eficiencia Energética expedido en virtud del presente Anexo perderá validez en cualquiera de los casos

siguientes: 1 Si el buque se retira del servicio o si se expide un nuevo certificado a raíz de una transformación importante del buque; o, 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 el capítulo 4 del presente Anexo. Si se produce un cambio de pabellón entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo Pabellón el buque tenía previamente 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. Regla 10. Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado Rector de Puerto. 1 Un buque que se encuentre en un puerto o una terminal mar adentro sometido a la jurisdicción de otra, podrá ser objeto de una inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte en lo que respecta a las prescripciones operacionales del presente Anexo, si existen motivos fundados para pensar que el Capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la exención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. 2 En las circunstancias indicadas en el párrafo 1 de la presente regla, la Parte interesada tomará medidas para garantizar que el buque no se haga a la mar hasta que la situación se haya remediado conforme a lo prescrito en el presente Anexo. 3 Los procedimientos relativos a la supervisión por el Estado rector de Puerto prescritos en el Artículo 5 del presente Convenio se aplicarán a la presente regla. 4 Nada de lo dispuesto en la presente regla se interpretará como una limitación de los derechos y obligaciones de una Parte que supervise las prescripciones operacionales específicamente previstas en el presente Convenio. 5 A los efectos del capítulo 4 del presente Anexo, toda inspección por el Estado Rector del Puerto se limitará a verificar, según proceda, que el buque lleva a bordo un Certificado Internacional de Eficiencia Energética, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 5 del Convenio. Regla 11. Detección de transgresiones y cumplimiento. 1 Las Partes cooperarán en toda gestión que conduzca a la detección de las

transgresiones y al cumplimiento de las disposiciones del presente Anexo, utilizando cualquier medida apropiada y practicable de detección y de vigilancia ambiental, los procedimientos adecuados de notificación y el acopio de pruebas. 2 Todo buque al que se aplique el presente Anexo podrá ser objeto de inspección, en cualquier puerto o terminal mar adentro de una Parte, por los funcionarios que nombre o autorice dicha Parte a fin de verificar si el buque ha emitido algunas de las sustancias a las que se aplica el presente Anexo, transgrediendo lo dispuesto en el mismo. Si la inspección indica que hubo transgresión del presente Anexo, se enviará un informe a la Administración para que ésta tome las medidas oportunas. 3 Toda parte facilitará a la Administración pruebas, si las hubiere, de que un buque ha emitido alguna de las sustancias a las que se aplica el presente Anexo, transgrediendo lo dispuesto en el mismo. Cuando sea posible, la autoridad competente de dicha Parte notificará al Capitán del buque la transgresión que se le imputa. 4 Al recibir tales pruebas, la Administración investigará el asunto y podrá solicitar de la otra Parte que le facilite más o mejores pruebas de la presunta transgresión. Si la Administración estima que hay pruebas suficientes para incoar un procedimiento respecto a la presunta transgresión, hará que se inicie tal procedimiento lo antes posible de conformidad con su legislación. La Administración informará inmediatamente a la Parte que haya notificado la presunta transgresión y a la Organización, de las medidas que se hayan tomado. 5 Toda parte podrá asimismo proceder a la inspección de un buque al que sea de aplicación el presente Anexo cuando el buque entre en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción, si ha recibido de cualquier otra parte una solicitud de investigación junto con pruebas suficientes de que ese buque ha emitido, donde quiera que sea, alguna de las sustancias a las que se aplica el presente Anexo, transgrediendo lo dispuesto en el mismo. El informe de la investigación se transmitirá tanto a la Parte que la solicitó como a la Administración, a fin de que puedan tomarse las medidas oportunas con arreglo al presente Convenio. 6 Las normas de derecho internacional relativas a la prevención, reducción y contención de la contaminación del medio marino ocasionada por los buques, incluidas las relativas a ejecución y

garantías, que estén en vigor en el momento de la aplicación o interpretación del presente Anexo se aplicarán, mutatis mutandis, a las reglas y normas establecidas en el mismo. **CAPÍTULO 3- PRESCRIPCIONES PARA EL CONTROL DE LAS EMISIONES DE LOS BUQUE.** Regla 12. Sustancias que agotan la capa de ozono. 1 La presente regla no se aplica al equipo permanentemente sellado que no tenga conexiones de carga de refrigerante ni componentes potencialmente desmontables que contengan sustancias que agotan la capa de ozono. 2 A reserva de lo dispuesto en la regla 3.1, se prohíbe toda emisión deliberada de sustancias que agotan la capa de ozono. Las emisiones deliberadas incluyen las que se producen durante el mantenimiento, la revisión, la reparación o la eliminación de sistemas o equipo, pero no la liberación de cantidades mínimas durante la recuperación o el reciclaje de una sustancia que agota la capa de ozono. Las emisiones debidas a fugas de una sustancia que agota la capa de ozono, independientemente de que las fugas sean o no deliberadas, podrán ser reglamentadas por las Partes. 3.1 Se prohibirán las instalaciones que contengan sustancias que agotan la capa de ozono, que no sean hidrocloro fluorocarbonos: 1 En los buques construidos el 19 de Mayo de 2005 o posteriormente; o 2 En los buques construidos antes del 19 de Mayo de 2005, si la fecha contractual de entrega del equipo al buque es el 19 de Mayo de 2005 o posteriormente o, en ausencia de una fecha contractual de entrega, si el equipo se entrega de hecho al buque el 19 de Mayo de 2005 o posteriormente. 3.2 Se prohibirán las instalaciones que contengan hidrocloro fluorocarbonos: 1 En los buques construidos el 1 de Enero de 2020 o posteriormente; o 2 En los buques construidos antes del 1 de Enero de 2020, si la fecha contractual de entrega del equipo al buque es el 1 de Enero de 2020 o posteriormente; o en ausencia de una fecha contractual de entrega, si el equipo se entrega al buque 1 de Enero 2020 o posteriormente. 4 Las sustancias a que se hace referencia en la presente regla y el equipo que contenga dichas sustancias se depositarán en instalaciones de recepción adecuada cuando se retiren del buque. 5 Todos los buques regidos por la regla 6.1 deberán mantener una lista del equipo que contengan sustancias que agotan la capa de ozono. 6 Todos los buques regidos por la

regla 6.1 que dispongan de sistemas recargables que contengan sustancias que agotan la capa de ozono estarán provistos de un libro registro de dichas sustancias. Ese libro registro podrá formar parte del Diario de Navegación o de un sistema de registro electrónico aprobado por la Administración. 7 El registro de las sustancias que agotan la capa de ozono estará expresado en término de masa (kg) de la sustancia y se efectuará sin demora, en cada ocasión, con respecto a las siguientes actividades: .1 Recarga plena o parcial, del equipo que contenga sustancias que agotan la capa de ozono; .2 Reparación o mantenimiento del equipo que contenga sustancias que agotan la capa de ozono; .3 Descarga a la atmósfera de sustancias que agotan la capa de ozono; .3.1 deliberada, y; .3.2 no deliberada; .4 Descarga de sustancias que agotan la capa de ozono en instalaciones de recepción situadas en tierra y; .5 Suministro al buque de sustancias que agotan la capa de ozono. **Regla 13. Óxidos de Nitrógeno (NO_x). ÁMBITO DE APLICACIÓN. 1.1 La presente regla se aplicará: .1 A todo motor diésel marino con una potencia de salida superior a 130 kw instalado de un buque; y, .2 A todo motor diésel marino con una potencia de salida superior a 130 kw que haya sido objeto de una transformación importante el 1 de Enero de 2000 o posteriormente, salvo cuando haya quedado demostrado, de manera satisfactoria a juicio de la Administración, que tal motor constituye una sustitución idéntica del motor al que sustituye y no está contemplado en el párrafo 1.1.1 de la presente regla. 1.2 La presente regla no se aplicará: .1 A los motores diésel marinos destinados a ser utilizados solamente en caso de emergencia o únicamente para accionar dispositivos o equipo destinados a ser utilizados solamente en caso de emergencia a bordo del buque en que estén instalados, ni a los motores diésel marinos instalados en botes salvavidas destinados a ser utilizados únicamente en caso de emergencia; ni .2 A los motores diésel marinos instalados en buques que estén exclusivamente dedicados a realizar viajes dentro de las aguas sometidas a la soberanía y jurisdicción del Estado cuyo Pabellón están autorizados a enarbolar, a condición de que tales motores estén sometidos a otra medida de control de los NO_x establecida por la Administración. 1.3 No obstante lo dispuesto en el párrafo**

1.1 de la presente regla, la Administración podrá permitir que la presente regla no se aplique a los motores diésel marinos que se instalen en los buques construidos antes del 19 de Mayo de 2005 ni a los motores diésel marinos que sea objeto de una transformación importante antes de esa fecha, a condición de que los buques en que vayan instalados los motores estén exclusivamente dedicados a realizar viajes hacia puertos o terminales mar adentro situados en el Estado cuyo Pabellón tienen derecho a enarbolar. **TRANSFORMACIÓN IMPORTANTE. 2.1** A los efectos de la presente regla, por transformación importante se entenderá la modificación, el 1 de Enero de 2000 o posteriormente, de un motor diésel marino que no haya sido certificado según las normas estipuladas en los párrafos 3, 4 ó 5.1.1 de la presente regla, mediante la cual: .1 Se sustituya el motor por un motor diésel marino o se instale un motor diésel marino adicional, o .2 Se realiza una modificación apreciable del motor, según se define está en el Código Técnico sobre los NO_x revisado de 2008, o .3 Se aumente el régimen nominal máximo continuo del motor en más de un 10% con respecto al régimen nominal máximo continuo indicado en la certificación original del motor. 2.2 En el caso de una transformación importante que suponga la sustitución de un motor diésel marino por un motor diésel marino no idéntico o la instalación de un motor diésel marino adicional, se aplicarán las normas estipuladas en la presente regla que estén en vigor en el momento de la sustitución o adición del motor. Por lo que respecta únicamente a los motores de sustitución, si el 1 de Enero del 2016 o posteriormente no es posible que dicho motor de sustitución se ajuste a las normas indicadas en el párrafo 5.1.1 de la presente regla (nivel III), ese motor de sustitución habrá de ajustarse a las normas indicadas en el párrafo 4 de la presente regla (nivel II). La Organización elaborará directrices para establecer criterios que sirvan para determinar los casos en que no sea posible que un motor de sustitución se ajuste a las normas indicadas en el párrafo 5.1.1 de la presente regla. 2.3 Por lo que respecta a los motores diésel marinos mencionados en el párrafo 2.1.2 ó 2.1.3, esos motores habrán de ajustarse a las normas siguientes: .1 En el caso de los buques construidos antes del 1 de Enero de 2000, se aplicarán las normas

estipuladas en el párrafo 3 de la presente regla; y, **2** En el caso de los buques construidos el 1 de Enero de 2000 o posteriormente, se aplicarán las normas que están en vigor en el momento de construirse del buque. **NIVEL I.** **3** A reserva de lo dispuesto en la regla 3 del presente Anexo, se prohíbe el funcionamiento de todo motor diésel marino instalado en un buque construido el 1 de Enero de 2000 o posteriormente y antes del 1 de Enero de 2011, a menos que la cantidad de óxidos de nitrógeno (calculada en forma de emisión total ponderada de NO_x) emitidos por el motor se encuentre dentro de los límites que figuran a continuación, siendo n el régimen nominal del motor (revoluciones por minuto del cigüeñal): **1** 17,0 g/kwh si n es inferior a 130 rpm; **2** 45 n^(4.2) g/kwh si n es igual o superior a 130 rpm pero inferior a 2000 rpm; **3** 9,8 g/kwh si n es igual o superior a 2000 rpm. **NIVEL II.** **4** A reserva de lo dispuesto en la regla 3 del presente Anexo, se prohíbe el funcionamiento de todo motor diésel marino instalado en un buque construido el 1 de Enero de 2011 o posteriormente, a menos que la cantidad de óxidos de nitrógeno (calculada en forma de emisión total ponderada de NO_x) emitidos por el motor se encuentre dentro de los límites que figuran a continuación, siendo n el régimen nominal del motor revoluciones por minuto del cigüeñal): **1** 14,4 g/kwh si n es inferior a 130 rpm; **2** 44 n^(4.2) g/kwh si n es igual o superior a 130 rpm pero inferior a 2000 rpm.

3 7,7 g/kwh si n es igual a superior a 2000 rpm. **NIVEL III.**

5.1 A reserva de lo dispuesto en la regla 3 del presente Anexo, el funcionamiento de los motores diésel marinos instalados en buques construidos el 1 de enero de 2016 o posteriormente: **1** está prohibido, a menos que la cantidad de óxidos de nitrógeno (calculada en forma de emisión total ponderada de NO_x) emitidos por el motor se encuentre dentro de los límites que figuran a continuación, siendo n el régimen nominal del motor (revoluciones por minuto del cigüeñal): **1.1** 3,4 g/kwh si n es inferior a 130rpm;

1.2. 9 n^(4.2) si n es igual o superior 130 rpm pero inferior a 2 000 rpm; y, **1.3** 2,0 g/kwh si n es igual o superior a 2 000 rpm;

2 Está sujeto a las normas indicadas en el párrafo 5.1.1 de la presente regla si el buque está operando en una zona de control de las emisiones designada en virtud del párrafo 6 de la presente regla; y, **3** Está sujeto a las normas indicadas en el párrafo 4 de

la presente regla si el buque está operando fuera de zona de control de las emisiones designada en virtud del párrafo 6 de la presente regla. **5.2** A reserva del examen establecido en el párrafo 10 de la presente regla, las normas indicadas en el párrafo 5.1.1 de la presente regla no se aplicarán: **1** A los motores diésel marinos instalados en buques de eslora (L), según se define ésta en la regla 1.19 del Anexo 1 del presente Convenio, inferior a 24 m que estén específicamente proyectados y se utilicen exclusivamente, para fines recreativos; ni **2** A los motores diésel marinos instalados en buques con una potencia combinada de propulsión del motor diésel, según la placa de identificación, inferior a 750 kw, si se demuestra de manera satisfactoria a juicio de la Administración que el buque no puede cumplir las normas estipuladas en el párrafo 5.1.1 de la presente regla debido a limitaciones de proyecto o construcción del buque. **ZONA DE CONTROL DE LAS EMISIONES.** **6** A efectos de la presente regla, las zonas de control de las emisiones será: **1** La zona de Norteamérica, por la cual se entiende la zona definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del presente Anexo; **2** La zona del mar Caribe de los Estados Unidos, por la cual se entiende la zona definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del presente Anexo; y, **3** Cualquier otra zona marítima, incluidas las portuarias, designada por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos indicados en el apéndice III del presente Anexo. **MOTORES DIÉSEL MARINOS INSTALADOS EN BUQUES CONSTRUIDOS ANTES DEL 1 DE ENERO DE 2000.** **7.1** No obstante lo dispuesto en el párrafo 1.1.1 de la presente regla, los motores diésel marinos con una potencia de salida superior a 5000 kw y una cilindrada igual o superior a 90 l instalados en buques construidos el 1 de Enero de 1990 o posteriormente, pero antes del 1 de Enero del 2000, cumplirán los límites de emisión indicados en el párrafo 7.4 de la presente regla, siempre que la Administración de una Parte haya certificado un método aprobado para ese motor y lo haya notificado a la Organización. El cumplimiento de lo dispuesto en el presente párrafo se demostrará mediante uno de los procedimientos siguientes: **1** Instalación del método aprobado certificado, que haya sido confirmado mediante

un reconocimiento en el que se haya utilizado el procedimiento de verificación especificado en el expediente de método aprobado, incluida la debida anotación de la presencia del método aprobado en el Certificado Internacional de prevención de la contaminación atmosférica del buque; o 2. Certificación del motor en la que se confirme que el motor funciona dentro de los límites establecidos en los párrafos 3, 4 o 5.1.1 de la presente regla y la debida anotación de la certificación del motor en el Certificado Internacional de prevención de la contaminación atmosférica del buque. 7.2 El párrafo 7.1 se aplicará a más tardar en el primer reconocimiento de renovación que se realice, como mínimo, 12 meses después de haberse depositado la notificación indicada en el párrafo 7.1 si el propietario de un buque en el que vaya a instalarse un método aprobado puede demostrar, de manera satisfactoria a juicio de la Administración, que el método aprobado no estaba disponible comercialmente a pesar de haber hecho todo lo posible por obtenerlo, ese método aprobado se instalará en el buque a más tardar en el primer reconocimiento anual de ese buque que corresponda realizar después de que el método aprobado esté disponible comercialmente. 7.3 Por lo que respecta a los motores diésel marinos con una potencia de salida superior a 5000 KW cilindrada igual o superior 90 l instalados en los buques construidos el 1 de Enero de 1990 o posteriormente, pero antes del 1 de Enero de 2000, en el Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica correspondiente a un motor diésel marino al que se aplique lo dispuesto en el párrafo 7.1 de la presente regla se indicará que se ha aplicado un método aprobado con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 7.1.1 de la presente regla o que el motor se ha certificado con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 7.1.2 o que no existe todavía un método aprobado o que el método aprobado no está todavía disponible comercialmente tal como se describe en el párrafo 7.2 de la presente regla. 7.4 A reserva de lo dispuesto en la regla 3 del presente Anexo, se prohíbe el funcionamiento de todo motor diésel marino descrito en el párrafo 7.1 de la presente regla, a menos que la cantidad de óxido de nitrógeno (calculada en forma de emisión total ponderada de NO_x) emitidos por el motor se encuentre dentro de los límites que figuran a continuación, siendo

n el régimen nominal del motor (revoluciones por minuto del cigüeñal): 1 17,0 g/kwh si n es inferior a 130 rpm; 2 45 $\text{n}^{(0.7)}$ g/kwh si n es igual o superior a 130 rpm pero inferior a 2000 rpm; y 3 9,8 g/kwh si n es igual o superior a 2000 rpm. 7.5 La certificación de un método aprobado se realizará de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 7 del Código Técnico NO_x revisado de 2008, e incluirá la verificación: 1 Por el proyectista del motor diésel marino de referencia al que se aplique el método aprobado, de que el efecto calculado del método aprobado no reducirá la potencia del motor en más de un 1,0%, ni aumentará el consumo de combustible en más de un 2,0% calculado de conformidad con el ciclo de pruebas correspondientes estipulado en el Código Técnico NO_x revisado de 2008, ni tendrá un efecto adverso en la durabilidad o fiabilidad del motor; y 2 de que el coste del método aprobado no es excesivo, lo cual se determina comparando la cantidad de NO_x reducida por el método aprobado para cumplir la norma establecida en el párrafo 7.4 de la presente regla con el coste de adquirir e instalar dicho método aprobado. **CERTIFICACIÓN. 8** La Certificación, las pruebas y los procedimientos de medición correspondientes a las normas estipuladas en la presente regla se recogen en el Código Técnico sobre los NO_x revisado de 2008. 9 Los procedimientos para determinar las emisiones NO_x especificadas en el Código Técnico sobre los NO_x revisado de 2008, tiene por objeto ser representativos del funcionamiento normal del motor. Los dispositivos manipuladores y las estrategias irracionales del control de emisiones van en contra de este propósito y no están permitidos. La presente regla no prohíbe el uso de dispositivos de control auxiliares que se utilicen para proteger el motor y/o su equipo auxiliar en caso de condiciones de funcionamiento que pudieran ocasionar daños o averías o para facilitar el arranque del motor. **EXAMEN. 10** La Organización efectuará un examen, que se iniciará en 2012 y se completará a más tardar en 2013, de los avances tecnológicos que se hayan producido, a fin de implantar las normas indicadas en el párrafo 5.1.1 de la presente regla y, de ser necesario, ajustará los plazos establecidos en ese párrafo. **Regla 14.** Óxidos de azufre (SO_x) y materia particulada. **PRESCRIPCIONES GENERALES. 1** El contenido de azufre

de todo fueloil utilizado a bordo de los buques no excederá los siguientes límites: **.1** 4,50% masa/masa antes del 1 de Enero de 2012. **.2** 3,50% el 1 de Enero de 2012 y posteriormente; y, **.3** 0,50% masa/masa el 1 de Enero de 2020 y posteriormente. **2** El contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques se vigilará teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización. **PRESCRIPCIONES APLICABLES EN LAS ZONAS DE CONTROL DE LAS EMISIONES.** **3** A efectos de la presente regla, las zonas de control de las emisiones serán: **.1** La zona del mar Báltico definida en la regla 1.11.2 del Anexo I y la zona del mar del norte definida en la regla 1.14.6 del Anexo V; **.2** La zona de Norteamérica definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del presente Anexo; **.3** La zona del mar Caribe de los Estados Unidos definida por las coordenadas que figura en el apéndice VII del presente Anexo; y **.4** Cualquier otra zona marítima, incluidas las portuarias, designada por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos indicados en el apéndice III del presente Anexo. **4** Mientras los buques operen dentro de las zonas de control de las emisiones, el contenido de azufre del fueloil utilizado a bordo no excederá los siguientes límites: **.1** 1,50% masa/masa antes del 1 de Julio de 2010; **.2** 1,00% masa/masa el 1 de Julio de 2010 y posteriormente; y, **.3** 0,10% masa/masa el 1 de Enero de 2015 y posteriormente. **.4** Con anterioridad al 1 de Enero de 2020, el contenido de azufre del fueloil al que se hace referencia en el párrafo 4 de la presente regla no se aplicará a los buques que operen en la zona de Norteamérica o en la zona del mar Caribe de los Estados Unidos definidas en el párrafo 3, construidos el 1 de Agosto de 2011 o anteriormente, que utilicen calderas de propulsión que no estuvieran proyectadas originalmente para funcionar de manera continuada con combustible destilado para usos marinos o gas natural. **5** El proveedor demostrará mediante la pertinente documentación, según lo prescrito en la regla 18 del presente Anexo, el contenido de azufre del fueloil mencionado en los párrafos 1 y 4 de la presente regla. **6** En los buques que utilicen fueloil de distintos tipos para cumplir lo prescrito en el párrafo 4 de la presente regla y que entren o salgan de una zona de control de las emisiones indicada

en el párrafo 3 de la presente regla, se llevará un procedimiento por escrito que muestre como se debe realizar el cambio de fueloil, a fin de prever el tiempo suficiente para limpiar el sistema de distribución de combustible de todo fueloil con un contenido de azufre superior al especificado en el párrafo 4 de la presente regla, antes de entrar en una zona de control de las emisiones. Se anotarán en el libro registro prescrito por la Administración, el volumen de fueloil con bajo contenido de azufre de cada tanque, así como la fecha, la hora y la situación del buque cuando se lleva a cabo una operación de cambio de fueloil antes de entrar en una zona de control de las emisiones o se inicie tal operación al salir de ella. **7** Durante los 12 meses siguientes a la entrada en vigor de una enmienda por la que se designe una zona específica de control de las emisiones en virtud de lo dispuesto en el párrafo 3 de la presente regla, los buques que operen en dicha zona de control de las emisiones estarán exentos del cumplimiento de las prescripciones de los párrafos 4 y 6 de la presente regla y de las prescripciones del párrafo 5 de la presente regla en la medida en que estén relacionadas con dicho párrafo 4. **EXAMEN DE LA NORMA.** **8** Antes de 2018 se llevará a cabo un examen de la norma especificada en el párrafo 1.3 de la presente regla, con objeto de determinar la disponibilidad de fueloil a fin de cumplir la norma de fueloil que figura en dicho párrafo y en el se tendrán en cuenta los elementos siguientes: **.1** El estado de la oferta y la demanda mundial de fueloil para cumplir lo indicado en el párrafo 1.3 de la presente regla, en el momento en que se realice el examen; **.2** Un análisis de las tendencias en los mercados de fueloil; y, **.3** Cualquier otra cuestión pertinente. **9** La Organización constituirá un grupo de expertos, integrado por representantes con los conocimientos oportunos sobre el mercado del fueloil y los distintos aspectos marítimos, ambientales, científicos y jurídicos, para que lleve a cabo el examen mencionado en párrafo 8 de la presente regla. El grupo de expertos elaborará la información pertinente para que las Partes puedan decidir con conocimiento de causa. **10** Las Partes, basándose en la información elaborada por el grupo de expertos, podrán decidir si es posible que los buques se ajusten a la fecha que se especifica en el párrafo 1.3 de la presente regla. Si se decide que ello no es posible, la norma indicada en ese párrafo

entrará en vigor el 1 de Enero de 2025. **Regla 15** Compuestos orgánicos volátiles (COV). 1 Si las emisiones del COV procedentes de un buque tanque se reglamentan en un puerto o puertos o en una terminal o terminales sometidos a la jurisdicción de una Parte, dicha reglamentación se ajustará a lo dispuesto en la presente regla. 2 Toda parte que adopte una reglamentación para los buques tanque en relación con las emisiones de COV enviará una notificación a la Organización, en la que se indicarán el tamaño de los buques que se han de controlar, las cargas que requieren el empleo de sistemas de control de las emisiones de vapores y la fecha de entrada en vigor de dicho control. La notificación se enviará por lo menos seis meses antes de la fecha de entrada en vigor. 3 Toda Parte que designe puertos o terminales en los que se vayan a reglamentar las emisiones de COV procedentes de los buques tanque, garantizará que en los puertos y terminales designados existen sistemas de control de la emisión de vapores aprobados por dicha Parte, teniendo en cuenta las normas de seguridad elaboradas al efecto por la Organización y que tales sistemas funcionan en condiciones de seguridad y de modo que ninguno sufra una demora innecesaria. 4 La Organización distribuirá una lista de los puertos y terminales designados por las Partes a las demás Partes y otros Estados Miembros de la Organización, a efectos de información. 5 Todo buque tanque al cual se aplique el párrafo 1 de la presente regla estará provisto de un sistema de recogida de las emisiones de vapores aprobado por la Administración teniendo en cuenta las normas de seguridad elaboradas al efecto por la Organización, el cual se utilizará durante el embarque de las cargas pertinentes. Todo puerto o terminal que haya instalado sistemas de control de las emisiones de vapores de conformidad con la presente regla podrá aceptar buques tanque que no estén equipados con un sistema de recogida de vapores durante un período de tres años a partir de la fecha de entrada en vigor a que se hace referencia en el párrafo 2 de la presente regla. 6 Todo buque tanque que transporte crudo dispondrá a bordo de un plan de gestión de los COV aprobado por la Administración, que deberá aplicar. Dicho plan se elaborará teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización. El plan será específico para cada buque y,

como mínimo: 1 Contendrá procedimientos escritos para reducir al mínimo las emisiones de COV durante la carga, la travesía y la descarga; 2 Tendrá en cuenta los COV adicionales generados por el lavado con crudos; 3 Incluirá el nombre de la persona responsable de su ejecución; y 4 En los buques dedicados a viajes internacionales, estará redactado en el idioma de trabajo del capitán y los oficiales y, si el idioma de trabajo del capitán y los oficiales no es el español, el francés ni el inglés, irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas. 7 Esta regla se aplicará también a los gaseeros sólo en el caso de que los sistemas de embarque y contención de la carga sean de un tipo que permita la retención sin riesgos a bordo de los COV que no contengan metano o el retorno sin riesgos de éstos a tierra. **Regla 16.** Incineración a bordo. 1 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4 de la presente regla, la incineración a bordo se permitirá solamente en un incinerador de a bordo. 2 Se prohibirá la incineración a bordo de las siguientes sustancias: 1 Residuos de las cargas regidas por los anexos I, II o III, o los correspondientes materiales de embalaje/ envase contaminados; 2 Difencilos policlorados (PCB); 3 Las basuras, según se definen éstas en el Anexo V, que contengan metales pesados en concentraciones que no sean mieras trazas; 4 Productos refinados del petróleo que contengan compuestos halogenados; 5 Fangos cloacales y fangos oleosos que no se hayan generado a bordo del buque; y 6 Residuos de sistema de limpieza de los gases de escape. 3 Se prohibirá la incineración a bordo de los cloruros de polivinilo (PVC), salvo en los incineradores de a bordo para los que se haya expedido un certificado de homologación de la OMI. 4 La incineración a bordo de los lodos de aguas residuales y fangos oleosos producidos durante la explotación normal del buque también se podrá realizar en la planta generadora o caldera principal o auxiliar aunque en este caso no se llevará a cabo dentro de puertos o estuarios. 5 Nada de lo dispuesto en la presente regla: 1 Afecta a la prohibición establecida en el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, enmendado, y su Protocolo de 1996, ni a otras prescripciones de dicho Convenio y Protocolo, ni 2 Impide desarrollar, instalar y utilizar otros dispositivos de tratamiento

térmico de desechos a bordo que satisfagan las prescripciones de la presente regla o las superen. 6.1 Con la salvedad de lo dispuesto en el párrafo 6.2 de la presente regla, todo incinerador instalado a bordo de un buque construido el 1 de Enero de 2000 o posteriormente o, todo incinerador que se instale a bordo de un buque el 1 de Enero de 2000 o posteriormente, cumplirá lo dispuesto en el apéndice IV del presente Anexo. Todo incinerador al que se aplique el presente párrafo será aprobado por la Administración teniendo en cuenta la especificación normalizada para los incineradores de a bordo elaborada por la Organización; o 6.2 La Administración podrá permitir que se excluya de la aplicación del párrafo 6.1 de la presente regla a todo incinerador que se haya instalado a bordo de un buque antes del 19 de Mayo de 2005; a condición de que el buque esté dedicado solamente a realizar viajes en aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar. 6 Los incineradores instalados de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.1 de la presente regla dispondrán de un manual de instrucciones del fabricante, que se guardará junto con la unidad y en el que se especificará cómo hacer funcionar el incinerador dentro de los límites establecidos en el párrafo 2 del apéndice IV del presente Anexo. 7 El personal encargado del funcionamiento de un incinerador instalado de conformidad con lo prescrito en el párrafo 6.1 de la presente regla recibirá formación para poder seguir las orientaciones dadas en el manual de instrucciones del fabricante, como se estipula en el párrafo 7 de la presente regla. 8 En los incineradores instalados de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.1 de la presente regla se vigilará, siempre que la unidad esté en funcionamiento, la temperatura de salida del gas de la cámara de combustión. En los incineradores de alimentación continua, no se verterán desechos en la unidad cuando la temperatura de salida del gas de la cámara de combustión esté por debajo de 850 °C por lo que respecta a los incineradores de a bordo de carga discontinua, la unidad se proyectará de modo

que la temperatura de salida del gas de la cámara de combustión alcance 600 °C en los cinco minutos siguientes al incendio y que posteriormente se estabilice a una temperatura que no sea inferior a 850 °C. Regla 17. Instalaciones de recepción. 1 Cada Parte se compromete a garantizar la provisión de instalaciones adecuadas que se ajusten a: 1 Las necesidades de los buques que utilicen sus puertos de reparaciones para la recepción de las sustancias que agotan la capa de ozono y el equipo que contenga tales sustancias cuando se retire de los buques, 2 Las necesidades de los buques que utilicen sus puertos, terminales o puertos de reparaciones para la recepción de los residuos de la limpieza de los gases de escape procedentes de un sistema de limpieza de los gases de escape, sin causar demoras innecesarias a los buques; y, 3 Las necesidades de los centros de desguace de buques para la recepción de las sustancias que agotan la capa de ozono y el equipo que contenga tales sustancias cuando se retire de los buques. 2 Si un determinado puerto o terminal de una Parte teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización carece de la infraestructura industrial necesaria para gestionar y tratar las sustancias a que se hace referencia en el párrafo 1 de la presente regla o se encuentra muy alejado de ella y por lo tanto no puede aceptar tales sustancias, la parte informará a la Organización acerca de dicho puerto o terminal con objeto de que esa información se transmita a todas las Partes y Estados Miembros de la Organización, para la información y para que adopten las medidas oportunas. La Parte que haya facilitado a la Organización dicha información, también notificará a la Organización cuáles de sus puertos y terminales disponen de instalaciones para gestionar y tratar tales sustancias. 3 Cada Parte notificará a la Organización, para que ésta lo comunique a sus Miembros, todos los casos en las que las instalaciones provistas en cumplimiento de la presente regla no estén disponibles o se consideren insuficientes. Regla 18. Disponibilidad y calidad del fueloil. DISPONIBILIDAD DEL FUELOIL. 1 Cada parte

adoptará todas las medidas razonables para fomentar la disponibilidad de fueloil que cumpla lo dispuesto en el presente Anexo, e informará a la Organización de la disponibilidad de fueloil reglamentario en sus puertos y terminales. **2.1** Si una Parte descubre que un buque no cumple las normas sobre el fueloil reglamentario que figuran en el presente Anexo, la autoridad competente de dicha Parte tendrá derecho a exigir al buque que: **1** Presente un registro de las medidas adoptadas para intentar llegar al cumplimiento; y **2** Presente pruebas de que se intentó adquirir fueloil reglamentario con su arreglo a su plan de viaje y, si no lo había donde estaba previsto, de que se buscaron fuentes alternativas para dicho fueloil y, a pesar de los mejores esfuerzos para obtener fueloil reglamentario, éste no estaba a la venta. **2.2** No debería exigirse al buque que se desvíe de su viaje previsto o retrase indebidamente su viaje para conseguir el cumplimiento. **2.3** Si un buque facilita la información indicada en párrafo 2.1 de la presente regla, la Parte tendrá en cuenta todas las circunstancias pertinentes y las pruebas presentadas para determinar las medidas que proceda adoptar, incluida la de no adoptar medidas de control. **2.4** Los buques informarán a su Administración y a la autoridad competente del puerto de destino pertinente cuando no puedan adquirir fueloil reglamentario. **2.5** La Parte informará a la Organización cuando un buque haya presentado pruebas de la falta de disponibilidad de fueloil reglamentario. **CALIDAD DE FUELOIL. 3** El Fueloil para combustible que se entregue y utilice a bordo de los buques a los que se aplique el presente Anexo se ajustará a las siguientes prescripciones: **1** A excepción de lo estipulado en el párrafo 3.2 de la presente regla: **1.1** Estará compuesto por mezclas de hidrocarburos derivados del refinado de petróleo. Esto no excluirá la posibilidad de incorporar pequeñas cantidades de aditivos con objeto de mejorar algunos aspectos del rendimiento; **1.2** No contendrá ningún ácido

inorgánico; y **1.3** No contendrá ninguna sustancia añadida ni desecho químico que: **3.1. 1** Comprometa la seguridad de los buques o afecte negativamente al rendimiento de las máquinas, o **1.3.2** Sea perjudicial para el personal o **1.3.3** Contribuya en general a aumentar la contaminación atmosférica; **2** El fueloil para combustible obtenido por métodos distintos del refinado de petróleo no deberá: **2.1** Tener un contenido de azufre superior al aplicable según lo estipulado en la regla 14 del presente Anexo; **2.2** Ser causa de que el motor supere el límite de emisión de NO_x aplicable indicado en los párrafos 3, 4, 5.1.1 y 7.4 de la regla 13; **2.3.** Contener ningún ácido inorgánico; **2.4.1** Comprometer la seguridad de los buques o afectar negativamente al rendimiento de las máquinas; o **2.4.2** Ser perjudicial para el personal; o **2.4.3** Contribuir en general a aumentar la contaminación atmosférica. **4** La presente regla no se aplica al carbón en su forma sólida ni a los combustibles nucleares. Los párrafos 5.6, 7.1, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3 y 9.4 de la presente regla no se aplican a los combustibles gaseosos, como el gas natural licuado, el gas natural comprimido y el gas licuado de petróleo. El contenido de azufre de los combustibles gaseosos entregados a un buque específicamente para ser utilizados como combustible a bordo de ese buque deberá ser documentado por el proveedor. **5** En todo buque al que se apliquen las reglas 5 y 6 del presente Anexo, los pormenores relativos al fueloil para combustible entregado y utilizado a bordo se registrarán en una nota de entrega de combustible, que contendrá como mínimo, la información especificada en el apéndice V del presente Anexo. **6** La nota de entrega de combustible se conservará a bordo, en un lugar que permita inspeccionarla fácilmente en cualquier momento razonable, durante un período de tres años a partir de la fecha en que se efectúe la entrega del combustible a bordo. **7.1** La autoridad competente de una Parte podrá inspeccionar las notas de entrega

de combustible a bordo de cualquier buque al que se aplique el presente Anexo mientras el buque esté en uno de sus puertos o terminales mar adentro, podrá sacar copia de cada nota de entrega de combustible y podrá pedir al capitán o a la persona que esté a cargo del buque que certifique que cada una de esas copias es una copia auténtica de la correspondiente nota de entrega de combustible. La autoridad competente podrá verificar también el contenido de cada nota mediante consulta con el puerto en el que fue expedida. 7.2 Cuando en virtud del párrafo 7.1, la autoridad competente inspeccione las notas de entrega de combustible y saque copias certificadas, lo hará con la mayor diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque. 8.1 La nota de entrega de combustible irá acompañada de una muestra representativa del fueloil entregado, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización. La muestra será sellada y firmada por el representante del proveedor y por el capitán o el oficial encargado de la operación de toma de combustible, al concluirse ésta y se conservará en el buque hasta que el fueloil se haya consumido en gran parte y en cualquier caso durante un período no inferior a 12 meses contados desde la fecha de entrega. 8.2 Si una administración exige que se analice la muestra representativa, el análisis se realizará de conformidad con el procedimiento de verificación que figura en el apéndice VI para determinar si el fueloil se ajusta a lo prescrito en el presente Anexo. 9 Las Partes se comprometen a hacer que las autoridades competentes designadas por ellas: .1 Mantengan un registro de los proveedores locales de fueloil; .2 Exijan a los proveedores locales que faciliten la nota de entrega de combustible y la muestra prescrita en la presente regla, con la certificación del proveedor del que fueloil se ajusta a lo prescrito en las reglas 14 y 18 del presente Anexo; .3 Exijan a los proveedores locales que conserven una copia de

las notas de entrega de combustible facilitadas a los buques, durante tres años como mínimo, de modo que el Estado rector de puerto pueda inspeccionarlas y verificarlas si es necesario; .4 Tomen las medidas pertinentes contra los proveedores de fueloil que hayan entregado fueloil que no se ajuste a lo indicado en la nota de entrega de combustible; .5 Informen a la Administración de los casos en que un buque haya recibido fueloil que no se ajuste a lo prescrito en la regla 14 o 18 del presente Anexo; y, .6 Informen a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes y a los Estados Miembros de la Organización, de todos los casos en que un proveedor de fueloil no haya cumplido lo prescrito en la regla 14 o 18 del presente Anexo. 10, Por lo que respecta a las inspecciones por el Estado rector del puerto realizadas por las Partes, las Partes se comprometen además a: .1 Informar a la Parte o al Estado que no sea Parte bajo cuya jurisdicción se haya expedido la nota de entrega de combustible de los casos de entrega de fueloil no reglamentario, aportando todos los datos pertinentes; y, .2 Asegurarse de que se toman las medidas correctivas apropiadas para hacer que el fueloil no reglamentario descubierto se ajuste a lo prescrito. 11. En el caso de los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que presten servicios programados con escalas frecuentes y regulares, una Administración podrá decidir, previa solicitud y consulta con los Estados afectados, que el cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 6 de la presente regla se documente de otra forma, siempre que esta proporcione la misma certidumbre del cumplimiento de las reglas 14 y 18 del presente Anexo. CAPÍTULO 4 - REGLAS SOBRE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES. Regla 19. Ámbito de Aplicación. 1 Las disposiciones del presente se aplicarán a todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400. 2 Las disposiciones del presente capítulo no se aplicarán: .1

A los buques que naveguen exclusivamente en aguas sujetas a la soberanía o jurisdicción del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque. No obstante, cada Parte garantizará, mediante la adopción de medidas apropiadas, que tales buques estén contruidos y operen, dentro de lo razonable y factible, de forma compatible con lo prescrito en el capítulo 4 del presente Anexo. 3 Las reglas 20 y 21 del presente Anexo no se aplicarán a los buques que tengan sistemas de propulsión diésel-eléctrica, propulsión por turbinas o propulsión híbrida. 4 Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 de la presente regla, la Administración podrá dispensar del cumplimiento de la prescripción a un buque de arqueo bruto igual o superior a 400 con respecto al cumplimiento de las reglas 20 y 21 del presente Anexo. 5 Las disposiciones del párrafo 4 de la presente regla no se aplicarán a los buques de arqueo bruto igual o superior a 400: .1 Cuyo contrato de construcción se formalice el 1 de Enero de 2017 o posteriormente; o .2 En ausencia de un contrato de construcción, cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de Julio de 2017 o posteriormente; o .3 Cuya entrega se produzca el 1 de Julio de 2019 o posteriormente; o .4 En los casos en los que el 1 de Enero de 2017 o posteriormente, se realice una transformación importante de un buque nuevo o existente, según se define en la regla 2.24 del presente Anexo y en los cuales se apliquen las reglas 5.4.2 y 5.4.3 del presente Anexo. 6 La administración de una Parte en el presente Convenio que autorice la aplicación del párrafo 4 o suspenda, retire o no aplique este párrafo, a un buque que tenga derecho a enarbolar su pabellón, comunicará inmediatamente los pormenores del caso a la Organización para que ésta los distribuya a las Partes en el presente Protocolo, para su información. Regla 20. Índice de Eficiencia Energética de Proyecto Obtenido. (EEDI obtenido). 1 El EEDI obtenido se calculará para: .1 Todo buque nuevo. .2 Todo buque nuevo que haya sufrido una transformación importante; y, .3 Todo buque nuevo o existente que haya sufrido

una transformación importante, de tal magnitud que sea considerado por la Administración como un buque de nueva construcción, que pertenezca a una o varias de las categorías enumeradas en las reglas 2.25 a 2.35 del presente Anexo. El EEDI obtenido será específico para cada buque, indicará el rendimiento estimado del buque en términos de eficiencia energética, e ira acompañado del expediente técnico del EEDI que contenga la información necesaria para el cálculo del EEDI obtenido y muestre el proceso de cálculo. La Administración o una organización debidamente autorizada por ella verificará el EEDI obtenido basándose en el expediente técnico del EEDI. 2 El EEDI obtenido se calculará con arreglo a las directrices elaboradas por la Organización. Regla 21. EEDI prescrito. 1 Para todo: .1 Buque nuevo. .2 Buque nuevo que haya sufrido una transformación importante; y, .3 Buque nuevo o existente que haya sufrido una transformación importante, de tal magnitud que sea considerado por la Administración como un buque de nueva construcción, que pertenezca a una de las categorías definidas en las reglas 2.25 a 2.31 del presente Anexo y al que sea aplicable el presente capítulo, el EEDI obtenido se calculará como sigue:

$$\text{EEDI obtenido} < \text{EEDI prescrito} = (1 - X) \text{ Valor del nivel de referencia } 100$$

Siendo X el factor de reducción especificado en el cuadro 1 para el EEDI prescrito en comparación con el nivel de referencia del EEDI. 2 Para todo buque nuevo o existente que haya sufrido una transformación importante, de tal magnitud que sea considerado por la Administración como un buque de nueva construcción, el EEDI obtenido se calculará con arreglo a lo establecido en el párrafo 21.1 y satisfará lo prescrito en dicho párrafo con el factor de reducción aplicable que corresponda al tipo y tamaño del buque transformado en la fecha del contrato correspondiente de la transformación o en ausencia de un contrato, en la fecha del comienzo de la transformación.

Información adicional

Cuadro 1: Factores de reducción (en %) del EEDI en comparación con el nivel de referencia del EEDI

Tipo de Buque	Tamaño	Fase 0 1 Enero 2013 a 31 Dic. 2014	Fase 1 1 Enero 2015 a 31 Dic. 2019	Fase 2 1 Enero 2020 a 31 Dic. 2024	Fase 3 A partir del 1 Enero 2025
Granelero	20 000 TPM o más	0	10	20	30
	10 000 - 20 000 TPM	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Buque gasero	10 000 TPM o más	0	10	20	30
	2 000 - 10 000 TPM	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Buque tanque	20 000 TPM o más	0	10	20	30
	4 000 - 20 000 TPM	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Buque portacontenedores	15 000 TPM o más	0	10	20	30
	10 000 - 15 000 TPM	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Buque de carga general	15 000 TPM o más	0	10	15	30
	3 000 - 15 000 TPM	n/a	0-10*	0-15*	0-30*
Buque de carga refrigerada	5 000 TPM o más	0	10	15	30
	3 000 - 5 000 TPM	n/a	0-10*	0-15*	0-30*
Buque de carga combinada	20 000 TPM o más	0	10	20	30
	4 000 -20 000 TPM	n/a	0-10*	0-20*	0-30*

• El factor de reducción se calculará por interpolación lineal entre los dos valores en función del tamaño del buque. El valor más bajo del factor de reducción se aplicará a los buques más pequeños. n/a significa que no se aplica ningún EEDI prescrito. 3 Los valores del nivel de referencia se calcularán como sigue: Valor del nivel de referencia = $a \cdot b^c$. Siendo a, b y c los parámetros que se especifican en el cuadro 2. Cuadro 2: Parámetros para la determinación de los valores de referencia de los distintos tipos de buques.

Tipo de Buque	a	b	c
Granelero	961,79	Peso muerto del buque	0,477
Buque gasero	1 120,00	Peso muerto del buque	0,456
Buque tanque	1 218,80	Peso muerto del buque	0,488
Buque portacontenedores	174,22	Peso muerto del buque	0,201
Buque de carga general	107,48	Peso muerto del buque	0,216
Buque de carga refrigerada	227,01	Peso muerto del buque	0,244
Buque de carga combinada	1 219,00	Peso muerto del buque	0,488

4 Si el proyecto del buque permite que éste se corresponda con más de una de las definiciones de tipos de buque especificadas en el cuadro 2, el EEDI prescrito para el buque será el EEDI prescrito más riguroso (el más bajo). 5 La potencia propulsora instalada en todo buque al que se aplique la presente regla no será inferior a la potencia propulsora necesaria para mantener la capacidad de maniobra del buque en las condiciones adversas que se definan en las directrices que elabore la Organización. 6 Al principio de la fase 1 y en un punto intermedio de la fase 2, la Organización efectuará un examen de los avances tecnológicos y, de ser necesario, modificará los plazos, los parámetros del nivel de referencia del EEDI para los tipos de buque pertinentes y los índices

de reducción establecidos en esta regla. Regla 22. Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP). 1 Todo buque llevará a bordo un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP). Dicho plan podrá formar parte del sistema de gestión de la seguridad del buque (SMS). 2 El SEEMP se elaborará teniendo presentes las directrices adoptadas por la Organización Regla 23. Fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques. 1 Las Administraciones, en colaboración con la Organización y otros órganos internacionales, fomentarán y facilitarán apoyo a los Estados, según proceda, directamente o por conducto de la Organización, especialmente

a los Estados en desarrollo que soliciten asistencia técnica. 2 La Administración de una Parte cooperará activamente con otras Partes, de conformidad con sus leyes, reglamento y políticas nacionales, para fomentar el desarrollo y la transferencia de tecnología y el intercambio de información para los Estados que	soliciten asistencia técnica, especialmente los Estados en desarrollo, con respecto a la implantación de medidas para cumplir las prescripciones del capítulo 4 del presente Anexo, en particular las reglas 19.4 a 19.6.
---	---

Información adicional

Apéndices del Anexo VI

Apéndice I

Modelo de Certificado Internacional de prevención de la contaminación atmosférica (IAPP)
(Regla 8)

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Protocolo de 1997, en su forma enmendada en 2008 mediante la resolución MEPC.176(58), que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el protocolo de 1978 (en adelante denominado <<el Convenio>>), con la autoridad conferida por el Gobierno de:

(nombre oficial completo del país)

por.....

(nombre completo de la persona u organización competente

Autorizada en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

Datos relativos al buque*

Nombre del buque.....

Número o letras distintivos.....

Número OMI.....

Puerto de matrícula.....

Arqueo bruto.....

SE CERTIFICA:

- 1 que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5 del Anexo VI del Convenio; y
- 2 que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del Anexo VI del Convenio.

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: (dd/mm/aaaa).....

El presente certificado es válido hasta el (dd/mm/aaaa).....

A condición de que se realicen los reconocimientos prescritos en la regla 5 del Anexo VI del Convenio.

Expedido en:
(lugar de expedición del certificado)

El (dd/mm/aaaa).....

(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado que expide el certificado)

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

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

* De conformidad con 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).

* Inclúyase la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con lo prescrito en la regla 9.1 del Anexo VI del Convenio. El día y el mes de esa fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual, tal como se define ésta en la regla 2.3 del Anexo VI del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con lo prescrito en la regla 9.8 de dicho anexo.

4: Texto refundido del Anexo VI del MARPOL, incluidas las resoluciones MEPC.202 (62) y MEPC.203 (62)

REFRENDO DE RECONOCIMIENTOS ANUALES E INTERMEDIOS

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 5 del Anexo VI del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes de dicho Anexo:

Reconocimiento anual:

Firmado:.....

(Firma de funcionario autorizado)

Lugar:.....

Fecha (dd/mm/aaaa):.....

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio:

Firmado:.....

(Firma de funcionario autorizado)

Lugar:.....

Fecha (dd/mm/aaaa):.....

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual/intermedio:

Firmado:.....

(Firma de funcionario autorizado)

Lugar:.....

Fecha (dd/mm/aaaa):.....

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual:

Firmado:.....

(Firma de funcionario autorizado)

Lugar:.....

Fecha (dd/mm/aaaa):.....

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

RECONOCIMIENTO ANUAL/INTERMEDIO DE CONFORMIDAD

CON LO PRESCRITO EN LA REGLA 9.8.3

CERTIFICA que, en el reconocimiento anual/intermedio* efectuado la conformidad con lo prescrito en la regla 9.8.3 Anexo VI del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes de dicho Anexo:

Firmado:.....

(firma de funcionario autorizado)

Lugar:.....

Fecha (dd/mm/aaaa):.....

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

REFRENDO PARA PRORROGAR EL CERTIFICADO, SI ES VÁLIDO DURANTE UN PERÍODO INFERIOR A CINCO AÑOS, CUANDO SE APLICA LA REGLA 9.3

El buque cumple las disposiciones pertinentes del Anexo VI del Convenio y, de conformidad con lo prescrito en la regla 9.3 de dicho Anexo, el presente certificado se aceptará como válido hasta el (dd/mm/aaaa):.....

Firmado:.....

(Firma de funcionario autorizado)

Lugar:.....

Fecha (dd/mm/aaaa):.....

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Información adicional

REFRENDO REQUERIDO CUANDO SE HA EFECTUADO EL RECONOCIMIENTO DE RENOVACIÓN Y SE APLICA LA REGLA 9.4

El buque cumple las prescripciones disposiciones pertinentes del Anexo VI del Convenio y, de conformidad con lo prescrito en la regla 9.3 de dicho Anexo, el presente certificado se aceptará como válido hasta el (dd/mm/aaaa):.....

Firmado:.....

(Firma de funcionario autorizado)

Lugar:.....

Fecha (dd/mm/aaaa):.....

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

**REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA AL PUERTO DE
RECONOCIMIENTO O POR UN PERÍODO DE GRACIA, CUANDO SE APLICA LA REGLA 9.5 ó 9.6**

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla 9.5 ó 9.6* del Anexo VI del Convenio,
hasta el (dd/mm/aaaa):.....

Firmado:.....

(Firma de funcionario autorizado)

Lugar:.....

Fecha (dd/mm/aaaa):.....

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Firmado:.....

(Firma de funcionario autorizado)

Lugar:.....

Fecha (dd/mm/aaaa):.....

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

**REFRENDO PARA ADELANTAR LA FECHA DE VENCIMIENTO ANUAL
CUANDO SE APLICA LA REGLA 9.8**

De conformidad con lo prescrito en la regla 9.8 del Anexo VI del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es (dd/mm/
aaaa):.....

Firmado:.....

(Firma de funcionario autorizado)

Lugar:.....

Fecha (dd/mm/aaaa):.....

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

De conformidad con lo prescrito en la regla 9.8 del Anexo VI del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es (dd/mm/aaaa):.....

Firmado:.....

(Firma de funcionario autorizado)

Lugar:.....

Fecha (dd/mm/aaaa):.....

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

* Táchese según corresponda

4: Texto refundido del Anexo VI del MARPOL, incluidas las resoluciones MEPC.202 (62) y MEPC.203 (62)

Suplemento del

Certificado Internacional de prevención de
la contaminación atmosférica
(Certificado IAPP)

CUADERNILLO DE CONSTRUCCIÓN Y EQUIPO

Notas:

1. El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IAPP. Este certificado estará disponible a bordo de buque en todo momento.
2. El cuadernillo estará redactado como mínimo en español, francés o inglés. Cuando se use también un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia.

3. En las casillas se pondrá una cruz (x) si la respuesta es <<si>> o <<aplicable>> y un guion (—) si la respuesta es <<no>> o <<no aplicable>>, según corresponda.

4. A menos que se indique lo contrario, las reglas mencionadas en el presente cuadernillo son las reglas del Anexo VI del Convenio y las resoluciones o circulares son las adoptadas por la Organización Marítima Internacional.

1	Datos relativos al buque
1.1	Nombre del buque.....
1.2	Número IMO.....
1.3	Fecha en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba en una fase equivalente de construcción.....
1.4	Eslora (L), * en metros.....

2	Control de las emisiones de los buques
2.1	Sustancias que agotan la capa de ozono (regla 12).....

2.1.1 Los siguientes sistemas de extinción de incendios, otros sistemas y equipo que contengan sustancias que agotan la capa de ozono, que no sean hidroclorofluorocarbonos (HCFC), instalados antes del 19 de mayo de 2005 pueden continuar en servicio:

2.1.2	Los siguientes sistemas que contienen hidroclorofluorocarbonos (HCFC) instalados antes del 1 de enero de 2020 pueden continuar en servicio:
-------	---

Sistema o equipo	Ubicación a bordo	Sustancia
------------------	-------------------	-----------

* Solamente se debe rellenar para los buques construidos el 1 de enero de 2016 o posteriormente, proyectados especialmente con fines de recreo y utilizados únicamente a tal fin, a los cuales, de conformidad con la regla 13.5.2.1, no se aplicará el límite de las emisiones de NO, estipulado en la regla 13.5.1.1.

Información adicional

2.2	Óxidos de nitrógeno (NO _x) (regla 13)
2.2.1	Los siguientes motores diésel marinos instalados en este buque se ajustan al límite de emisiones aplicable de la regla 13, de conformidad con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO _x , REVISADO EN 2008

	Motor # 1	Motor #2	Motor #3	Motor #4	Motor #5	Motor #6
--	--------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Fabricante y modelo

Número de serie

Utilización

Potencia de salida (kW)

Régimen nominal (rpm)

De
acuerdo
con
regla
13.2.2

De
acuerdo
con
regla
13.2.3

Fecha de la transformación
importante (dd/mm/aaaa)Exento en virtud de la regla
13.1.1.2

Nivel I (regla 13.3)

Nivel II (regla 13.4)

Nivel II (13.2.2 o 13.5.2)

Nivel III (regla 13.5.1.1)

Existe un método aprobado

El método aprobado no está
disponible comercialmente

Método aprobado instalado

2.3 Óxidos de azufre (SO_x) y materia particulada (regla 14)

2.3.1 Cuando opera fuera de una zona de control de las emisiones especificada en la regla 14.3, el buque utiliza:

- .1 fueloil con un contenido de azufre, según consta en las notas de entrega de combustible, que no excede del valor límite de:

- 4,50% masa/masa (no aplicable el 1 de enero de 2012 o posteriormente); o ☐
- 3,50% masa/masa (no aplicable el 1 de enero de 2020 o posteriormente); o ☐
- 0,50% masa/masa, y/o ☐

- .2 un medio equivalente aprobado de conformidad con la regla 4.1, según se indica en 2.6, que es al menos tan eficaz en cuanto a la reducción de las emisiones de SO_x como la utilización de fueloil con un contenido de azufre de un valor límite de:

- 4,50% masa/masa (no aplicable el 1 de Enero de 2012 o posteriormente); o ☐
- 3,50% masa/masa (no aplicable el 1 de enero de 2020 o posteriormente); o ☐
- 0,50% masa/masa, y/o ☐

4: Texto refundido del Anexo VI del MARPOL, incluidas las resoluciones MEPC.202 (62) y MEPC.203 (62)

2.3.2 Cuando opera fuera de una zona de control de las emisiones especificada en la regla 14.3, el buque utiliza:

- .1 fueloil con un contenido de azufre, según consta en las notas de entrega de combustible, que no excede del valor límite de:

- 1,00% masa/masa (no aplicable el 1 de enero de 2015 o posteriormente); o ☐
- 0,10% masa/masa, y/o ☐

- .2 un medio equivalente aprobado de conformidad con la regla 4.1, según se indica en 2.6, que es al menos tan eficaz en cuanto a la reducción de las emisiones de SO_x como la utilización de fueloil con un contenido de azufre de un valor límite de:

- 1,00% masa/masa (no aplicable el 1 de Enero de 2015 o posteriormente); o ☐
- 0,10% masa/masa ☐

2.4 Compuestos orgánicos volátiles (COV) (REGLA 15)

2.4.1 El buque tanque cuenta con un sistema de recoogida del vapor instalado y aprobado de conformidad con la circular MSC/Circ.585 ☐

2.4.2.1 Los buques tanque que transportan crudo tienen un plan de gestión de los COV aprobado ☐

2.4.2.2 Referencia de aprobación del plan de gestión de los COV ☐

2.5 Incineración a bordo (regla 16)

El buque tiene un incinerador:

- 1 Instalado el 1 de Enero de 2000 o posteriormente que cumple lo prescrito en la resolución MEPC.76 (40)* ☐
- 2 Instalado antes del 1 de enero de 2000 que cumple lo prescrito en:
 - 2.1 la resolución MEPC.59 (33)* ☐
 - 2.2 la resolución MEPC.76 (40)* ☐

2.6 Equivalentes (regla 4)

Se ha autorizado al buque a utilizar a bordo los siguientes accesorios, materiales, dispositivos o aparatos, u otros procedimientos, tipos de fueloil o métodos de cumplimiento, como alternativa a los prescritos en el presente Anexo:

Sistema o equipo	Equivalente utilizado	Referencia de aprobación
------------------	-----------------------	--------------------------

SE CERTIFICA que el presente cuadernillo es correcto en todos los aspectos. Expedido en,
(lugar de expedición del cuadernillo)

(dd/mm/aaaa) (fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado que expide el cuadernillo)

(sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

*Enmendada mediante la resolución MEPC.93 (45).

*Enmendada mediante la resolución MEPC.92 (45).

Información adicional

Apéndice II

Ciclos de ensayo y factores de ponderación. (Regla 13). Se deberán aplicar los siguientes ciclos de ensayo y factores de ponderación para verificar si los motores diésel marinos cumplen los límites de NO_x aplicables de conformidad con la regla 13 del presente Anexo, utilizándose a tal efecto el procedimiento de ensayo y el método de cálculo que se especifican en el Código Técnico sobre los NO_x revisado de 2008: 1. para los motores marinos de régimen constante utilizados para la propulsión principal del buque, incluida la propulsión diésel-eléctrica, se

aplicará el ciclo de ensayo E2; 2. para los motores con hélice de paso variable se aplicará el ciclo de ensayo E2;

3. para los motores principales y auxiliares adaptados a la demanda de la hélice se aplicará el ciclo de ensayo E3;

4. para los motores auxiliares de régimen constante se aplicará el ciclo de ensayo D2; y, 5. para los motores auxiliares de carga y régimen regulables, no pertenecientes a las categorías anteriores, se aplicará el ciclo de ensayo C1. Ciclo de ensayo para la propulsión principal de régimen constante (incluidas la propulsión diésel-eléctrica y todas las instalaciones de hélice de paso regulable).

Tipo de ciclo de ensayo E2	Régimen	100%	100%	100%	100%
Potencia		100%	75%	50%	25%
Factor de ponderación		0,2	0,5	0,15	0,15

Ciclo de ensayo para los motores principales y auxiliares adaptados a la demanda de hélice

Tipo de ciclo de ensayo E3	Régimen	100%	91%	80%	63%
Potencia		100%	75%	50%	25%
Factor de ponderación		0,2	0,5	0,15	0,15

Ciclo de ensayo para los motores auxiliares de régimen constante

Tipo de ciclo de ensayo D2	Régimen	100%	100%	100%	100%
Potencia		100%	75%	50%	25%
Factor de ponderación		0,05	0,25	0,3	0,3
					0,1

Ciclo de ensayo para los motores auxiliares de carga y régimen regulables

Tipo de ciclo de ensayo	Régimen	Nominal			Intermedio	En vacío
Potencia		100%	75%	50%	10%	100%
Factor de ponderación		0,15	0,15	0,15	0,1	0,1
						0,15

En el caso de los motores que hayan de certificarse de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5.1.1 de la regla 13, la emisión específica de cada modalidad no superará en más del 50% el límite aplicable de emisión de NO_x con las siguientes excepciones:

- .1 La modalidad del 10% en el ciclo de ensayo D2.
- .2 La modalidad del 10% en el ciclo de ensayo C1.
- .3 La modalidad en vacío en el ciclo de ensayo C1.

4: Texto refundido del Anexo VI del MARPOL, incluidas las resoluciones MEPC.202 (62) y MEPC.203 (62)

Apéndice III

Criterios y procedimientos para la designación de zonas de control de emisiones. (Reglas 13.6 y 14.3). 1 Objetivos. 1.1 El presente apéndice tiene por objeto proporcionar a las Partes los criterios y procedimientos para formular y presentar propuestas de designación de zonas de control de las emisiones y exponer los factores que debe tener en cuenta la Organización al evaluar dichas propuestas. **1.2** Las emisiones de NO_x, SO_x y materia particulada procedentes de los buques de navegación marítima contribuyen a las concentraciones ambientales de la contaminación atmosférica en las ciudades y las zonas costeras de todo el mundo. Entre los efectos perjudiciales para la salud de los seres humanos y el medio ambiente asociados a la contaminación atmosférica se encuentran la mortalidad prematura, las enfermedades cardiopulmonares, el cáncer de pulmón, las afecciones respiratorias crónicas, la acidificación y la eutrofización. **1.3** La Organización considerará la adopción de una zona de control de las emisiones cuando se demuestre que es necesario para prevenir, reducir y controlar las emisiones de NO_x, SO_x y materia particulada o los tres tipos de emisiones (en adelante, <<emisiones>>) procedentes de los buques. **2 Proceso para la designación de zonas de control de las emisiones. 2.1** Sólo las Partes podrán proponer a la Organización la designación de una zona de control de las emisiones de NO_x, SO_x y materia particulada o de los tres tipos de emisiones. Cuando dos o más Partes compartan el interés por una zona particular, dichas Partes deberían formular una propuesta conjunta. **2.2** Toda propuesta para designar una zona dada como zona de control de las emisiones debería presentarse a la OMI de conformidad con las reglas y procedimientos establecidos por la Organización. **3 Criterios para la designación de una zona de control de las emisiones. 3.1** Toda propuesta incluirá lo siguiente: .1 Una clara delimitación de la zona propuesta para la aplicación, junto con una carta de referencia en donde se indique dicha zona; .2 El tipo o tipos de emisiones cuyo control se propone (a saber, NO_x, SO_x y materia particulada, o los tres tipos de emisiones); .3 Una descripción de las poblaciones humanas y de las zonas ambientales que corren el riesgo de sufrir los efectos de las emisiones de los buques; .4 Una evaluación que demuestre que las emisiones de los buques que navegan en la zona propuesta para la aplicación contribuyen a las concentraciones ambientales de la contaminación atmosférica o a los efectos perjudiciales para el medio ambiente. Dicha evaluación incluirá una descripción de los efectos de las emisiones de que se trate en la salud de los seres humanos y el medio ambiente, tales como los efectos perjudiciales en los ecosistemas terrestres y acuáticos, las zonas de productividad natural, los hábitats críticos, la calidad del agua, la salud de los seres humanos y si es el caso, en las zonas de importancia cultural y científica. Se indicarán las fuentes de los datos manejados, así como las metodologías utilizadas; .5 La información relativa a las condiciones meteorológicas de la zona propuesta para la aplicación en relación con las poblaciones humanas y las zonas ambientales que puedan verse afectadas, en particular los vientos dominantes o a las condiciones topográficas, geológicas, oceanográficas, morfológicas o de otra índole que contribuyan a las concentraciones ambientales de la contaminación atmosférica o a los efectos perjudiciales para el medio ambiente; .6 La naturaleza del tráfico marítimo en la zona de control de las emisiones propuestas, incluidas las características y densidad de dicho tráfico; .7 Una descripción de las medidas de

control adoptadas por la Parte o Partes proponentes respecto de las fuentes terrestres de emisiones de NO_x , SO_x y materia particulada que afectan a las poblaciones humanas y las zonas ambientales en peligro y que están en vigor y se aplican, junto con las que se estén examinando con miras a su adopción en relación con lo dispuesto en las reglas 13 y 14 del Anexo VI; y, .8 Los costos relativos de reducir las emisiones procedentes de los buques por comparación con los de las medidas de control de tierra y las repercusiones económicas en el transporte marítimo internacional. 3.2 Los límites geográficos de la zona de control de las emisiones se basarán en los criterios pertinentes antes mencionados, incluidas las emisiones y deposiciones procedentes de los buques que naveguen en la zona propuesta, las características y densidad del tráfico y el régimen de vientos. 4 Procedimientos para la evaluación y adopción de zonas de control de las emisiones por la Organización. 4.1 La Organización examinará toda propuesta que le presenten una o varias Partes. 4.2 Al evaluar la propuesta, la Organización tendrá en cuenta los criterios que se han de incluir en cada propuesta que se presente para su aprobación, según se indican en la sección 3 anterior. 4.3 La designación de una zona de control de las emisiones se realizará por medio de una enmienda del presente Anexo, que se examinará, adoptará y hará entrar en vigor de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 16 del presente Convenio. 5 Funcionamiento de las zonas de control de las emisiones. 5.1 Se recomienda a las Partes cuyos buques naveguen en la zona que tengan a bien comunicar a la Organización todo asunto de interés relativo al funcionamiento de la zona.

4: Texto refundido del Anexo VI del MARPOL, incluidas las resoluciones MEPC.202 (62) y MEPC.203 (62)

Apéndice IV

Homologación y límites de servicio de los incineradores de a bordo (Reglas 16). 1 Los buques que tengan incineradores de a bordo como los descritos en la regla 16.6.1 deberán poseer un certificado de homologación de la OMI para cada incinerador. A fin de obtener dicho certificado, el incinerador se proyectará y construirá de conformidad con una norma aprobada como la que se describe en la regla 16.6.1. Cada modelo será objeto de una prueba de funcionamiento específica para la homologación, que se realizará en la fábrica o en una instalación de pruebas aprobada, bajo la responsabilidad de la Administración, utilizando las siguientes especificaciones normalizadas de combustible y desechos para determinar si el incinerador funciona dentro de los límites especificados en el párrafo 2 del presente apéndice: Fangos oleosos compuestos de: 75% de fangos oleosos provenientes de fueloil pesado; 5% de desechos de aceite lubricante; y, 20% de agua emulsionada. Desechos sólidos compuestos de: 50% de desechos de alimentos; y 50% de basura que

contengan:

- aprox. 30% de papel,
- aprox. 40% de cartón,
- aprox. 10% de trapos,
- aprox. 20% de plásticos,

La mezcla tendrá hasta un 50% de humedad y un 7% de sólidos incombustibles. 2 Los incineradores descritos en la regla 16.6.1 funcionará dentro de los siguientes límites: Cantidad de O_2 en la cámara de combustión:

6 a 12%

Cantidad de CO en los gases de

Combustión (promedio máximo):

200 mg/MJ

Número de hollín
(promedio máximo): Bacharach 3 o
Ringelman 1 (20% de opacidad)
(sólo se aceptará un número más alto de hollín durante períodos
muy breves, por ejemplo durante el encendido)

Componentes no quemados
En los residuos de ceniza: Máximo 10% en peso

Gama de temperaturas de los
gases de combustión a la salida
de la cámara de combustión: 850 a 1 200 °C

Información adicional

Apéndice V

Información que debe incluirse en la nota de entrega de combustible
(Regla 18.5)

Nombre y número IMO del buque receptor
Puerto

Fecha de comienzo de la entrega

Nombre, dirección y número de teléfono del proveedor de fueloil para usos marinos

Denominación del producto o productos

Cantidad (en toneladas métricas)

Densidad a 15 °C (en kg/m³)*

Contenido de azufre (% masa/masa)*

Una declaración, firmada y certificada por el representante del proveedor del fueloil, de que el fueloil entregado se ajusta a lo dispuesto
en el párrafo aplicable de la regla 14.1 ó 14.4 y en la regla 18.3 del presente Anexo

*El fueloil se someterá a ensayo de conformidad con las normas ISO 3675:1998 o ISO 12185:1996.

* El fueloil se someterá a ensayo de conformidad con la norma ISO 8754:2003.

4: Texto refundido del Anexo VI del MARPOL, incluidas las resoluciones MEPC.202 (62) y MEPC.203 (62)

Apéndice VI

Procedimiento de verificación del combustible a partir de las muestras De fueloil estipuladas en el Anexo VI del MARPOL (Reglas 18.8.2). Para determinar si el fueloil entregado y utilizado a bordo de los buques cumple los límites de azufre estipulados en la regla 14 del Anexo VI, se seguirá el siguiente procedimiento:¹ Prescripciones generales. 1.1 Se utilizará la muestra representativa de fueloil prescrita en el párrafo 8.1 de la regla 18 (en adelante <<la muestra estipulada en el MARPOL>>) para verificar el contenido de azufre del fueloil suministrado a los buques. 1.2 El procedimiento de verificación será gestionado por la Administración a través de su autoridad competente. 1.3 Los laboratorios responsables del procedimiento de verificación estipulado en el presente apéndice estarán plenamente acreditados* para realizar ensayos. 2 Fase 1 del procedimiento de verificación. 2.1 La autoridad competente entregará al laboratorio la muestra estipulada en el MARPOL. 2.2 El laboratorio: .1 anotará en el registro del ensayo los detalles del número de precinto y de la etiqueta de la muestra; .2 confirmará que no esté roto el precinto de la muestra estipulada en el MARPOL; y, .3 rechazará toda muestra estipulada en el MARPOL cuyo precinto se haya roto. 2.3 Si el precinto de la muestra estipulada en el MARPOL está intacto, el laboratorio proseguirá con el procedimiento de verificación y: .1 Se asegurará de que la muestra estipulada en el MARPOL es completamente homogénea; .2 Tomará dos submuestras de la muestra estipulada en el MARPOL; y, .3 Volverá a precintar la muestra estipulada en el MARPOL y anotará en el registro del ensayo los datos del nuevo precinto. 2.4 Los ensayos de las dos submuestras deberán realizarse de manera sucesiva, de conformidad con el método de ensayo especificado al que se refiere el apéndice V (segunda nota a pie de página). A los efectos de este procedimiento de verificación, los resultados del análisis de los ensayos se denominarán <<A>> y <>; .1 si los resultados <<A>> y <> se encuentran dentro de la repetibilidad σ del método de ensayo, dichos resultados se considerarán válidos; .2 Si los resultados <<A>> y <> no se encuentran dentro de la repetibilidad σ del método de ensayo, se rechazarán ambos resultados y el laboratorio deberá tomar dos nuevas submuestras y analizarlas. Tras tomar las dos nuevas submuestras, se debería volver a precintar la botella de la muestra según lo estipulado en el párrafo 2.3.3 anterior.

* La acreditación deberá cumplir lo dispuesto en la norma ISO 17025 o una norma equivalente.

Información adicional

2.5 Si los resultados de los ensayos <<A>> y <> son válidos, se debería calcular una media de estos dos resultados, obteniendo así el resultado denominado <<X>>; .1. Si el resultado <<X>> es igual o inferior a los límites aplicables prescritos en el Anexo VI, se considerará que el fueloil cumple dichas normas; .2. Si el resultado <<X>> es superior a los límites aplicables prescritos en el Anexo VI, se deberá pasar a la fase 2 del procedimiento de verificación; no obstante, si el resultado <<X>> es superior en 0,59R al límite de especificación (R =reproductibilidad del método de ensayo), se considerará que el fueloil no cumple las normas y no será necesario llevar a cabo nuevos ensayos. Fase 2 del procedimiento de verificación. 3.1 Si, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.5.2 anterior, se precisa la fase 2 del procedimiento de verificación, la autoridad competente deberá enviar la muestra estipulada en el MARPOL a un segundo laboratorio acreditado. 3.2 Al recibir la muestra estipulada en el MARPOL, el laboratorio: .1 Anotará en el registro del ensayo los detalles del número del nuevo precinto aplicado, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.3.3 y de la etiqueta de la muestra; .2 Tomará dos submuestras de la muestra estipulada en el MARPOL; y, .3 volverá a precintar la muestra estipulada en el MARPOL y anotará en el registro del ensayo los datos del nuevo precinto. 3.3 Los ensayos de las dos submuestras deberán realizarse de manera sucesiva, de conformidad con el método de ensayo especificado en el apéndice V (segunda nota a pie de página). A los efectos de este procedimiento de verificación, los resultados del análisis de los ensayos se denominarán <<C>> y <<D>>; .1 Si los resultados <<C>> y <<D>> se encuentran dentro de la repetibilidad (r) del método de ensayo, dichos resultados se

considerarán válidos; 2 Si los resultados <<C>> y <<D>> no se encuentran dentro de la repetibilidad (r) del método de ensayo, se rechazarán ambos resultados, y el laboratorio deberá tomar dos nuevas submuestras y analizarlas. Tras tomar las dos nuevas submuestras, se debería volver a precintar la botella de la muestra según lo estipulado en el párrafo 3.2.3 anterior. 3.4 Si los resultados de los ensayos <<C>> y <<D>> son válidos y los resultados <<A>>, <>, <<C>> y <<D>> se encuentran dentro de la reproducibilidad (R) del método de ensayo, el laboratorio calculará la media de los resultados, la cual se denominará <<Y>>; 1 Si el resultado <<Y>> es igual o inferior a los límites aplicables prescritos en el Anexo VI, se considerará que el fueloil cumple dichas normas; 2 Si el resultado <<Y>> es superior a los límites aplicables prescritos en el Anexo VI, el fueloil no cumple dichas normas. 3.5 Si los resultados de los ensayos <<A>>, <>, <<C>> y <<D>> no están dentro de la reproducibilidad (R) del método de ensayo, la Administración podrá desechar todos los resultados de los ensayos y, a discreción, repetir la totalidad del proceso de ensayo. 3.6 Los resultados obtenidos con el procedimiento de verificación son definitivos.

4: Texto refundido del Anexo VI del MARPOL, incluidas las resoluciones MEPC.202 (62) y MEPC.203 (62)

Apéndice VII

Zonas de control de las emisiones (reglas 13.6 y 14.3) 1 En el presente apéndice figuran los límites de las zonas de control de las emisiones designadas en virtud de las reglas 13.6 y 14.3 que no sean la zona del mar Báltico ni la zona del mar del Norte. 2 La zona de Norteamérica incluye: 1 La zona marítima frente a las costas del Pacífico de los Estados Unidos y Canadá, limitada por las líneas geodésicas que unen las siguientes coordenadas:

Punto	Latitud	Longitud
1	32°32',10 N	117°06',11 W
2	32°32',04 N	117°07',29 W
3	32°31',39 N	117°14',20 W
4	32°33',13 N	117°15',50 W
5	32°34',21 N	117°22',01 W
6	32°35',23 N	117°27',53 W
7	32°37',38 N	117°49',34 W
8	31°07',59 N	118°36',21 W
9	30°33',25 N	121°47',29 W
10	31°46',11 N	123°17',22 W
11	32°21',58 N	123°50',44 W
12	32°56',39 N	124°11',47 W
13	33°40',12 N	124°27',15 W
14	34°31',28 N	125°16',52 W
15	35°14',38 N	125°43',23 W
16	35°43',60 N	126°18',53 W
17	36°16',25 N	126°45',30 W
18	37°01',35 N	127°07',18 W
19	37°45',39 N	127°38',02 W
20	38°25',08 N	127°52',60 W
21	39°25',05 N	128°31',23 W
22	40°18',47 N	128°45',46 W
23	41°13',39 N	128°40',22 W
24	42°12',49 N	129°00',38 W

25	42°47',34 N	129°05',42 W
26	43°26',22 N	129°01',26 W
27	44°24',43 N	128°41',23 W
28	45°30',43 N	128°40',02 W
29	46°11',01 N	128°49',01 W
30	46°33',55 N	129°04',29 W
31	47°39',55 N	131°15',41 W
32	48°32',32 N	132°41',00 W
33	48°57',47 N	133°14',47 W
34	49°22',39 N	134°15',51 W

35	50°01',52 N	135°19',01 W
36	51°03',18 N	136°45',45 W
37	51°54',04 N	137°41',54 W
38	52°45',12 N	138°20',14 W
39	53°29',20 N	138°40',36 W
40	53°40',39 N	138°48',53 W

Punto	Latitud	Longitud
41	54°13',45 N	139°32',38 W
42	54°39',25 N	139°56',19 W
43	55°20',18 N	140°55',45 W
44	56°07',12 N	141°36',18 W
45	56°28',32 N	142°17',19 W
46	56°37',19 N	142°48',57 W
47	58°51',04 N	153°15',03 W

2 Las zonas marítima frente a las costas atlánticas de los Estados Unidos, Canadá y Francia (San Pedro y Miquelón) y la costa de los Estados Unidos en el golfo de México, limitadas por las líneas geodésicas que unen las siguientes coordenadas:

Punto	Latitud	Longitud
1	60°00',00 N	64°09',36 W
2	60°00',00 N	56°43',00 W
3	58°54',01 N	55°38',05 W
4	57°50',52 N	55°03',47 W
5	57°35',13 N	54°00',59 W
6	57°14',20 N	53°07',58 W
7	56°48',09 N	52°23',29 W
8	56°18',13 N	51°49',42 W
9	54°23',21 N	50°17',44 W
10	53°44',54 N	50°07',17 W
11	53°04',59 N	50°10',05 W
12	52°20',06 N	49°57',09 W
13	51°34',20 N	48°52',45 W
14	50°40',15 N	48°16',04 W
15	50°02',28 N	48°07',03 W
16	49°24',03 N	48°09',35 W
17	48°39',22 N	47°55',17 W
18	47°24',25 N	47°46',56 W
19	46°35',12 N	48°00',54 W
20	45°19',45 N	48°43',28 W
21	44°43',38 N	49°16',50 W
22	44°16',38 N	49°51',23 W
23	43°53',15 N	50°34',01 W
24	43°36',06 N	51°20',41 W
25	43°23',59 N	52°17',22 W
26	43°19',50 N	53°20',13 W
27	43°21',14 N	54°09',20 W
28	43°29',41 N	55°07',41 W
29	42°40',12 N	55°31',44 W
30	41°58',19 N	56°09',34 W
31	41°20',21 N	57°05',13 W
32	40°55',34 N	58°02',55 W

33	40°41',38 N	59°05',18 W
34	40°38',33 N	60°12',20 W
35	40°45',46 N	61°14',03 W
36	41°04',52 N	62°17',49 W
37	40°36',55 N	63°10',49 W
38	40°17',32 N	64°08',37 W
39	40°07',46 N	64°59',31 W
40	40°05',44 N	65°53',07 W
41	39°58',05 N	65°59',51 W
42	39°28',24 N	66°21',14 W
43	39°01',54 N	66°48',33 W

Punto	Latitud	Longitud
44	38°39',16 N	67°20',59 W
45	38°19',20 N	68°02',01 W
46	38°05',29 N	68°46',55 W
47	37°58',14 N	69°34',07 W
48	37°57',47 N	70°24',09 W
49	37°52',46 N	70°37',50 W
50	37°18',37 N	71°08',33 W
51	36°32',25 N	71°33',59 W
52	35°34',58 N	71°26',02 W
53	34°33',10 N	71°37',04 W
54	33°54',49 N	71°52',35 W
55	33°19',23 N	72°17',12 W
56	32°45',31 N	72°54',05 W
57	31°55',13 N	74°12',02 W
58	31°27',14 N	75°15',20 W
59	31°03',16 N	75°51',18 W
60	30°45',42 N	76°31',38 W
61	30°12',48 N	77°18',29 W

62	29°25',17 N	76°56',42 W
63	28°36',59 N	76°47',60 W
64	28°17',13 N	76°40',10 W
65	28°17',12 N	79°11',23 W
66	27°52',56 N	79°28',35 W
67	27°26',01 N	79°31',38 W
68	27°16',13 N	79°34',18 W
69	27°11',54 N	79°34',56 W
70	27°05',59 N	79°35',19 W
71	27°00',28 N	79°35',17 W
72	26°55',16 N	79°34',39 W
73	26°53',58 N	79°34',27 W
74	26°45',46 N	79°32',41 W
75	26°44',30 N	79°32',23 W
76	26°43',40 N	79°32',20 W
77	26°41',12 N	79°32',01 W
78	26°38',13 N	79°31',32 W
79	26°36',30 N	79°31',06 W
80	26°35',21 N	79°30',50 W
81	26°34',51 N	79°30',46 W
82	26°34',11 N	79°30',38 W
83	26°31',12 N	79°30',15 W
84	26°29',05 N	79°29',53 W
85	26°25',31 N	79°29',58 W
86	26°23',29 N	79°29',55 W
87	26°23',21 N	79°29',54 W

88	26°18',57 N	79°31',55 W
89	26°15',26 N	79°33',17 W
90	26°15',13 N	79°33',23 W
91	26°08',09 N	79°35',53 W
92	26°07',47 N	79°36',09 W
93	26°06',59 N	79°36',35 W
94	26°02',52 N	79°38',22 W
95	25°59',30 N	79°40',03 W
96	25°59',16 N	79°40',08 W
97	25°57',48 N	79°40',38 W
98	25°56',18 N	79°41',06 W
99	25°54',04 N	79°41',38 W

Punto	Latitud	Longitud
100	25°53',24 N	79°41',46 W
101	25°51',54 N	79°41',59 W
102	25°49',33 N	79°42',16 W
103	25°48',24 N	79°42',23 W
104	25°48',20 N	79°42',24 W
105	25°46',26 N	79°42',44 W
106	25°46',16 N	79°42',45 W
107	25°43',40 N	79°42',59 W
108	25°42',31 N	79°42',48 W
109	25°40',37 N	79°42',27 W
110	25°37',24 N	79°42',27 W
111	25°37',08 N	79°42',27 W
112	25°31',03 N	79°42',12 W
113	25°27',59 N	79°42',11 W
114	25°24',04 N	79°42',12 W
115	25°22',21 N	79°42',20 W
116	25°21',29 N	79°42',08 W
117	25°16',52 N	79°41',24 W
118	25°15',57 N	79°41',31 W
119	25°10',39 N	79°41',31 W

120	25°09',51 N	79°41',36 W
121	25°09',03 N	79°41',45 W
122	25°03',55 N	79°42',29 W
123	25°02',60 N	79°42',56 W
124	25°00',30 N	79°44',05 W
125	24°59',03 N	79°44',48 W
126	24°55',28 N	79°45',57 W
127	24°44',18 N	79°49',24 W
128	24°43',04 N	79°49',38 W
129	24°42',36 N	79°50',50 W
130	24°41',47 N	79°52',57 W
131	24°38',32 N	79°59',58 W
132	24°36',27 N	80°03',51 W
133	24°33',18 N	80°12',43 W
134	24°33',05 N	80°13',21 W
135	24°32',13 N	80°15',16 W
136	24°31',27 N	80°16',55 W
137	24°30',57 N	80°17',47 W
138	24°30',14 N	80°19',21 W
139	24°30',06 N	80°19',44 W
140	24°29',38 N	80°21',05 W
141	24°28',18 N	80°24',35 W
142	24°28',06 N	80°25',10 W
143	24°27',23 N	80°27',20 W
144	24°26',30 N	80°29',30 W
145	24°25',07 N	80°32',22 W
146	24°23',30 N	80°36',09 W
147	24°22',33 N	80°38',56 W
148	24°22',07 N	80°39',51 W
149	24°19',31 N	80°45',21 W
150	24°19',16 N	80°45',47 W
151	24°18',38 N	80°46',49 W
152	24°18',35 N	80°46',54 W
153	24°09',51 N	80°59',47 W
154	24°09',48 N	80°59',51 W

Punto	Latitud	Longitud
155	24°08',58 N	81°01',07 W
156	24°08',30 N	81°01',51 W
157	24°08',26 N	81°01',57 W
158	24°07',28 N	81°03',06 W
159	24°02',20 N	81°09',05 W
160	23°59',60 N	81°11',16 W
161	23°55',32 N	81°12',55 W
162	23°53',52 N	81°19',43 W
163	23°50',32 N	80°29',59 W
164	23°50',02 N	81°39',59 W
165	23°49',05 N	81°49',59 W
166	23°49',05 N	82°00',11 W
167	23°49',42 N	82°09',59 W
168	23°51',14 N	82°24',59 W
169	23°51',14 N	82°39',59 W
170	23°49',42 N	82°48',53 W
171	23°49',32 N	82°51',11 W
172	23°49',24 N	82°59',59 W
173	23°49',52 N	83°14',59 W
174	23°51',22 N	83°25',49 W
175	23°52',27 N	83°33',01 W
176	23°54',04 N	83°41',35 W
177	23°55',47 N	83°48',11 W
178	23°58',38 N	83°59',59 W
179	24°09',37 N	84°29',27 W
180	24°13',20 N	84°38',39 W
181	24°16',41 N	84°46',07 W
182	24°23',30 N	84°59',59 W
183	24°26',37 N	85°06',19 W
184	24°38',57 N	85°31',54 W
185	24°44',17 N	85°43',11 W
186	24°53',57 N	85°59',59 W
187	25°10',44 N	86°30',07 W

188	25°43',15 N	86°21',14 W
189	26°13',13 N	86°06',45 W
190	26°27',22 N	86°13',15 W
191	26°33',46 N	86°37',07 W
192	26°01',24 N	87°29',35 W
193	25°42',25 N	88°33',00 W
194	25°46',54 N	90°29',41 W
195	25°44',39 N	90°47',05 W
196	25°51',43 N	91°52',50 W

197	26°17',44 N	93°03',59 W
198	25°59',55 N	93°33',52 W
199	26°00',32 N	95°39',27 W
200	26°00',33 N	96°48',30 W

201	25°58',32 N	96°55',28 W
202	25°58',15 N	96°58',41 W
203	25°57',58 N	97°01',54 W
204	25°57',41 N	97°05',08 W
205	25°57',24 N	97°08',21 W
206	25°57',24 N	97°08',47 W

3 La zona marítima frente a las costas de las siguientes islas del archipiélago de Hawái: Hawái; Maui, Oahu, Molokai, Niihau, Kauai, Lanai, Kahoolawe, limitada por las líneas geodésicas que unen las siguientes:

Punto	Latitud	Longitud
1	22°32',54 N	153°00',33 W
2	23°06',05 N	153°28',36 W
3	23°32',11 N	154°02',12 W
4	23°51',47 N	154°36',48 W
5	24°21',49 N	155°51',13 W
6	24°41',47 N	156°27',27 W
7	24°57',33 N	157°22',17 W
8	25°13',41 N	157°54',13 W
9	25°25',31 N	158°30',36 W
10	25°31',19 N	159°09',47 W
11	25°30',31 N	159°54',21 W
12	25°21',53 N	160°39',53 W
13	25°00',08 N	161°38',33 W
14	24°40',49 N	162°13',13 W
15	24°15',53 N	162°43',08 W
16	23°40',50 N	163°13',00 W
17	23°03',20 N	163°32',58 W
18	22°20',09 N	163°44',41 W
19	21°36',45 N	163°46',03 W
20	20°55',26 N	163°37',44 W
21	20°13',34 N	163°19',13 W
22	19°39',03 N	162°53',48 W
23	19°09',43 N	162°20',35 W
24	18°39',16 N	161°19',14 W
25	18°30',31 N	160°38',30 W
26	18°29',31 N	159°58',17 W
27	18°10',41 N	159°14',08 W
28	17°31',17 N	158°56',55 W
29	16°54',08 N	158°30',29 W
30	16°25',49 N	157°59',25 W
31	15°59',57 N	157°17',35 W
32	15°40',37 N	156°21',06 W
33	15°37',36 N	155°22',16 W

34	16°43',46 N	154°46',37 W
35	15°55',32 N	154°13',05 W
36	16°46',27 N	152°49',11 W
37	17°33',42 N	152°00',32 W
38	18°30',16 N	151°30',24 W
39	19°02',47 N	151°22',17 W
40	19°34',46 N	151°19',47 W
41	20°07',42 N	151°22',58 W
42	20°38',43 N	151°31',36 W
43	21°29',09 N	151°59',50 W
44	22°06',58 N	152°31',25 W
45	22°32',54 N	153°00',33 W

3 La zona del mar Caribe de los Estados Unidos incluye: J La zona marítima frente a las costas del Atlántico y del Caribe del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y las Islas Virgenes de los Estados Unidos, limitada por las líneas geodésicas que tienen las siguientes coordenadas:

Punto	Latitud	Longitud
1	17°18',37 N	67°32',14 W
2	19°11',14 N	67°26',45 W
3	19°30',28 N	65°16',48 W
4	19°12',25 N	65°06',8 W
5	18°45',13 N	65°00',22 W
6	18°41',14 N	64°59',33 W
7	18°29',22 N	64°53',51 W
8	18°27',35 N	64°53',22 W
9	18°25',21 N	64°52',39 W
10	18°24',30 N	64°52',19 W
11	18°23',51 N	64°51',50 W
12	18°23',42 N	64°51',23 W
13	18°23',36 N	64°50',17 W
14	18°24',48 N	64°49',41 W
15	18°24',11 N	64°49',00 W
16	18°24',28 N	64°47',57 W
17	18°24',18 N	64°47',01 W
18	18°23',13 N	64°46',37 W

19	18°22',37 N	64°45',20 W
20	18°22',39 N	64°44',42 W
21	18°22',42 N	64°44',36 W
22	18°22',37 N	64°44',24 W
23	18°22',39 N	64°43',42 W
24	18°22',30 N	64°43',36 W
25	18°22',25 N	64°42',58 W
26	18°22',26 N	64°42',28 W
27	18°22',15 N	64°42',09 W
28	18°22',22 N	64°38',23 W
29	18°21',57 N	64°40',60 W
30	18°21',51 N	64°40',15 W
31	18°21',22 N	64°38',16 W
32	18°20',39 N	64°38',33 W
33	18°19',15 N	64°38',14 W
34	18°19',07 N	64°38',16 W
35	18°17',23 N	64°39',38 W
36	18°16',43 N	64°39',41 W
37	18°11',33 N	64°38',58 W
38	18°03',02 N	64°38',03 W
39	18°02',56 N	64°29',35 W
40	18°02',51 N	64°27',02 W
41	18°02',30 N	64°21',08 W
42	18°02',31 N	64°20',08 W
43	18°02',03 N	64°15',57 W
44	18°00',12 N	64°02',29 W
45	17°59',58 N	64°01',04 W
46	17°58',47 N	63°57',01 W
47	17°57',51 N	63°53',54 W
48	17°56',38 N	63°53',21 W
49	17°39',40 N	63°54',53 W
50	17°37',08 N	63°55',10 W
51	17°30',21 N	63°55',56 W
52	17°11',36 N	63°57',57 W
53	17°04',60 N	63°58',41 W
54	16°59',49 N	63°59',18 W
55	17°18',37 N	67°32',14 W

Información adicional

Apéndices del Anexo VIII

Modelo de Certificado Internacional de Eficiencia Energética (IEE)
CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EFICIENCIA ENERGÉTICA

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Protocolo de 1997, en su forma enmendada mediante la resolución MEPC.203(62), que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante denominado <<el Convenio>>) con la autoridad conferida por el Gobierno de:

(Nombre completo de la parte)

Por.....

(Nombre completo de la persona u organización competente
Autorizada en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

Datos relativos al buque*

Nombre del buque.....

Número o letras distintivos.....

Número OMI.....

Puerto de matrícula.....

Arqueo bruto.....

SE CERTIFICA:

1 que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5.4 del Anexo VI del Convenio;
y,

2 que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el buque cumple las prescripciones aplicables de las reglas 20, 21 y 22.

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: (dd/mm/aaaa), ...

Expedido en.....

(Lugar de expedición del certificado)

El (dd/mm/aaaa).....

(Fecha de expedición)

(Firma del funcionario debidamente
autorizado que expide el certificado)

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

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

+ De conformidad con 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).

4: Texto refundido del Anexo VI del MARPOL, incluidas las resoluciones MEPC.202 (62) y MEPC.203 (62)

Suplemento del
Certificado Internacional de Eficiencia Energética del buque
(Certificado IEE)

CUADERNILLO DE CONSTRUCCION RELATIVO A LA EFICIENCIA ENERGÉTICA

Notas:

1. El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IEE. Este certificado estará disponible a bordo del buque en todo momento.
2. El cuadernillo estará redactado como mínimo en español, francés o inglés. Cuando también se use un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversias o discrepancias.
3. En las casillas se marcarán con una cruz (x) las respuestas es <<s>> y <<aplicable>> y con un guión (—) las respuestas <no>> y <<no aplicable>> según corresponda.
4. A menos que se indique otra cosa, las reglas mencionadas en el presente cuadernillo son las reglas del Anexo VI del Convenio y las resoluciones o circulares son las adoptadas por la Organización Marítima Internacional

1 Datos relativos al buque

- | | |
|-----|---|
| 1.1 | Nombre del buque..... |
| 1.2 | Número IMO..... |
| 1.3 | Fecha del contrato de construcción..... |
| 1.4 | Arqueo bruto..... |
| 1.5 | Peso muerto..... |
| 1.6 | Tipo de buque*..... |

2 Tipo de sistema de propulsión

- 2.1 Propulsión diésel..... ☐
- 2.2 Propulsión diésel-eléctrica..... ☐
- 2.3 Propulsión por turbinas..... ☐
- 2.4 Propulsión híbrida..... ☐
- 2.5 Sistema de propulsión distinto de los arriba mencionados..... ☐

3 Índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido

- 3.1 El EEDI obtenido de conformidad con lo dispuesto en la regla 20.1 se calcula basándose en la información contenida en el expediente técnico del EEDI, que muestra también el proceso de cálculo del EEDI obtenido..... ☐

El EEDI obtenido es..... gramos-CO₂/tonelada-milla..... ☐

- 3.2 No se ha calculado el EEDI obtenido debido a que:

- 3.2.1 el buque está exento de conformidad con la regla 20.1 dado que no es un buque nuevo, Tal como se define éste en la regla 2.23..... ☐
- 3.2.2 El tipo de sistema de propulsión está exento de conformidad con la regla 19.3..... ☐
- 3.2.3 De conformidad con la regla 19.4, la Administración del buque dispensa de lo prescrito en la regla 20..... ☐
- 3.2.4 El tipo de buque está exento de conformidad con la regla 20.1..... ☐

* Indíquese el tipo de buque de conformidad con las definiciones especificadas en la regla 2. Los buques que se correspondían con más de uno de los tipos de buque definidos en la regla 2 deberán considerarse del tipo que tenga el EEDI prescrito más riguroso (el más bajo). Si un buque no se corresponde con ninguno de los tipos de buque definidos en la regla 2, insértese el siguiente texto: <<Buque de tipo distinto a los definidos en la regla 2>>

Información adicional

4 EEDI prescrito

- 4.1 El EEDI prescrito..... gramos-CO₂/tonelada-milla

- 4.2 El EEDI prescrito no es aplicable debido a:

- 4.2.1 el buque está exento de conformidad con la regla 21.1 dado que no es un buque nuevo, tal como se define éste en la regla 2.23..... ☐

- 4.2.2 el tipo de sistema de propulsión está exento de conformidad con la regla 19.3..... ☐
- 4.2.3 de conformidad con la regla 19.4, la Administración del buque dispensa de lo prescrito En la regla 21..... ☐

- 4.2.4 el tipo de buque está exento de conformidad con la regla 21.1..... ☐
- 4.2.5 la capacidad del buque es inferior al umbral de capacidad mínima que figura en el cuadro 1 de la regla 21.2..... ☐

5 Plan de gestión de la eficiencia energética del buque

- 5.1 El buque cuenta con un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) de conformidad con lo dispuesto en la regla 22..... ☐

6 Expediente técnico del EEDI

- 6.1 El Certificado IEE va acompañado del expediente técnico del EEDI de conformidad con la regla 20.1..... ☐
- 6.2 Número de identificación/verificación del expediente técnico del EEDI..... ☐
- 6.3 Fecha de verificación del expediente técnico del EEDI..... ☐

SE CERTIFICA que el presente cuadernillo es correcto en todos los aspectos.

Expedido en.....
(Lugar de expedición del cuadernillo)

(dd/mm/aaaa).....
(Fecha de expedición) (Firma del funcionario debidamente autorizado que expide el cuadernillo)

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

Directrices para el transporte de mezclas de hidrocarburos del petróleo y biocombustibles, 2011.1 En su 62º periodo de sesiones, el Comité de Protección del Medio Marino (11 a 15 de julio de 2011), reconociendo la necesidad de aclarar como pueden transportarse a granel los biocombustibles sujetos a lo dispuesto en el Anexo II del Convenio MARPOL cuando estén mezclados con hidrocarburos del petróleo sujetos a lo dispuesto en el Anexo I del Convenio MARPOL, aprobó las Directrices para el transporte de mezclas de hidrocarburos del petróleo y biocombustibles, 2011, las cuales figuran en el anexo. 2 Al aprobar las Directrices de 2011, el Comité acordó que tendrán efecto a partir del 1 de septiembre de 2011 y que hasta entonces, las orientaciones provisionales existentes con las que se ha venido contando deberían mantenerse en vigor. 3 Se invita a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que pongan las Directrices adjuntas en conocimiento de Administraciones, organizaciones reconocidas, autoridades portuarias, propietarios y armadores de buques y demás partes interesadas.

ANEXO

Directrices para el transporte de mezclas de hidrocarburos del petróleo y biocombustible, 2011. I. Ámbito de aplicación. 1.1 Las presentes Directrices se aplican a los buques que transporten mezclas a granel de hidrocarburos del petróleo y biocombustible sujetos a lo dispuesto en el Anexo I y el Anexo II del Convenio MARPOL, respectivamente. 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. (FYS) JUAN ORLANDO HERNÁNDEZ, PRESIDENTE. (FYS) ARTURO CORRALES ÁLVAREZ, 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 veintiséis días del mes de abril de dos mil dieciséis.

ANTONIO CÉSAR RIVERA CALLEJAS
PRESIDENTE

JOSÉ TOMÁS ZAMBRANO MOLINA
SECRETARIO

SARA ISMELA MEDINA GALO
SECRETARIA

Al Poder Ejecutivo
Por Tanto: Ejecútese.

Tegucigalpa, M.D.C., 09 de junio de 2016.

JUAN ORLANDO HERNÁNDEZ ALVARADO
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

EL SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACIÓN
INTERNACIONAL, POR LEY
MARÍA ANDREA MATAMOROS CASTILLO

Poder Legislativo

DECRETO No. 42-2016

EL CONGRESO NACIONAL,

CONSIDERANDO: Que Honduras como Estado miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI) y signatario de varios 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 mediante Decreto No. 89-93 del 23 de Septiembre de 1993, el Congreso Nacional de la República aprobó en todas y cada una de sus partes la Convención de las Naciones Unidas sobre el Decreto de Mar, firmada en Montego Bay, el 10 de Diciembre de 1982, misma que en su parte XII, "Protección y Preservación del Medio Marino", impone a los estados Partes en su Artículo 192 la obligación general de proteger y preservar el medio marino y en otros puntos de su articulado se establece la necesidad de cooperación en el plano mundial o regional a la necesidad de disponer de Planes de Emergencia.

CONSIDERANDO: Que los principales instrumentos que regulan la cooperación internacional en la lucha contra la contaminación marina en nuestra región son el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación, Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (Convenio OPRC 90) y su Protocolo sobre Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (Protocolo HNS), emanados de la Organización Marítima Internacional (OMI), así mismo el Convenio de Cartagena y el Protocolo Relativo a la Cooperación para combatir los Derrames de Hidrocarburos en la Región del Gran Caribe del Programa de las Naciones Unidas para el Ambiente (PNUMA) y el acuerdo sobre la Cooperación Regional para el

Combate contra la Contaminación del Pacífico Sudeste por Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas en Casos de Emergencias.

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 establecer las normas para regular la protección del medio ambiente marino.

CONSIDERANDO: Que el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (Convenio OPRC), fue adoptado el 30 de Noviembre de 1990 en Londres por la Organización Marítima Internacional (OMI) con el fin de proporcionar un marco global para responder a los sucesos de contaminación por hidrocarburos en los que intervienen buques, unidades mar adentro puerto marítimo e instalaciones manipulación de hidrocarburos que representen una serie amenaza para el medio marino, mismo que entró en vigor desde el 13 de Mayo de 1995, creando una respuesta a nivel local, desarrollo de un sistema de respuesta nacional - Plan Nacional de Contingencias (PNC), mediante un marco legal para el protocolo suplementario aplicable a sustancias nocivas y potencialmente peligrosas-Protocolo OPRC-SNPP 2000.

CONSIDERANDO: Que como Estado comprometido a preservar el medio humano en general y el medio marino en particular, es preciso tener en cuenta que al producirse un suceso de contaminación por hidrocarburos es fundamental actuar con prontitud y eficacia a fin de reducir al mínimo los daños que puedan derivarse de dicho suceso, subrayando la importancia de hacer preparativos eficaces para luchar contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos y el papel fundamental que desempeña a este respecto los sectores petroleros y navieros.

CONSIDERANDO: Que para el cumplimiento de las disposiciones del Convenio OPRC, es de suma importancia la asistencia mutua y la cooperación internacional en cuestiones de

intercambio de información con respecto a la capacidad de los Estados miembros para luchar contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos, así como la elaboración de planes de contingencia para evitar la referida contaminación, el intercambio de informes sobre sucesos de importancia que puedan afectar al medio marino o al litoral y los intereses conexos de los Estados, así como la investigación y desarrollo en relación con los medios de lucha contra la contaminación por hidrocarburos en el medio marino.

CONSIDERANDO: Que bajo el derecho ambiental internacional se contempla el principio general "el que contamina paga" y es el que se aplica en los casos de incidentes de derrame, exceptuando los casos fortuitos, dentro de este mismo marco jurídico es necesario tomar en cuenta también la importancia de los instrumentos internacionales relativos a responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.

CONSIDERANDO: Que el Convenio OPRC lo define como un suceso de contaminación, un accidente o serie de acontecimientos del mismo origen que dé o pueda dar lugar a una descarga de hidrocarburos y que presente o pueda presentar una amenaza para el medio marino, el litoral o los intereses conexos de uno o más Estados y que exija medidas de emergencia u otra respuesta inmediata, este suceso de contaminación puede ser por hidrocarburos o por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

CONSIDERANDO: Que al adherirse a dicho Convenio será de vital importancia los acuerdos, disposiciones bilaterales y multilaterales, incluidos los convenios y acuerdos regionales, a fin de fomentar la cooperación internacional y de mejorar los medios existentes a escala nacional, regional y mundial para la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo y en particular de los pequeños Estados insulares y más aun cuando ha acaecido un suceso de contaminación marina ya sea por la actividad operacional de los buques, por transporte de carga, por error humano o simple y

señaladamente por malas condiciones climáticas inesperadas, siendo la adhesión a este Convenio el modo más eficaz de alcanzar esos objetivos.

CONSIDERANDO: Que para lograr los crecientes compromisos durante la cooperación entre países se deben considerar constantemente los siguientes elementos: Determinación de nuevos socios (otros países, organizaciones de respuesta a derrames), compartir (prestarlos) los equipos existentes de respuesta a derrames; Ejercicios conjuntos de combate a derrames; Estandarización de los programas de Capacitación; Planificación conjunta de contingencia; Evaluación conjunta de riesgos; Acuerdos intergubernamentales para el movimiento fronterizo de personal y equipo para derrame de hidrocarburos; Compartir inventarios de equipo y personal capacitado; Compartir información.

CONSIDERANDO: Que dentro de los procedimientos operativos enmarcados en los convenios y acuerdos regionales se deben abordar las condiciones para la entrada de equipos y personal de un país en el territorio de otro, por lo que estos procedimientos deben establecerse con las autoridades gubernamentales de aduanas e inmigración sobre la base del marco legislativo de los países que intervienen, adoptando las medidas legales y administrativas necesarias para facilitar el arribo, utilización, así como la partida de nuestro territorio de buques, aeronaves y otros modos de transporte destinados a responder a un incidente de contaminación por hidrocarburos, entrada, tránsito y salida del territorio del personal, carga, materiales y equipo necesario para atender dicho incidente, teniendo como finalidad última de ofrecer acceso inmediato y eficaz a recursos externos, lo que no implica ninguna carga económica para el país.

CONSIDERANDO: Que dentro de las obligaciones de los Estados Contratantes en el ámbito nacional el Convenio contempla la Creación de un Sistema Nacional de Respuesta ante sucesos de Contaminación por Hidrocarburos (en Honduras ya está creado a través de la Comisión Permanente de Contingencia (COPECO); creación de un Plan de Nación de Contingencia ante derrames de

Hidrocarburos, mismos que ya fue elaborado y se encuentra en espera para ser adherido al Sistema Nacional de Gestión de Riesgo (SINAGER); designar una Autoridad Nacional que en el caso de Honduras, es la Dirección General de la Marina Mercante como Autoridad Marítima de Honduras, brindar plintos focales de operación, identificar los responsables de la preparación y respuesta; Crear un Sistema de reportes; Crear un mecanismo de solicitud de Asistencia en caso de un incidente de derrame; Establecer mecanismos de cooperación individual o bilateral/multilateral; Crear un equipo de Pre-posicionado proporcional al riesgo involucrado; Crear un mecanismo de solicitud de asistencia en caso de un incidente de derrame; Mantener programas de Formación y entrenamiento; Crear planes y capacidades de Comunicación; Crear procesos de Movilización de Recursos, todo lo anterior ya se encuentra contemplado en el Plan Nacional de Contingencias.

CONSIDERANDO: Que la adhesión de Honduras al Convenio OPRC 90 es completamente beneficiosa y no implica ninguna carga económica para el país, más bien ayuda a establecer un mecanismo de cooperación internacional, implantar el Plan Nacional de Contingencias ante derramamiento de hidrocarburos y sustancias nocivas potencialmente peligrosas (PNC), así como el entrenamiento del personal, el acopio del equipamiento necesario, identificar cooperación técnica, posibles voluntarios y/o asesores en el campo al suscitarse un incidente de contaminación.

CONSIDERANDO: Que para preservar el medio humano en general y el medio marino en particular, es necesaria la cooperación de Estado de Honduras mediante la adhesión al Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (Convenio OPRC), a fin de darle pleno cumplimiento a los derechos y beneficios otorgados por este instrumento internacional.

PORTANTO,

D E C R E T A:

ARTÍCULO 1.- Aprobar en todas y cada una de sus partes el ACUERDO No. 06-DGTC, mismo que contiene el

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE COOPERACIÓN, PREPARACIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS 1990, 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 N° 06 -DGTC. Tegucigalpa, M.D.C., 12 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: El Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (Convenio OPRC), fue adoptado el 30 de Noviembre de 1990 en Londres por la Organización Marítima Internacional (OMI), con el fin de proporcionar un marco global para responder a los sucesos de contaminación por hidrocarburos en los que intervienen buques, unidades mar adentro, puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos que representen una seria amenaza para el medio marino, mismo que entró en vigor desde el 13 de Mayo de 1995, creando una respuesta a nivel local, desarrollo de un sistema de Respuesta Nacional-Plan Nacional de Contingencias (PNC), dentro de un marco legal nacional apropiado y que proporciona un marco legal para el protocolo suplementario aplicable a sustancias nocivas y potencialmente peligrosas-Protocolo OPRC-SNPP 2000. **POR TANTO: ACUERDA:** L- Aprobar en toda y cada una de sus partes el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos 1990, que literalmente dice: **CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE COOPERACION, PREPARACION Y LUCHA CONTRA**

LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 1990. LAS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO, CONSCIENTES de la necesidad de preservar el medio humano en general y el medio marino en particular, **RECONOCIENDO** la serie amenaza que representan para el medio marino los sucesos de contaminación por hidrocarburos en los que intervienen buques, unidades mar adentro, puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos, **TENIENDO PRESENTE** la importancia que tienen las medidas de precaución y de prevención para evitar en primer lugar la contaminación por hidrocarburos, así como la necesidad de aplicar estrictamente los instrumentos internacionales existentes relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación del mar, en particular el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, en su forma enmendada y el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 y también de elaborar cuanto antes normas más elevadas para el proyecto, explotación y mantenimiento de los buques que transporten hidrocarburos y de las unidades mar adentro, **TENIENDO PRESENTE ADEMÁS** que al producirse un suceso de contaminación por hidrocarburos es fundamental actuar con prontitud y eficacia a fin de reducir al mínimo los daños que puedan derivarse de dicho suceso, **SUBRAYANDO** la importancia de hacer preparativos eficaces para luchar contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos y el papel fundamental que desempeñan a este respecto los sectores petrolero y naviero, **RECONOCIENDO ADEMÁS** la importancia de la asistencia mutua y la cooperación internacional en cuestiones como el intercambio de información con respecto a la capacidad de los Estados para luchar contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos, la elaboración de planes de contingencia en caso de contaminación por hidrocarburos, el intercambio de informes sobre sucesos de importancia que puedan afectar al medio marino o al litoral y los intereses conexos de los Estados, así como de la investigación y desarrollo en relación con los medios de lucha

contra la contaminación por hidrocarburos en el medio marino, **TENIENDO EN CUENTA** el principio de que "el que contamina paga" como principio general de derecho ambiental internacional, **TENIENDO EN CUENTA TAMBIÉN** la importancia de los instrumentos internacionales relativos a responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, incluidos el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos 1969 y el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos 1971, así como la necesidad imperiosa de que los Protocolos de 1984 relativos a estos convenios entren pronto en vigor, **TENIENDO EN CUENTA ADEMÁS** la importancia de los acuerdos y disposiciones bilaterales y multilaterales, incluidos los convenios y acuerdos regionales, **TENIENDO PRESENTES** las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en particular las de su parte XII, **CONSCIENTES** de la necesidad de fomentar la cooperación internacional y de mejorar los medios existentes a escala nacional, regional y mundial para la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo y en particular de los pequeños Estados insulares, **CONSIDERANDO** que el modo más eficaz de alcanzar esos objetivos es la adopción de un Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos, **CONVIENE.**

ARTÍCULO 1.- DISPOSICIONES GENERALES. 1) Las Partes se comprometen, conjunta o individualmente, a tomar todas las medidas adecuadas, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio y de su Anexo, para prepararse y luchar contra sucesos de contaminación por Hidrocarburos. 2) El Anexo del presente Convenio constituirá parte integrante de este y toda referencia al presente Convenio constituirá al mismo tiempo una referencia al Anexo. 3) El presente Convenio no se aplicará a los

buques de guerra ni a las unidades navales auxiliares, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, sólo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte se cuidará de adoptar las medidas oportunas para garantizar que, dentro de lo razonable y practicable, tales buques de propiedad o servicio estatal actúen en consonancia con el presente Convenio, sin que ello perjudique las operaciones o la capacidad operativa de dichos buques. **ARTÍCULO 2.- DEFINICIONES.** A los efectos del presente Convenio regirán las siguientes definiciones: 1) "Hidrocarburos": el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos, los crudos de petróleo, el fueloil, los fangos, los residuos petrolíferos los productos refinados. 2) "Suceso de contaminación por hidrocarburos": un accidente o serie de acontecimientos del mismo origen que dé o pueda dar lugar a una descarga de hidrocarburos y que represente o pueda representar una amenaza para el medio marino o el litoral o, los intereses conexos de uno o más Estados y que exija medidas de emergencia u otra respuesta inmediata. 3) "Buque": toda nave que opere en el medio marino, del tipo que sea, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos flotantes de cualquier tipo. 4) "Unidad mar adentro": toda instalación o estructura mar adentro, fija o flotante, dedicada a actividades de exploración, explotación o producción de gas o hidrocarburos o a la carga o descarga de hidrocarburos. 5) "Puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos": instalaciones que presentan el riesgo de que se produzca contaminación por hidrocarburos, e incluyen, entre otros puertos marítimos, terminales petroleras oleoductos y otras instalaciones de manipulación de hidrocarburos. 6) "Organización": La Organización Marítima Internacional. 7) "Secretario General": el Secretario General de la Organización.

ARTÍCULO 3.- PLANES DE EMERGENCIA EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS. 1) a)

Cada Parte exigirá que todos los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón lleven a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos conforme a las

disposiciones aprobadas por la Organización a tal efecto; b) Todo buque que con arreglo al subpárrafo a) deba llevar a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, quedará sujeto, mientras se halle en un puerto o una terminal mar adentro bajo la jurisdicción de una Parte a inspección por los funcionarios que dicha Parte haya autorizado debidamente de conformidad con las prácticas contempladas en los acuerdos internacionales vigentes o en su legislación nacional. 2) Cada Parte exigirá que las empresas explotadoras de las unidades mar adentro sometidas a su jurisdicción dispongan de planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos coordinados con los sistemas nacionales establecidos conforme a lo dispuesto en el Artículo 6 aprobado con arreglo a los procedimientos que determine la autoridad nacional competente. 3) Cada parte exigirá que las autoridades y empresas a cargo de puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos sometidos a su jurisdicción, según estime apropiado, dispongan de planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos o de medios similares coordinados con los sistemas nacionales establecidos conforme a lo dispuesto en el Artículo 6 y aprobados con arreglo a los procedimientos que determine la autoridad nacional competente. **ARTÍCULO 4.- PROCEDIMIENTOS DE NOTIFICACIÓN DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS.** 1) Cada Parte: a) exigirá a los capitanes y a toda otra persona que esté a cargo de los buques que enarbolan su pabellón, así como a las personas que tengan a cargo una unidad mar adentro sometida a su jurisdicción, que notifiquen sin demora todo evento ocurrido en sus buques o unidades mar adentro que haya producido o sea probable que produzca una descarga de hidrocarburos; i) en el caso de un buque, al Estado ribereño más próximo; ii) en el caso de una unidad mar adentro, al Estado ribereño bajo cuya jurisdicción esté la unidad; b) exigirá a los capitanes y a toda otra persona que esté a cargo de los buques que enarbolan su pabellón y a las personas que estén a cargo de una unidad mar adentro sometida a su jurisdicción, que notifiquen sin demora todo evento observado en el mar que haya

producido descargas de hidrocarburos o dé lugar a la presencia de hidrocarburos: i) en el caso de un buque, al Estado ribereño más próximo; ii) en el caso de una unidad mar adentro, al Estado ribereño bajo cuya jurisdicción esté la unidad; c) exigirá a las personas que estén a cargo de puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos sometidos a su jurisdicción, que notifiquen sin demora a la autoridad nacional competente todo evento que haya producido o sea probable que produzca una descarga de hidrocarburos o dé lugar a la presencia de hidrocarburos; d) dará instrucciones a los buques o aeronaves del servicio de inspección marítima, así como a otros servicios y funcionarios pertinentes, para que notifiquen sin demora a la autoridad nacional competente o, según el caso, al Estado ribereño próximo, todo evento observado en el mar o en un puerto marítimo o instalación de manipulación de hidrocarburos que haya producido una descarga de hidrocarburos o dé lugar a la presencia de hidrocarburos; e) pedirá a los pilotos de las aeronaves civiles que notifiquen sin demora al Estado ribereño más próximo todo suceso observado en el mar que haya producido una descarga de hidrocarburos o dé lugar a la presencia de hidrocarburos. 2) Las notificaciones previstas en el párrafo 1) a) i) se efectuarán conforme a las prescripciones elaboradas por la Organización y siguiendo las directrices y principios generales adoptados por la Organización. Las notificaciones previstas en los párrafos 1) a) ii), 1) b), 1) c) y 1) d), se efectuarán con arreglo a las directrices y principios generales aprobados por la Organización, en la medida que sea aplicable. **ARTÍCULO 5.- MEDIDAS QUE PROCEDE ADOPTAR AL RECIBIR UNA NOTIFICACIÓN DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS.** 1. Cuando una Parte reciba una de las notificaciones a que se hace referencia en el Artículo 4 o cualquier información sobre contaminación facilitada por otras fuentes: a) evaluará el evento para determinar si se trata de un suceso de contaminación por hidrocarburos; b) evaluará la naturaleza, magnitud y posibles consecuencias del suceso de contaminación por hidrocarburos; y c) informará a continuación sin demora a

todos los Estados cuyos intereses se vean afectados o puedan verse afectados por tal suceso de contaminación por hidrocarburos, acompañando: i) por menores de sus estimaciones y de cualquier medida que haya adoptado o pudiese adoptar para hacer frente al suceso y ii) toda otra información que sea pertinente, hasta que hayan terminado las medidas adoptadas para hacer frente al suceso o hasta que dichos Estados hayan decidido una acción conjunta. 2. Cuando la gravedad del suceso de contaminación por hidrocarburos lo justifique, la Parte deberá facilitar a la Organización la información a que se hace referencia en los párrafos 1) b) y 1) c) directamente o, según proceda, a través de las organizaciones o sistemas regionales pertinentes. 3. Cuando la gravedad de un suceso de contaminación por hidrocarburos lo justifique, se insta a los otros Estados que se vean afectados por él a que informen a la Organización, directamente o, según proceda, a través de las organizaciones o sistemas. 4) regionales pertinentes, de sus estimaciones o amplitud de la amenaza para sus intereses y de toda medida que hayan adoptado o piensen adoptar. 5. Las Partes deberán utilizar en la medida de lo posible el sistema de notificación de contaminación por hidrocarburos elaborado por la Organización cuando intercambien información y se comuniquen con otros Estados y con la Organización. **ARTÍCULO 6.- SISTEMAS NACIONALES Y REGIONALES DE PREPARACIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN.** 1) Cada Parte establecerá un sistema nacional para hacer frente con prontitud y de manera eficaz a los sucesos de contaminación por hidrocarburos. Dicho sistema incluirá como mínimo: a) la designación de: i) la autoridad nacional o las autoridades nacionales competentes responsables de la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos; ii) el punto o los puntos nacionales de contacto encargados de recibir y transmitir las notificaciones de contaminación por hidrocarburos a que se hace referencia en el Artículo 4; y iii) una autoridad facultada por el Estado para solicitar asistencia o decidir prestarla; b) un plan nacional de preparación y lucha para contingencias que incluya

las interrelaciones de los distintos órganos que lo integren, ya sean públicos o privados y en el que se tengan en cuenta las directrices elaboradas por la Organización. 2) Además, cada Parte, con arreglo a sus posibilidades, individualmente o mediante la cooperación bilateral o multilateral y, si procede, en cooperación con los sectores petroleros y naviero, autoridades portuarias y otras entidades pertinentes, establecerá lo siguiente: a) un nivel mínimo de equipo pre emplazado de lucha contra los derrames de hidrocarburos, en función de los riesgos previstos y programas para su utilización; b) un programa de ejercicios para las organizaciones de lucha contra la contaminación por hidrocarburos y de formación del personal pertinente; c) planes pormenorizados y medios de comunicación para hacer frente a un suceso de contaminación por hidrocarburos. Tales medios estarán disponibles de forma permanente; y d) un mecanismo o sistema para coordinar la lucha contra un suceso de contaminación por hidrocarburos, incluidos, si procede, los medios que permitan movilizar los recursos necesarios. 3) Cada Parte se asegurará de que se facilita a la Organización, directamente o a través de la organización o sistema regional pertinente, información actualizada con respecto a: a) la dirección, los datos sobre telecomunicaciones y, si procede, las zonas de responsabilidad de las autoridades y entidades a que se hace referencia en el párrafo 1 al b) el equipo de lucha contra la contaminación y los conocimientos especializados en disciplinas relacionadas con la lucha contra la contaminación por hidrocarburos el salvamento marítimo que puedan ponerse a disposición de otros Estados cuando estos lo soliciten; y, c) Su plan nacional para contingencias. **ARTÍCULO 7.- COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN.** 1. Las Partes acuerdan que, en la medida de sus posibilidades y a reserva de los recursos pertinentes de que dispongan, cooperarán y facilitarán servicios de asesoramiento, apoyo técnico y equipo para hacer frente a un suceso de contaminación por hidrocarburos, cuando la gravedad de dicho suceso lo justifique, a petición de la Parte afectada o que pueda verse afectada. La financiación de los gastos derivados

de tal ayuda se efectuará con arreglo a lo dispuesto en el Anexo del presente Convenio. 2. Toda Parte que haya solicitado asistencia podrá pedir a la Organización que ayude a determinar fuentes de financiación provisional de los gastos a que se hace referencia en el párrafo 1). 3. De conformidad con los acuerdos internacionales aplicables, cada Parte adoptará las medidas de carácter jurídico o administrativo necesarias para facilitar: a) la llegada a su territorio, utilización y salida de los buques, aeronaves y de los medios de transporte que participen en la lucha contra un suceso de contaminación por hidrocarburos o que transporten el personal, mercancías, materiales y equipo necesarios para hacer frente a dicho suceso; y, b) la entrada, salida y paso con rapidez por su territorio del personal, mercancías, materiales y equipo que hace referencia en el subpárrafo a). **ARTÍCULO 8.- INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO.** 1. Las Partes convienen en cooperar directamente o, según proceda, a través de la Organización o de las organizaciones o sistemas regionales pertinentes, con el fin de difundir e intercambiar los resultados de los programas de investigación y desarrollo destinados a perfeccionar los últimos adelantos en la esfera de la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, incluidas las tecnologías, técnicas y de vigilancia, contención, recuperación, dispersión, limpieza y otros medios para minimizar o mitigar los efectos de la contaminación producida por hidrocarburos, así como las técnicas de restauración. 2. Con este fin las partes se comprometen a establecer directamente o, según proceda, a través de la Organización o de las Organizaciones o sistemas regionales pertinentes, los vínculos necesarios entre los centros e instituciones de investigación de las Partes. 3. Las Partes convienen en cooperar directamente a través de la Organización o de las Organizaciones o sistemas regionales pertinentes con el fin de fomentar, según proceda, la celebración periódica de simposios internacionales sobre temas pertinentes, incluidos los avances tecnológicos en técnicas y equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos. 4. Las Partes acuerdan impulsar a través de la Organización u otras Organizaciones Internacionales competentes

la elaboración de normas que permitan asegurar la compatibilidad de técnicas y equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos. **ARTÍCULO 9.- COOPERACIÓN TÉCNICA.**

1. Las Partes se comprometen, directamente o a través de la Organización y otros Organismos Internacionales, según proceda, en lo que respecta a la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, a facilitar a las Partes que soliciten asistencia técnica, apoyo destinado a: a) la formación de personal; b) garantizar la disponibilidad de tecnologías, equipo, e instalaciones pertinentes; c) facilitar la adopción de otras medidas y disposiciones para prepararse y luchar contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos; y, d) iniciar programas conjuntos de investigación y desarrollo. 2. Las Partes se comprometen a cooperar activamente, con arreglo a sus legislaciones, reglamentos y políticas nacionales, en la transferencia de tecnología relacionada con la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos. **ARTÍCULO 10.- FOMENTO DE LA COOPERACIÓN BILATERAL Y MULTILATERAL PARA LA PREPARACIÓN Y LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN.** Las Partes procurarán establecer acuerdos bilaterales o multilaterales para la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos. Del texto de dichos acuerdos se enviarán copias a la Organización, que las pondrá a disposición de todas las Partes que lo soliciten. **ARTÍCULO 11.- RELACIÓN CON OTROS CONVENIOS Y ACUERDOS INTERNACIONALES.** Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará en el sentido de que modifica los derechos u obligaciones adquiridos por las Partes en virtud de otros convenios o acuerdos internacionales. **ARTÍCULO 12.- DISPOSICIONES INSTITUCIONALES.** 1. Las Partes designan a la Organización, a reserva de su consentimiento y de la disponibilidad de recursos suficientes que permitan mantener la actividad, para realizar las siguientes funciones y actividades: a) servicios de información: i) Recibir, cotejar y distribuir, previa solicitud, la información facilitada por las Partes (véanse, por ejemplo, los Artículos 52), 53), 63) y

10) y la información pertinente de otras fuentes; y, ii) prestar asistencia para determinar fuentes de financiación provisional de los gastos (véase, por ejemplo, el Artículo 72); b) educación y formación: i) fomentar la formación en el campo de la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos (véase, por ejemplo, el Artículo 9); y, ii) fomentar la celebración de simposios internacionales (véase, por ejemplo, el Artículo 83); c) Servicios técnicos: i) facilitar la cooperación en las actividades de investigación y desarrollo (véanse, por ejemplo, los Artículos 81), 82), 84) y 91) d); ii) facilitar asesoramiento a los Estados que vayan a establecer medios nacionales o regionales de lucha contra la contaminación; y, iii) analizar la información facilitada por las Partes (véanse, por ejemplo, los Artículos 52), 53) 54), 63) y 81) y la información pertinente de otras fuentes y dar asistencia o proporcionar información a los Estados; d) asistencia técnica: i) facilitar la prestación de asistencia técnica a los Estados que vayan a establecer medios nacionales regionales de lucha contra la contaminación; ii) facilitar la prestación de asistencia técnica y asesoramiento los Estados que lo soliciten y que se enfrenten a sucesos importantes de contaminación por hidrocarburos. 2. Al llevar a cabo las actividades que se especifican en el presente Artículo, la organización procurará reforzar la capacidad de los Estados, individualmente o a través de sistemas regionales, para la preparación y la lucha contra los sucesos de contaminación, aprovechando la experiencia de los Estados y los acuerdos regionales y del sector industrial y, tendrá particularmente en cuenta las necesidades de los países en desarrollo. 3. Las disposiciones del presente Artículo serán implantadas de conformidad con un programa que la Organización elaborará y mantendrá sometido a examen. **ARTÍCULO 13.- EVALUACIÓN DEL CONVENIO.** Las Partes evaluarán, en el marco de la Organización, la eficacia del Convenio a la vista de sus objetivos, especialmente con respecto a los principios subyacentes de cooperación y asistencia. **ARTÍCULO 14.- ENMIENDAS.** 1. El presente Convenio podrá ser enmendado por uno de los procedimientos expuestos a continuación. 2. Enmienda previo examen por la Organización:

a) toda enmienda propuesta por una Parte en el Convenio será remitida a la Organización y distribuida por el Secretario General a todos los Miembros de la Organización y todas las Partes por lo menos seis meses antes de su examen; b) toda enmienda propuesta y distribuida como se acaba de indicar será remitida al Comité de Protección del Medio Marino de la Organización para su examen; c) las Partes en el Convenio, sean o no miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité de Protección del Medio Marino; d) las enmiendas serán aprobadas por una mayoría de dos tercios exclusivamente de las Partes en el Convenio presentes y votantes; e) si fueran aprobadas de conformidad con lo dispuesto en el subpárrafo de las enmiendas, serán comunicadas por el Secretario General a todas las Partes en el Convenio para su aceptación; f) Toda enmienda a un Artículo o al Anexo del Convenio se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hayan aceptado dos tercios de las Partes; ij) Toda enmienda a un apéndice se considerará aceptada al término de un plazo, no menor de diez meses, que determinará el Comité de Protección del Medio Marino en el momento de su aprobación, salvo que, dentro de ese plazo, un tercio cuando menos de las Partes comuniquen al Secretario General que ponen una objeción; g) ij) Toda enmienda a un Artículo o al Anexo del Convenio aceptada de conformidad con lo dispuesto en el subpárrafo f) entrará en vigor seis meses después de la fecha en que considere que ha sido aceptada con respecto a las Partes que hayan notificado al Secretario General que la han aceptado; ii) toda enmienda a un apéndice aceptada de conformidad con lo dispuesto en el subpárrafo f) i) entrará en vigor seis meses después de la fecha en que se considere que ha sido aceptada con respecto a todas las partes salvo las que, con anterioridad a dicha fecha, hayan comunicado al Secretario General que ponen una objeción. Las Partes podrán en cualquier momento retirar la objeción que hayan puesto anteriormente remitiendo al Secretario General una notificación por escrito a tal efecto. 3. Enmienda mediante una conferencia: a) a solicitud de cualquier Parte con la que se muestre conforme un tercio cuando

menos de las Partes, el Secretario General convocará una conferencia de Partes en el Convenio para examinar enmiendas al Convenio; b) toda enmienda aprobada en tal conferencia por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes será comunicada por el Secretario General a todas las Partes para su aceptación; c) salvo que la conferencia decida otra cosa, se considerará que la enmienda ha sido aceptada y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos estipulados en los apartados f) y g) del párrafo 2). 4. Para la aprobación y entrada en vigor de una enmienda consistente en la adición de un anexo o de un apéndice se seguirá el mismo procedimiento que para la enmienda del Anexo. 5. Toda Parte que no haya aceptado una enmienda a un Artículo o al Anexo de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2) f) i) o una enmienda consistente en la adición de un anexo o un apéndice de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4) o que haya comunicado que pone objeciones a una enmienda a un apéndice en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2) f) ii), será considerada como Parte por lo que se refiere exclusivamente a la aplicación de esa enmienda y seguirá considerada como tal hasta que remita la notificación por escrito de aceptación o de retirada de la objeción a que se hace referencia en los párrafos 2) f) i) y 2) g) ii). 6. El Secretario General informará a todas las Partes de toda enmienda que entre en vigor en virtud de lo dispuesto en el presente Artículo, así como de la fecha de entrada en vigor. 7. Toda notificación de aceptación o de objeción a una enmienda o de retirada de la objeción en virtud del presente Artículo será dirigida por escrito al Secretario General, quien informará a las Partes de que se ha recibido tal notificación y de la fecha en que fuere recibida. 8. Todo apéndice del Convenio contendrá solamente disposiciones de carácter técnico.

ARTÍCULO 15.- FIRMA, RATIFICACIÓN, ACEPTACIÓN, APROBACIÓN Y ADHESIÓN. 1. El presente Convenio estará abierto a la firma, en la Cede de la Organización, desde el 30 de Noviembre de 1990 hasta el 29 de Noviembre de 1991 y posteriormente seguirá abierto a la adhesión. Los Estados podrán constituirse en partes en el

presente Convenio mediante: a) La 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 el instrumento que proceda. **ARTÍCULO 16.- ENTRADA EN VIGOR.** 1. El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos quince Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado los pertinentes instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 15; 2. Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Convenio una vez satisfechos los requisitos para la entrada en vigor de éste, pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirán efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o tres meses después de la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente, si ésta es posterior. 3. Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, éste comenzará a regir tres meses después de la fecha en que fue depositado el instrumento pertinente. 4. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositada con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Convenio en virtud del Artículo 14, se considerará referido al Convenio en su forma enmendada. **ARTÍCULO 17.- DENUNCIA.** 1. El presente Convenio podrá ser denunciado por cualquier parte en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el presente Convenio haya entrado en vigor para dicha parte. 2. La denuncia le efectuará mediante notificación por escrito dirigida al Secretario General. 3. La denuncia surtirá efecto transcurrido doce meses a partir de la recepción, por parte del Secretario General, de la notificación de

denuncia o después de la expiración de cualquier otro plazo más largo que le fije en dicha notificación. **ARTÍCULO 18.- DEPOSITARIO.** 1. El presente Convenio será depositado ante el Secretario General. 2. El Secretario General: a. informará a todos los Estados que hayan firmado el Convenio o se hayan adherido al mismo de: i) cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y, de la fecha en que se produzca; ii) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio; y, iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Convenio y de la fecha en que se recibió dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto; b. remitirá copias auténticas certificadas del presente Convenio a los Gobiernos de todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo. 3. Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, el depositario remitirá una copia auténtica certificada de la misma al Secretario General de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas. **ARTÍCULO 19.- IDIOMAS.** El presente Convenio está redactado en un solo ejemplar en los idiomas, árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, siendo cada uno de estos textos igualmente auténticos. **EN FE DE LO CUAL** los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio. **HECHO EN** Londres el día treinta de Noviembre de mil novecientos noventa. **ANEXO.** Reembolso de los gastos de asistencia. 1. a) A menos que se haya establecido un acuerdo de carácter bilateral o multilateral sobre las disposiciones financieras que rigen las medidas adoptadas por las Partes para hacer frente a un suceso de contaminación por hidrocarburos antes de que se produzca éste, las Partes sufragarán los gastos de sus respectivas medidas de lucha contra la contaminación de conformidad con lo dispuesto en los incisos i) o ii). i) si las medidas han sido adoptadas por una Parte a petición expresa de otra Parte, la Parte peticionaria reembolsará los gastos de las mismas a la Parte que prestó asistencia. La Parte peticionaria podrá anular su petición en cualquier momento, pero si lo hace

sufragará los gastos que ya haya realizado o comprometido la Parte que prestó asistencia. ii) si las medidas han sido adoptadas por iniciativa propia de una parte, ésta sufragará los gastos de tales medidas. b) Los principios indicados en el subpárrafo a) serán aplicables, a menos que las Partes interesadas acuerden otra cosa en casos concretos. 2. Salvo que exista otro tipo de acuerdo, los gastos de las deudas adoptadas por una Parte a petición de otra Parte se calcularán equitativamente con arreglo a la legislación y la práctica vigente de la Parte que preste asistencia en lo que se refiere al reembolso de tales gastos. 3. La Parte que solicitó la asistencia y la Parte que la prestó cooperarán, llegado el caso, para llevar a término cualquier acción que responda a una reclamación de indemnización. Con ese fin, tendrán debidamente en cuenta los regímenes jurídicos existentes. Cuando la acción así concluida no permita la plena indemnización de los gastos ocasionados por la operación de asistencia, la Parte que solicitó la asistencia podrá pedir a la Parte que la prestó que renuncie al cobro de los gastos que no haya cubierto la indemnización o que reduzca los gastos calculados de conformidad con el párrafo 2). También podrá pedir el aplazamiento del cobro. Al considerar esa petición, las Partes que prestaron asistencia tendrán debidamente en cuenta las necesidades de los países en desarrollo. 4. Las disposiciones del presente Convenio no se interpretarán en modo alguno en detrimento de los derechos de las Partes a reclamar a terceros los gastos ocasionados por las medidas adoptadas para hacer frente a las contaminaciones o a la amenaza de contaminación, en virtud de otras disposiciones y reglas aplicables del derecho nacional o internacional. Se prestará especial atención al Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos 1969 y, al Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos 1971 o, a cualquier enmienda posterior a dichos convenios. 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 (FYS) JUAN ORLANDO HERNANDEZ, PRESIDENTE, (FYS) ARTURO CORRALES ALVAREZ, SECRETARIO DE ESTADO EN LOS 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 veintiséis días del mes de abril del dos mil dieciséis.

ANTONIO CÉSAR RIVERA CALLEJAS
PRESIDENTE

JOSÉ TOMÁS ZAMBRANO MOLINA
SECRETARIO

SARA ISMELA MEDINA GALO
SECRETARIA

Al Poder Ejecutivo
Por Tanto: Ejecútese.

Tegucigalpa, M.D.C., 14 de junio de 2016.

JUAN ORLANDO HERNÁNDEZ ALVARADO
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

EL SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS
DE RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACIÓN
INTERNACIONAL
MARÍA DOLORES AGÜERO

Poder Legislativo

DECRETO No. 43-2016

EL CONGRESO NACIONAL,

CONSIDERANDO: Que en fecha 5 de Octubre de 1993, el Estado de Honduras ratificó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, instrumento que reúne los principios esenciales para garantizar el derecho de los Estados en el mar.

CONSIDERANDO: Que desde 1954, Honduras es miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI), que es una agencia especializada de las Naciones Unidas en aspectos marítimos, cuya prioridad la constituye la seguridad y protección de la navegación y prevención de la contaminación marina provenientes de los buques.

CONSIDERANDO: Que de conformidad con el Decreto 167-94 del 4 de noviembre de 1994, establece que la Dirección General de la Marina Mercante está a cargo de la administración, control y coordinación de todas las actividades relacionadas con la marina mercante y el transporte marítimo, la seguridad marítima y la protección al medio ambiente marítimo.

CONSIDERANDO: Que el Convenio de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO) nace del principio enunciado en la Resolución 1721 (XVI) de la Asamblea General de las Naciones Unidas de la comunicación por medio de satélites debe estar cuanto antes al alcance de todas las naciones del mundo con carácter universal y sin discriminación alguna.

CONSIDERANDO: Que la Asamblea decidió cambiar el nombre de Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT), por Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (INMARSAT), por lo que la reestructuración, los bienes, operaciones comerciales e intereses de la Organización fueron transferidos sin restricciones a una nueva sociedad comercial,

INMARSAT Ltd., asegurándose al mismo tiempo la prestación continua del SMSSM y la adhesión de la sociedad a otros intereses públicos mediante la creación de un mecanismo intergubernamental de supervisión, por parte de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO).

CONSIDERANDO: Que es la intención de las Partes de promocionar el crecimiento de un ambiente de mercado que incentive la competencia en la provisión actual y futura de servicios de sistemas de comunicación móviles por satélite para el SMSSM y que es necesario conseguir la continuidad de los intereses públicos mediante la supervisión intergubernamental.

CONSIDERANDO: Que la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT), de conformidad con su finalidad inicial, ha establecido un sistema mundial de comunicaciones móviles por satélite para las comunicaciones marítimas, incluida la capacidad de prestar las comunicaciones de socorro y para la seguridad especificadas en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 y sus enmiendas sucesivas (SOLAS 74) y en el Reglamento de Radiocomunicación estipulado en la Constitución y el Convenio de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y sus enmiendas sucesivas que satisfacen determinados requisitos de radiocomunicación del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SM/SSM)

CONSIDERANDO: Que INMARSAT ha ampliado su finalidad inicial al prestar comunicaciones aeronáuticas y móviles terrestres por satélite, incluidas las comunicaciones aeronáuticas por satélite para la gestión del tráfico aéreo y el de las aeronaves (servicios aeronáuticos de seguridad) y que también presta servicios de radiocomunicación.

CONSIDERANDO: Que la Organización Marítima Internacional (OMI), desarrolló un "Procedimiento para la evaluación y el posible reconocimiento de los sistemas móviles por satélite notificados para su utilización en el SMSSM" y que a través del Comité de Seguridad Marítima (CSM), en su octogésima primera sesión, adoptó las enmiendas del Capítulo V del Convenio SOLAS 74, relativas a la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT) adoptó las normas de funcionamiento y las prescripciones funcionales exigidas

para la LRIT y adoptó las disposiciones para el oportuno establecimiento del sistema LRIT.

CONSIDERANDO: Que es el deseo de las Partes que la IMSO pueda asumir las funciones y obligaciones de Coordinador LRIT, sin que ello represente ningún gasto para ellas mismas, de conformidad con las decisiones de la OMI y con sujeción a los términos del Convenio IMSO, por lo que el CSM en su octogésima segunda sesión, decidió designar a la IMSO como Coordinador del LRIT y le invitó a tomar todas las medidas posibles a fin de asegurar la implementación oportuna del sistema LRIT a través del Convenio que ahora se analiza.

CONSIDERANDO: Que la finalidad principal de INMARSAT es asegurar la provisión por parte de cada proveedor de servicios de comunicaciones móviles marítimos por satélites para el SMSSM, de conformidad con el marco legal establecido por la OMI, esta finalidad se implementará exclusivamente con fines pacíficos y llevará sus funciones de supervisión de manera leal y coherente entre los Proveedores de servicios.

CONSIDERANDO: Que el convenio IMSO no representa ningún gasto para la República de Honduras, más bien un beneficio para la implementación de una adecuada estructura de comunicaciones satelitales exigidas por los Convenios Marítimos Internacionales.

CONSIDERANDO: Que el Gobierno de la República, interesado en impulsar la implementación de instrumentos jurídicos internacionales que debidamente administrados y regulados coadyuven a la preservación del medio ambiente nacional.

POR TANTO,

DECRETA:

ARTÍCULO 1.- Aprobar en todas y cada una de sus partes el **ACUERDO No.28-DGTC**, de fecha 27 de Noviembre de 2014, enviado por el Poder Ejecutivo a través de la Secretaría de Estado en los Despachos de Relaciones Exteriores y Cooperación Internacional, misma que contiene el **CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES**

POR SATELITE Y SUS ENMIENDAS, MÁS CONOCIDO COMO CONVENIO IMSO, TAL COMO SE ACORDÓ EN LA VIGÉSIMA ASAMBLEA DEL 6 DE OCTUBRE DE 2008, que literalmente dice:

"SECRETARÍA DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL, ACUERDO No.28 DGTC, Tegucigalpa, M. D. C., 27 de Noviembre de 2014, EL PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

CONSIDERANDO: Que Honduras hace suyos los principios prácticos 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 IMSO, tiene como objeto la protección de la vida marítima a nivel mundial en cuanto a operaciones de socorro y Seguridad Marítima. **CONSIDERANDO:** Que la finalidad principal de INMARSAT es asegurar la provisión, por parte de cada Proveedor de servicios de comunicaciones móviles marítimas por satélite para el SMSSM, de conformidad con el marco legal establecido por la OMI, esta finalidad se implementará exclusivamente con fines pacíficos y llevará a cabo sus funciones de supervisión de manera leal y coherente entre los Proveedores de servicios; **ACUERDA: ARTÍCULO PRIMERO:** Aprobar en todo y cada una de sus partes el "CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES ENMIENDAS TAL COMO SE CONVINO EN LA VIGÉSIMA ASAMBLEA 6 DE OCTUBRE 2008" que literalmente dice: **CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MÓVILES POR SATELITE Y SUS ENMIENDAS TAL COMO SE CONVINO EN LA VIGÉSIMA ASAMBLEA 6 DE OCTUBRE 2008.** LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO: **CONSIDERANDO** el principio enunciado en la Resolución 1721 (XVI) de la Asamblea General de las Naciones Unidas de que la comunicación por medio de satélites debe estar cuanto antes al alcance de todas las naciones del mundo con carácter universal y sin discriminación alguna; **CONSIDERANDO TAMBIÉN** las disposiciones pertinentes del Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, concluido el 27 de Enero de 1967 y en particular su

Artículo 1, en el que se declara que el espacio ultraterrestre debe utilizarse en provecho y en interés de todos los países; DECIDIDOS a seguir proveyendo al efecto para bien de los usuarios de las telecomunicaciones mundiales y recurriendo a la tecnología espacial más adelantada y apropiada, los medios más eficaces y económicos posibles que sean compatibles con el mejor y más equitativo uso del espectro de frecuencias radioeléctricas y de las órbitas de satélite; TENIENDO EN CUENTA que la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT), de conformidad con su finalidad inicial, ha establecido un sistema mundial de comunicaciones móviles por satélite para las comunicaciones marítimas, incluida la capacidad de prestar las comunicaciones de socorro y para la seguridad especificadas en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 y sus enmiendas sucesivas y, en el Reglamento de Radiocomunicaciones estipulado en la Constitución y el Convenio de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y sus enmiendas sucesivas, que satisfacen determinados requisitos de radiocomunicación del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM); RECORDANDO que INMARSAT ha ampliado su finalidad inicial al prestar comunicaciones aeronáuticas y móviles terrestres por satélite, incluidas las comunicaciones aeronáuticas por satélite para la gestión del tráfico aéreo y el control operacional de las aeronaves (servicios aeronáuticos de seguridad) y que también presta servicios de radio determinación; RECORDANDO ADEMÁS que en diciembre de 1994 la Asamblea decidió sustituir la denominación "Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT)" por "Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (INMARSAT)" y que aunque estas enmiendas no entraron en vigor formalmente, la denominación Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (INMARSAT) se utilizó a partir de entonces, con inclusión de la documentación de reestructuración; RECONOCIENDO que en la reestructuración de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite, los bienes, operaciones comerciales e intereses de la Organización fueron transferidos sin restricciones a una nueva sociedad comercial, Inmarsat Ltd., asegurándose al mismo tiempo la prestación continua del SMSSM y la adhesión de la sociedad a otros intereses públicos mediante la creación de un mecanismo intergubernamental de supervisión, por parte de la Organización

Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO); RECONOCIENDO que, al adoptar la resolución de la Asamblea A.888(21), "Criterios aplicables cuando se provean sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)" la Organización Marítima Internacional (OMI) ha reconocido la necesidad de que la OMI cuente con criterios en virtud de los cuales se evalúe la capacidad y el rendimiento de los sistemas de comunicaciones móviles por satélite, según los gobiernos notifiquen a la OMI para su posible reconocimiento para su utilización en el SMSSM; RECONOCIENDO ADEMÁS que la OMI ha desarrollado un "Procedimiento para la evaluación y el posible reconocimiento de los sistemas móviles por satélite notificados para su utilización en el SMSSM"; RECONOCIENDO ASIMISMO la intención de las Partes de promocionar el crecimiento de un ambiente de mercado que incentive la competencia en la provisión actual y futura de servicios de sistemas de comunicaciones móviles por satélite para el SMSSM; AFIRMANDO que, en estas circunstancias, es necesario conseguir la continuidad de los intereses públicos mediante la supervisión intergubernamental; RECONOCIENDO que la OMI, a través del Comité de Seguridad Marítima (CSM), en su octogésima primera sesión, adoptó las enmiendas del capítulo V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, relativas a la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), adoptó las normas de funcionamiento y las prescripciones funcionales exigidas para LRIT y adoptó las disposiciones para el oportuno establecimiento del sistema LRIT; AFIRMANDO el deseo de las Partes de que la IMSO pueda asumir las funciones y obligaciones de Coordinador LRIT, sin que ello represente ningún gasto para las Partes, de conformidad con las decisiones de la OMI y con sujeción a los términos del presente Convenio; RECONOCIENDO que el CSM, en su octogésima segunda sesión, decidió designar a la IMSO como Coordinador LRIT e invitó a la IMSO a tomar todas las medidas posibles a fin de asegurar la implementación oportuna del sistema LRIT; CONVINIENDO EN LO SIGUIENTE: Artículo 1. Definiciones. A los efectos del presente Convenio se entenderá: (a) por "la Organización", la organización intergubernamental establecida de conformidad con el Artículo 2. (b) por "SMSSM", el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos establecido por la OMI. (c) por "Proveedor", cualquier entidad o entidades que, a través de un sistema de comunicaciones móviles por satélite

reconocido por la OMI, presta servicios para el SMSSM. (d) por "Parte", todo Estado para el que el presente Convenio haya entrado en vigor; (e) por "Acuerdo de servicios públicos", un Acuerdo concertado por la Organización y un Proveedor, indicado en el Artículo 5(1); (f) por "OMI", la Organización Marítima Internacional. (g) por "CSM", el Comité de Seguridad Marítima de la OMI. (h) por "LRIT" se entenderá la identificación y el seguimiento de largo alcance de los buques tal como establece la OMI. (i) por "Acuerdo de Servicios LRIT", un Acuerdo suscrito por la Organización y ya sea un Centro de Datos LRIT o un Intercambio de Datos LRIT, según se establece en el Artículo 7. (j) por "Centro de Datos LRIT", un centro de datos nacional, regional, en régimen de cooperativa o internacional que opere con arreglo a los requisitos adoptados por la OMI en relación con el LRIT. (k) por "Intercambio de Datos LRIT", un intercambio de datos que opere con arreglo a los requisitos adoptados por la OMI en relación con el LRIT. (l) por "Coordinador LRIT", el Coordinador del sistema LRIT designado por el CSM. Artículo 2. Establecimiento de la Organización. La Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO), en adelante llamada "la Organización", queda establecida en virtud de lo aquí dispuesto. Artículo 3. Finalidad Principal. (1) La finalidad principal de la Organización es asegurar la provisión, por parte de cada Proveedor, de servicios de comunicaciones móviles marítimas por satélite para el SMSSM, de conformidad con el marco legal establecido por la OMI. (2) Al implementar la finalidad principal establecida en el párrafo (1), la Organización: (a) actuará exclusivamente con fines pacíficos; y; (b) llevará a cabo funciones de supervisión de manera leal y coherente entre los Proveedores. Artículo 4. Otras Funciones. (1) A reserva de la decisión de la Asamblea, la Organización podrá asumir las funciones y/o las obligaciones de Coordinador LRIT, sin que ello represente ningún gasto para las Partes, de conformidad con las decisiones de la OMI. (2) La Organización continuará desempeñando las funciones y/o las obligaciones de Coordinador LRIT, con sujeción a las decisiones de la Asamblea. Al llevar a cabo dichas funciones y/u obligaciones, la Organización actuará de manera justa y coherente. Artículo 5. Supervisión del SMSSM. (1) La Organización suscribirá un Acuerdo de servicios públicos con cada uno de los Proveedores y concertará otros acuerdos necesarios para permitir a la Organización llevar a cabo las funciones de supervisión, así como informar y formular recomendaciones, según sea apropiado. (2) La

supervisión de los Proveedores por parte de la Organización se basará en: (a) cualesquier condiciones u obligaciones específicas impuestas por la OMI durante el reconocimiento y la autorización del Proveedor o en cualquier etapa posterior; (b) los reglamentos, normas, recomendaciones, resoluciones y procedimientos internacionales pertinentes relacionados con el SMSSM; (c) el Acuerdo de servicios públicos pertinente y cualesquier otros acuerdos relacionados celebrados entre la Organización y el Proveedor. (3) Cada uno de los Acuerdos de servicios públicos, incluirá, inter alia, disposiciones generales, principios comunes y las obligaciones apropiadas para el Proveedor, de conformidad con un Acuerdo de servicios públicos de referencia y con las directrices elaboradas por la Asamblea, incluyendo acuerdos para la provisión de toda la información necesaria para que la Organización lleve a cabo su finalidad, sus funciones y obligaciones, de conformidad con el Artículo 3. (4) Todos los Proveedores suscribirán Acuerdos de servicios públicos que también serán suscritos por el Director General, en nombre de la Organización. Los Acuerdos de servicios públicos serán aprobados por la Asamblea. El Director General hará circular los Acuerdos de servicios públicos entre todas las Partes. Dichos Acuerdos se considerarán aprobados por la Asamblea salvo que más de un tercio de las Partes presenten objeciones por escrito al Director General, dentro de un plazo de tres meses a partir de la fecha de circulación. Artículo 6. Facilitación. (1) Las Partes adoptarán las medidas adecuadas, de conformidad con las leyes nacionales, para permitir a los Proveedores prestar servicios de SMSSM. (2) La Organización, a través de los mecanismos internacionales y nacionales actuales que tratan de asistencia técnica, deberá procurar asistir a los Proveedores en sus esfuerzos para garantizar que todas las zonas, en que exista la necesidad, dispongan de servicios de comunicaciones móviles por satélite, dando la debida consideración a las zonas rurales y alejadas. Artículo 7. Acuerdos de Servicios LRIT. A los efectos de llevar a cabo sus funciones y obligaciones como Coordinador LRIT, incluyendo la recuperación de los costes en que se hubiera incurrido, la Organización podrá establecer relaciones contractuales, incluido cualquier Acuerdo de Servicios LRIT, con Centros de Datos LRIT, Intercambios de Datos LRIT u otras entidades pertinentes, de conformidad con los términos y condiciones que el Director General negocie y con sujeción a la supervisión de la Asamblea. Artículo 8. Estructura. Los órganos de la Organización serán: (a) La Asamblea; (b) Una Dirección,

encabezada por un Director General. Artículo 9. Asamblea: composición y reuniones. (1) La Asamblea estará compuesta por todas las Partes. (2) La Asamblea se reunirá en sesiones ordinarias una vez cada dos años. Podrán convocarse sesiones extraordinarias a solicitud de un tercio de las Partes o a solicitud del Director General o de acuerdo con lo dispuesto por el Reglamento interno de la Asamblea. (3) Todas las Partes tendrán derecho a asistir y participar en las reuniones de la Asamblea, con independencia del lugar en que ésta se celebre. Las disposiciones convenidas con el país anfitrión respetarán estos derechos. Artículo 10. Asamblea: procedimiento. (1) Cada Parte tendrá un voto en la Asamblea. (2) Las decisiones relativas a cuestiones de fondo se tomarán por mayoría de dos tercios y las relativas a cuestiones de procedimiento, por mayoría simple de las Partes presentes y votantes. Las Partes que se abstengan de votar serán consideradas como no votantes. (3) Las decisiones en que se dirima si una cuestión es de procedimiento o de fondo serán tomadas por el Presidente. Estas decisiones podrán ser rechazadas por mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes. (4) En todas las reuniones de la Asamblea constituirá quórum una mayoría simple de las Partes. Artículo 11. Asamblea: funciones. Las funciones de la Asamblea serán: (a) Estudiar y examinar las finalidades, la política general y los objetivos a largo plazo de la Organización y las actividades de los Proveedores referentes a la finalidad principal; (b) Adoptar las medidas o procedimientos necesarios para asegurar que cada Proveedor cumpla su obligación de prestar servicios de comunicaciones móviles marítimas por satélite para el SMSSM, incluida la aprobación de la celebración, modificación y terminación de los Acuerdos de servicios públicos; (c) Decidir las cuestiones referentes a las relaciones formales entre la Organización y los Estados, tanto si son Partes como si no, y las organizaciones internacionales; (d) Decidir acerca de toda enmienda al presente Convenio, de conformidad con el Artículo 20 del mismo; (e) Nombrar un Director General con arreglo al Artículo 12 y destituir al Director General; (f) Aprobar las propuestas presupuestarias del Director General y fijar procedimientos para la revisión y aprobación del presupuesto; (g) Considerar y revisar los fines, la política general y los objetivos a largo plazo de la Organización en relación con la prestación, por parte de la Organización, de servicios como Coordinador LRIT y tomar las medidas necesarias y adecuadas para asegurar que la Organización cumpla su rol de Coordinador LRIT; (h) Adoptar las medidas o procedimientos necesarios para negociar

y formalizar Acuerdos de Servicios LRIT y/o contratos, incluyendo la aprobación de la celebración, modificación y terminación de dichos Acuerdos y/o contratos; e, (i) Ejercer cualesquiera otras funciones que le confieran los demás Artículos del presente Convenio. Artículo 12. La Dirección. (1) El mandato del Director General durará cuatro años o cualquier otro plazo que decida la Asamblea. (2) El Director General desempeñará su cargo durante dos mandatos consecutivos como máximo, salvo que la Asamblea decida lo contrario. (3) El Director General será el representante legal de la Organización y el Consejero Delegado de la Dirección, y será responsable ante la Asamblea y actuará siguiendo sus instrucciones. (4) El Director General, a reserva de la orientación e instrucciones de la Asamblea, definirá la estructura, el número de empleados y funcionarios de la Dirección y sus condiciones normales de empleo, así como de sus consultores y otros asesores y nombrará al personal de ésta. (5) Al nombrar al Director General y al resto del personal de la Dirección, será de importancia primordial velar por que las normas de integridad, competencia y eficiencia sean lo más elevadas posible. (6) La Organización concertará, con cualquier Parte en cuyo territorio la Organización establezca la Dirección, un acuerdo, que deberá ser aprobado por la Asamblea, referente a las instalaciones, privilegios e inmunidades de la Organización, su Director General u otros funcionarios y de los representantes de las Partes mientras se encuentren en el territorio del Gobierno anfitrión, con el objeto de poder ejercer sus funciones. Dicho acuerdo se dará por rescindido si la Dirección se traslada al territorio de otro Gobierno. (7) Toda parte que no sea una Parte que haya concertado el acuerdo citado en el párrafo (6) concertará un Protocolo relativo a los privilegios e inmunidades de la Organización, su Director General, su personal, los expertos que desempeñan misiones para la Organización y los representantes de las Partes mientras permanezcan en el territorio de las Partes con el fin de desempeñar sus funciones. Dicho protocolo será independiente del presente Convenio y estipulará las condiciones en que dejará de tener vigencia. Artículo 13. Costos. (1) La Organización llevará registros independientes de los costos derivados de llevar a cabo la supervisión del SMSSM y de prestar servicios de Coordinador LRIT. La Organización dispondrá, en los Acuerdos de Servicios Públicos y en los Acuerdos de Servicios LRIT y/o contratos, según proceda, que los costos relacionados con los puntos que se enumeran a continuación sean abonados por los Proveedores y por las entidades con las que la Organización haya celebrado

Acuerdos de Servicios LRIT y/o contratos; (a) El funcionamiento de la Dirección; (b) La celebración de los períodos de sesiones de la Asamblea y de las reuniones de sus órganos subsidiarios; y, (c) La aplicación de medidas adoptadas por la Organización de conformidad con el Artículo 5 para asegurar que el Proveedor cumpla con su obligación de prestar servicios de comunicaciones móviles marítimas por satélite para el SMSSM; y, (d) La puesta en práctica de medidas tomadas por la Organización de conformidad con el Artículo 4, en su rol de Coordinador LRIT. (2) Los costos indicados en el párrafo (1) se dividirán entre todos los Proveedores y las entidades con las que la Organización haya celebrado Acuerdos de Servicios LRIT y/o contratos, según corresponda, de conformidad con las normas establecidas por la Asamblea. (3) Las Partes no estarán obligadas a pagar ningún gasto relacionado con el cumplimiento, por parte de la Organización, de las funciones y obligaciones de Coordinador LRIT debido a su condición de Parte del presente Convenio. (4) Cada Parte sufragará sus propios gastos de representación en las reuniones de la Asamblea y en las reuniones de sus órganos subsidiarios. Artículo 14. Responsabilidad. Las Partes, en su calidad de tales, no serán responsables de los actos y obligaciones de la Organización o los Proveedores, salvo en relación con entidades que no sean Partes o con personas físicas o jurídicas a las que puedan representar y en la medida en que dicha responsabilidad pueda nacer de tratados vigentes entre la Parte y la entidad no Parte en cuestión. No obstante, lo antedicho no impedirá que una Parte a quien se le ha exigido, en virtud de uno de esos tratados, que indemnice a una entidad que no sea Parte o a una persona física o jurídica a la que pueda representar, invoque cualesquiera derechos que dicho tratado pueda haberle conferido frente a cualquier otra Parte. Artículo 15. Personalidad Jurídica. La Organización gozará de personalidad jurídica. En particular, a fin de que cumpla debidamente sus funciones, tendrá capacidad para formalizar contratos y para adquirir, arrendar, retener y ceder bienes muebles e inmuebles, así como para ser parte en procedimientos jurídicos y concertar acuerdos con Estados u organizaciones internacionales. Artículo 16. Relaciones con otras organizaciones internacionales. La Organización cooperará con las Naciones Unidas y con sus órganos competentes en materia de utilización del espacio ultraterrestre y oceánico para fines pacíficos, con sus organismos especializados y con otras organizaciones internacionales en lo concerniente a asuntos de

interés común. Artículo 17. Solución de controversias. Las controversias que se susciten entre las Partes o entre éstas y la Organización acerca de todo asunto dimanante del presente Convenio, serán resueltas mediante negociación entre las partes interesadas. Si en el plazo de un año a partir de la fecha en que cualquiera de las partes lo hubiera solicitado, no se ha llegado a una solución y si las partes en la controversia no han acordado (a) En el caso de las controversias entre las Partes, someterla al Tribunal Internacional de Justicia; o, (b) En el caso de otras controversias, someterla a algún otro procedimiento resolutorio, la controversia, si las partes acceden a ello, podrá ser sometida a arbitraje de conformidad con lo dispuesto en el Anexo del presente Convenio. Artículo 18. Consentimiento en obligarse. (1) El presente Convenio quedará abierto a la firma en Londres hasta su entrada en vigor, después de la cual quedará abierto a la adhesión. Todo Estado podrá constituirse en Parte en el Convenio mediante: (a) La firma no sujeta a ratificación, aceptación o aprobación, (b) La firma sujeta a ratificación, aceptación o aprobación, seguida de la ratificación, aceptación o aprobación o, (c) adhesión. (2) La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se realizarán mediante el depósito del instrumento correspondiente ante el Depositario. (3) No podrán hacerse reservas al presente Convenio. Artículo 19. Entrada en vigor. (1) El presente Convenio entrará en vigor sesenta días después de la fecha en que los Estados que representen el 95 por ciento de las participaciones iniciales en la inversión, se hayan constituido en Partes del Convenio. (2) No obstante lo dispuesto en el párrafo (1), el presente Convenio no entrará en vigor si se da el caso de que no haya entrado en vigor en un plazo de treinta y seis meses a partir de la fecha en que quedó abierto a la firma. (3) Para un Estado que haya depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto al presente Convenio con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del mismo, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión empezará a regir en la fecha en que se haya depositado el instrumento. Artículo 20. Enmiendas. (1) Toda Parte podrá proponer una enmienda al presente Convenio. El Director General hará circular la enmienda propuesta a todas las Partes y a los Observadores. La Asamblea examinará la enmienda propuesta no antes de seis meses después de su presentación. En determinados casos este período podrá ser reducido por la Asamblea, mediante una decisión fundada, hasta un máximo de tres meses. Los Proveedores y los Observadores tendrán derecho a emitir comentarios a las Partes

en relación con la enmienda propuesta. (2) Si la Asamblea la aprueba, la enmienda entrará en vigor ciento veinte días después de que el Depositario haya recibido las notificaciones de aceptación de dos tercios de los Estados que, al tiempo de la aprobación realizada por la Asamblea, fuesen Partes. Una vez que haya entrado en vigor, la enmienda tendrá carácter obligatorio para las Partes que la hayan aprobado. Para cualquier otro Estado que hubiera sido Parte en el momento de la adopción de la enmienda por la Asamblea, la enmienda será obligatoria a partir del día en que el Depositario reciba la notificación de su aceptación. Artículo 21. Renuncia. Cualquier Parte podrá retirarse voluntariamente de la Organización en cualquier momento notificando su renuncia por escrito; la renuncia será efectiva una vez que el Depositario haya recibido tal notificación. Artículo 22. Depositario. (1) El Depositario del presente Convenio será el Secretario General de la OMI. (2) El Depositario informará con prontitud a todas las Partes sobre: (a) Toda firma del presente Convenio; (b) El depósito de cualquier instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión; (c) La entrada en vigor del Convenio; (d) La aprobación de cualquier enmienda al presente Convenio y su entrada en vigor; (e) Toda notificación de renuncia; (f) Otras notificaciones y comunicaciones relacionadas con el presente Convenio; (3) A la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio, el Depositario remitirá una copia certificada de la misma a la Secretaría de las Naciones Unidas, a los fines de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas. EN FE DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, firman el presente Convenio. SUSCRITO EN LONDRES el día tres de septiembre de mil novecientos setenta y seis en los idiomas español, francés, inglés y ruso, siendo todos los textos igualmente auténticos, en un solo original que será entregado al Depositario, el cual remitirá un ejemplar debidamente certificado al Gobierno de cada uno de los Estados que recibió invitación para asistir a la Conferencia internacional sobre el establecimiento de un sistema marítimo internacional de satélites y al gobierno de cualquier otro Estado que firme o se adhiera al Convenio. **ARTÍCULO 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. COMUNIQUESE. (F y S) **JUAN ORLANDO HERNÁNDEZ, PRESIDENTE. (F y S)** **ROBERTO OCHOA MADRID, SECRETARIO DE**

ESTADO EN LOS DESPACHOS DE RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACION INTERNACIONAL. POR LEY.

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 veintiséis días del mes de abril de dos mil dieciséis.

ANTONIO CÉSAR RIVERA CALLEJAS
PRESIDENTE

JOSÉ TOMÁS ZAMBRANO MOLINA
SECRETARIO

SARA ISMELA MEDINA GALO
SECRETARIA

Al Poder Ejecutivo.
Por Tanto: Ejecútese.

Tegucigalpa, M.D.C., 14 de junio de 2016.

JUAN ORLANDO HERNÁNDEZ ALVARADO
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

EL SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL
MARIA DOLORES AGÜERO