

La Gaceta



DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE HONDURAS

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



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

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

JUEVES 3 DE SEPTIEMBRE DEL 2015. NUM. 33,825

Sección A

Dirección General de la Marina Mercante

ACUERDO DGMM No. 021-2015

Tegucigalpa, municipio del Distrito Central,
25 de agosto del 2015

La Dirección General de la Marina Mercante en uso de las facultades que le confieren los artículos 1, 91 reformado y 92 numerales 1 y 18 de la Ley Orgánica de la Marina Mercante; 118 numeral 2 de la Ley General de la Administración Pública; Acuerdo Ejecutivo N° PCM- 001-204 publicado en el Diario Oficial La Gaceta el 22 de febrero de 2014; Acuerdos DGMM 002-2007, 029-2011, 15-2012 y demás aplicables.

ACUERDA:

Las siguientes,

REGLAMENTO DEL SISTEMA DE MONITOREO SATELITAL, CONTROL Y VIGILANCIA DE EMBARCACIONES

CAPITULO I DEL OBJETIVO Y DEFINICIONES

Artículo 1.- El presente reglamento tiene por objeto normar el funcionamiento y el procedimiento por medio del cual se desarrollará en nuestro país el monitoreo, control y vigilancia de los buques y compañías prestadoras del servicio.

Artículo 2.- Para los efectos del presente reglamento se entiende por:

SUMARIO

Sección A Decretos y Acuerdos

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
Acuerdos DGMM Nos.: 021-2015, 022-2015 y 023-2015.

A.1-35

Otros.

A. 36

Sección B Avisos Legales Desprendible para su comodidad

B. 1-28

- a) **Administrador del Sistema:** La Dirección General de la Marina Mercante de Honduras.
- b) **Autoridad Marítima:** Es la que, por mandato de la Ley, ejerce la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), como la encargada de la administración, control y coordinación de todas las actividades que la ley le otorga.
- c) **Armador, Fletador, operador, arrendador, Empresa Naviera:** La persona física o jurídica que poseyendo buques propios o ajenos, los dedica a su explotación bajo cualquier modalidad contractual, aun cuando ello no constituya su actividad económica principal.
- d) **Baliza:** Es un aparato o dispositivo satelital instalado a bordo de un buque que transmite y receptiona información de seguridad marítima.
- e) **Buque:** Cualquier embarcación con medios de propulsión propios destinada a la navegación marítima bajo cualquier modalidad contractual.
- f) **Buque Mayor:** Es aquel cuyo arqueo bruto o total es superior a veinte (20) toneladas brutas de registro.
- g) **Buque Menor:** Es el que tiene menos de veinte (20) toneladas de registro pero más de cinco (5).

- h) **CIM:** Centro de Información Marítima.
- i) **DIGEPESCA:** Dirección General de Pesca y Acuicultura.
- j) **Empresa Prestadora del servicio:** Es aquella que brinda los servicios de instalación, mantenimiento, almacenamiento de transmisiones de información procedente de las balizas de las embarcaciones.
- k) **Frecuencia de Transmisión:** Periodicidad con la cual se transmite el reporte básico.
- l) **FNH:** Fuerza Naval de Honduras, institución dependiente de las Fuerzas Armadas de Honduras que brinda colaboración en el aspecto operativo a la Autoridad Marítima.
- m) **Navegación:** Son aquellos tipos determinados en el artículo 6 de la Ley Orgánica de la Marina Mercante.
- n) **Reporte Básico:** La información correlativa generada automáticamente desde el dispositivo instalado a bordo de la nave, que permite monitorear en tiempo real la actividad de ésta. Este reporte debe incluir, a lo menos, el código de identificación de la nave, fecha (día, mes y año) y hora (hora y minuto) en que dicha información fue captada por el dispositivo desde el sistema de determinación de la posición que utiliza la nave, posición geográfica, velocidad y rumbo de la nave, a esa fecha y hora. La posición deberá expresarse en grados, minutos y segundos; la velocidad en nudos y, el rumbo en grados sexagesimales.
- o) **Sistema de Monitoreo Satelital:** Conjunto de elementos, tales como equipo transmisores, satélites, estaciones de procesamiento; configurados de manera que hacen posible el monitoreo de la actividad de los buques afectos al presente Reglamento.
- p) **Tonelaje bruto o unidad de arqueo bruto:** Aquella sujeta bajo los términos del Convenio Internacional de Arqueo (ITC 69).
- q) **Tráfico de Cabotaje:** El tráfico marítimo que sin ser interior, se efectúa entre puertos, lugares o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales hondureñas o sobre su plataforma continental.
- r) **Zonas:** Son aquellas autorizadas por la DGMM y DIGEPESCA en la cual deberá navegar una embarcación.

CAPITULO II DEL AMBITO DE APLICACIÓN Y ORDENAMIENTO DEL TRAFICO MARITIMO

Artículo 3.- El presente Reglamento será de aplicación a:

- a) Embarcaciones pesqueras y suplidoras matriculadas en Honduras cuyo tonelaje sea superior a 20 unidades de arqueo bruto que desarrollen actividades pesqueras extractivas en

aguas de jurisdicción nacional. Las embarcaciones que navegan en aguas nacionales e internacionales con puerto de partida en Honduras.

- b) Embarcaciones pesqueras y suplidoras abanderadas en Honduras cuyo tonelaje sea superior a 20 unidades de arqueo bruto que operen en aguas no jurisdiccionales y con puerto de partida en Honduras.
- c) Embarcaciones que, estando o no estando abanderadas en Honduras realicen, previa autorización, pesca de investigación dentro de las aguas jurisdiccionales.
- d) Todos los buques que se encuentren comprendidos en los Acuerdos DGMM 002-2007, 029/2011 y 15/2012.

Artículo 4.- Se exceptúan del artículo precedente:

- a) Los buques de 0 a 20 unidades de registro bruto.
- b) Los buques de Guerra y las embarcaciones oficiales sin fines comerciales.
- c) Yates de placer.
- d) Embarcaciones deportivas no dedicadas a actividades comerciales.
- e) Los buques de cabotaje, con rutas fijas entre el departamento de Islas de la Bahía (Roatán, Utila y Guanaja), y los departamentos de Atlántida y Colón (Ceiba y Castilla).
- f) Buques de construcción primitiva.
- g) Buques carentes de propulsión propia.
- h) Embarcaciones artesanales.
- i) Embarcaciones autorizadas por un solo viaje entre puertos nacionales o de un tercer país que haya sido objeto de compra-venta o que la finalidad del viaje sea para dirigirse a un astillero para desguace o reparación.

La Gaceta

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

LIC. MARTHA ALICIA GARCÍA
Gerente General

JORGE ALBERTO RICO SALINAS
Coordinador y Supervisor

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

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

CENTRO CÍVICO GUBERNAMENTAL

- j) Buques que, sin estar faenando, están únicamente autorizados para el transporte de nasas e implementos relacionados, que navegan de los puertos de Ceiba y Puerto Cortés hacia Islas de la Bahía con el fin de prepararse para la apertura de temporada de pesca.
- k) Y los demás señalados en los acuerdos citados en el Artículo 3 inciso c) del presente Reglamento y las que pueda emitir la Dirección General.

Artículo 5.- Toda embarcación deberá cumplir con lo estipulado en el Capítulo II del Reglamento del Transporte Marítimo.

CAPITULO III DE LA AUTORIZACION A EMPRESAS PARA LA PRESTACION DE SERVICIOS DE MONITOREO SATELITAL

Artículo 6.- Las empresas proveedoras del servicio serán aquellas autorizadas por la Dirección General de la Marina Mercante después de someterse a una evaluación, que incluirá la supervisión de los sistemas (equipos a bordo – satélite – estación tierra), stock, disponibilidad de repuestos para el mantenimiento, reemplazo de baliza, personal calificado en los puertos donde se concentra la flota pesquera; asimismo, el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo del presente reglamento. Este procedimiento se llevará a cabo cada año, salvo que por consideraciones técnicas debidamente sustentadas se prorrogue el plazo de vigencia mediante resolución emitida por esta Autoridad Marítima.

Para la realización de la evaluación, la empresa autorizada deberá adquirir las especificaciones técnicas y solicitarlas a la Dirección General de la Marina Mercante, para la ejecución del protocolo de pruebas. Los gastos generados por dicha ejecución deberán ser asumidos íntegramente por la empresa autorizada.

Artículo 7.- La evaluación de sistemas estará a cargo de una Comisión Técnica conformada por los Inspectores de Seguridad Marítima, debidamente capacitados, nombrada por el Director General de la Marina Mercante por una terna propuesta por el Departamento de Seguridad Marítima.

Artículo 8.- La evaluación de los sistemas consiste en un conjunto de pruebas en el que se evaluará si los mismos cumplen la totalidad de las especificaciones técnicas mínimas detalladas en el Capítulo IV del presente reglamento. Los términos de referencia que contengan los requisitos y procedimientos del protocolo de pruebas, así como el desarrollo del mismo, deberán ser aprobados por Resolución emitida por esta Autoridad Marítima.

Artículo 9.- El protocolo de pruebas aprobado mediante Resolución por la Dirección General de la Marina Mercante, se incorporará en los formatos de inspección utilizados para la evaluación de los sistemas.

Artículo 10.- A la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras, en su calidad de Administrador del Sistema, le corresponderán, entre otras, las siguientes funciones:

- a) Certificar que el dispositivo, incluido sus accesorios, se ajustan a los requerimientos técnicos y de diseño establecidos en el presente Reglamento.
- b) Aprobar la instalación de los dispositivos en las naves.
- c) Aprobar el retiro del dispositivo de localización para su reparación o sustitución.
- d) Verificar que la instalación del dispositivo, incluido los accesorios necesarios para su funcionamiento, cumpla con los requerimientos y las exigencias técnicas complementarias relativas a la instalación de equipamiento electrónico a bordo.
- e) Autorizar la modificación del código de identificación del dispositivo.
- f) Prever la incorporación de elementos al dispositivo que impidan la adulteración y remoción de la ubicación de éste y de sus componentes, tales como sellos u otros.

CAPITULO IV PRESTACIONES MINIMAS DEL SERVICIO Y DEL EQUIPO

Artículo 11.- El Sistema de Monitoreo Satelital, será administrado por la Dirección General de la Marina Mercante, debiendo tener las siguientes especificaciones técnicas mínimas:

Mensajes del Buque:

- a) Mensajes de posición o reportes básicos: Se emitirán de forma automática, operando fuera de puerto cada sesenta (60) minutos y cada doce (12) horas durante la permanencia en un puerto autorizado, debiendo contener la siguiente información:
 1. Fecha y hora de la posición determinado por el GPS.
 2. Identificación del transmisor (ID).
 3. Longitud y Latitud (con una precisión de +/- 100 m), determinada por GPS.
 4. Velocidad determinada por GPS.
 5. Rumbo determinado por GPS.
 6. Particularidades del buque (Nombre, Número de Registro, Propietarios, Actividad etc.).

7. En caso que se quiera apagar el sistema en puerto, se deberá solicitar autorización a la Capitanía de Puerto respectiva y éste deberá informar a la Jefatura del Departamento de Seguridad Marítima.
- b) Mensajes cortos: Se emitirán en cualquier momento y podrán contener la siguiente información:
1. Fecha y hora del mensaje determinado por el GPS.
 2. Identificación del transmisor (ID).
 3. Longitud y Latitud (con una precisión de +/- 100m) determinada por el GPS.
- c) Mensajes de alerta: Se emitirán en cualquier momento al detectarse el hecho, en forma automática y podrá contener la siguiente información:
1. Fecha y hora del mensaje determinado por el GPS.
 2. Identificación del transmisor (ID).
 3. Longitud y Latitud (con una precisión de +/- 100) determinada por el GPS.
 4. Mensaje corto codificado: Hundimiento, Varadura, Encallamiento, Colisión, Incendio, Cruce de Fronteras.
- d) Mensaje de pedido de posición actual instantánea: Se emitirán en cualquier momento y consistirán en un código para comunicar un nuevo intervalo de transmisión entre quince (15) minutos y veinticuatro (24) horas.

Margen de error:

- a) Un margen de error, en la determinación y transmisión de la siguiente información, no superior a:
1. 0,5 nudos, para la velocidad de la nave;
 2. 100 metros, para la posición de la nave; y,
 3. 10 grados sexagesimales, para el rumbo de la nave.

El cumplimiento del margen de error máximo autorizado deberá ser acreditado por los proveedores de servicios y dispositivos afectos al presente reglamento, mediante documento original, emitido por el fabricante del respectivo equipo.

Cobertura:

- a) Cobertura dentro y fuera de las aguas de jurisdicción nacional de conformidad con el Artículo 2º literal r), del presente reglamento, de todas las áreas de operación pesquera, sin

áreas sombras respecto a la obtención de la posición y transmisión de dicha información.

En caso de no transmisión por falla técnica, eléctrica o de cualquier índole, se le establecerá un plazo no mayor de 15 días calendario para subsanar.

Artículo 12.- En lo referente a tiempos, las compañías prestadoras del servicio deberán de tener equipos capaces de cumplir con los siguientes tiempos y condiciones:

- a) De manera estándar los mensajes de posición deberán ser enviados al Centro de Información Marítima (CIM) cada sesenta (60) minutos mientras que la embarcación pesquera o la que le aplique el presente Reglamento está fuera de puerto y cada doce (12) horas cuando las embarcaciones citadas se encuentren dentro de un puerto público o instalación privada.
- b) El tiempo máximo en el que el 95% de los mensajes deberá llegar desde el punto de emisión al punto de destino (Nave – Centro de Información Marítima o viceversa) deberá ser menor a treinta (30) minutos.
- c) El equipo a bordo deberá ser capaz de ser reprogramado de forma remota, a transmitir en intervalos entre quince (15) minutos y veinticuatro (24) horas a solicitud del Centro de Información Marítima.

Artículo 13.- En lo referente a los medios de transmisión, las compañías prestadoras del servicio deberán cumplir con las siguientes condiciones:

- a) Transmitir desde el equipo a bordo a la estación terrena, por satélite y desde la estación terrena al Centro de Información Marítima por vía internet (correo electrónico).
- b) Inviolabilidad de los datos transmitidos. Se deberá usar algún sistema de encriptación para la seguridad de los datos.

Artículo 14.- El equipo instalado en los buques por las compañías prestadoras del servicio deberá cumplir con las siguientes especificaciones:

Deberá ser compatible con el medio marino y de bajo consumo de energía.

- a) Deberá transmitir en forma automática un mensaje de posición cada sesenta (60) minutos cuando se encuentre fuera de puerto y uno cada doce (12) horas cuando se encuentre dentro de un puerto público o instalación privada.

- b) Deberá ser capaz de ser reprogramado remotamente desde el Centro de Información Marítima, para transmitir mensajes automáticos de posición a intervalos entre quince (15) minutos y veinticuatro (24) horas.
- c) El GPS transmisor y batería, deberán estar protegidos por una misma cubierta (no accesible por usuario).
Debe ser de construcción resistente y, salvo las antenas integrar en una sola unidad los elementos de posicionamiento y transmisión quedando la conexión entre ambos elementos al interior de la unidad contenedora.
Todos los cables y conectores exteriores deberán estar protegidos contra cortes y desconexiones accidentales.
- d) La batería interna deberá tener una autonomía mínima de cuarenta y ocho (48) horas y se recargará de una fuente independiente al generador principal de la embarcación pesquera o la que le aplique el presente Reglamento.
- e) La autorización de desactivación de la baliza en periodo de reparaciones u otras análogas, podrá hacerse en la Capitanía de Puerto correspondiente mediante el propietario, armador o arrendatario.
- f) En caso de desconexión o bloqueo de la antena transmisora, el equipo a bordo deberá almacenar de manera automática la fecha, hora y posición de inicio del hecho y ser transmitidas automáticamente al reconectarse o desbloquearse la antena transmisora, junto con otro mensaje indicando la nueva fecha, hora y posición actual.
- g) Poseer un único código de identificación almacenado en memoria no volátil de sólo lectura, el que será reconocido por las estaciones fiscalizadoras. Este código no podrá ser alterado sin el consentimiento del Administrador del Sistema.
- h) Deberá ser capaz de detectar, generar y transmitir automática e inmediatamente un mensaje corto codificado de alarma, en cualquiera de los siguientes casos:
 1. Apagado de equipo a bordo.
 2. Encendido de equipo a bordo.
 3. Apertura de la cubierta de protección.
 4. Conexión o desbloqueo de antena transmisora a (dos mensajes).
 5. Mal funcionamiento interno (GPS o batería).
 6. Desconexión de alimentación eléctrica externa.
 7. Conexión de alimentación eléctrica externa.
 8. Cambio del lugar de instalación física original del equipo a bordo, aprobado durante la inspección final de instalación.
- i) Contar con señales sonoras y visibles de alarma para la dotación de la nave, que indique problemas en su funcionamiento.

- j) Sin perjuicio de lo señalado en el literal f) del presente artículo el equipo deberá estar en capacidad de registrar en una memoria no volátil la información de posicionamiento, ante condiciones de pérdida de capacidad de transmisión, por un período no inferior a las 12 horas.

CAPITULO V DE LAS CONDICIONES DE LA EMBARCAACION PARA LA INSTALACION DEL SISTEMA DE MONITOREO SATELITAL

Artículo 15.- Las embarcaciones que les sea aplicable este reglamento, antes de la instalación, renovación del sistema de monitoreo satelital deberán de cumplir con las siguientes condiciones:

- a) Deberán poseer una revisión completa del sistema eléctrico certificado y autorizado por un inspector de la Dirección General de la Marina Mercante, esta revisión será anualmente.
- b) Las conexiones de la baliza deberán estar conectadas de manera directa a una fuente independiente del generador principal o el que haga sus veces para el suministro de energía para los sistemas de navegación del puente.
- c) La ubicación de la baliza deberá estar en un lugar protegido de la manipulación de la tripulación; así como, de objetos que puedan dañarla.
- d) Deberán tener un suministro de energía de respaldo en buen estado.
- e) La ubicación de la baliza deberá de estar debidamente marcada y señalizada para efectos de revisiones.

CAPITULO VI DE LAS OBLIGACIONES DE LAS EMPRESAS PRESTADORAS DEL SERVICIO Y DE LOS ARMADORES, ARRENDADORES U OPERADORES DE LAS EMBARCAACIONES

Artículo 16.- Las empresas que sean autorizadas para brindar el servicio de Sistema de Monitoreo Satelital, están obligadas a:

- a) Inscribirse en la Dirección General de la Marina Mercante en el registro de empresas dedicadas a las actividades del sector marítimo que al efecto lleva la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras.
- b) Que el Servicio que brindan cumpla con la totalidad de las especificaciones técnicas mínimas establecidas en el Capítulo IV del presente Reglamento.

- c) Prestar el servicio únicamente a armadores que cuenten con permiso de pesca vigente o aquellos buques que le sea exigible el sistema.
- d) Facilitar una copia del contrato entre el armador, operador o arrendatario del buque y la empresa prestadora de servicio de monitoreo satelital a la Dirección General de la Marina Mercante.
- e) Notificar a la Autoridad Marítima a través del Centro de Información Marítima, los cambios en los números identificados de la baliza, a más tardar 24 horas después de haber efectuado el cambio.
- f) Mantener la confidencialidad de la información y proveer la misma exclusivamente con autorización de la Marina Mercante.
- g) Reportar a esta Administración los buques que han dejado de transmitir o están en mora en cuanto a transmisiones.
- h) Reportar cada mes un listado de buques con sus respectivos números de balizas.
- i) Mantener, actualizar el software del sistema de Monitoreo Satelital (cartas náuticas, mejoras al sistema) y capacitar a los Oficiales de Monitoreo Satelital de la Dirección General de la Marina Mercante.
- j) Garantizar que los datos recibidos de conformidad con el presente Reglamento queden registrados en un formato legible por ordenador y se almacenen de forma segura en bases de datos informatizadas durante al menos 5 años.
- Artículo 17.-** Las empresas prestadoras del servicio deberán cumplir con el suficiente personal técnico capacitado en los diferentes puertos de operación, así mismo están en la obligación de instruir a los Armadores y Capitanes de las embarcaciones, al momento de instalar el Sistema de Monitoreo Satelital, sobre su funcionamiento.
- Artículo 18.-** Las empresas prestadoras del servicio deberán llevar un archivo fotográfico de las embarcaciones que se les ha instalado el Sistema de Monitoreo Satelital y proporcionarlo al Centro de Información Marítima o en su defecto agregarlos al Sistema.
- Artículo 19.-** Los armadores, operadores u arrendatarios de embarcaciones sujetas al Sistema de Monitoreo Satelital, están obligados a:
- a) Instalar a bordo de sus embarcaciones los equipos conformantes del Sistema de Monitoreo Satelital. El servicio sólo podrá ser brindado por las empresas autorizadas por la Dirección General de la Marina Mercante.
- b) Mantener operativos los equipos instalados a bordo de sus embarcaciones; así como, con alimentación eléctrica externa en forma permanente, a menos que haya solicitado autorización para desconexión.
- c) No manipular, desarmar, desconectar ni destruir parcial o totalmente los equipos instalados a bordo de las embarcaciones, ni realizar acción que impida la transmisión de las señales.
- d) Enviar mediante el equipo instalado a bordo de sus embarcaciones, los mensajes y reportes que le sean requeridos por la Dirección General de la Marina Mercante para Seguimiento Control y Vigilancia.
- e) Comunicar a la Dirección General a través del Centro de Información Marítima y al proveedor del servicio, cualquier falla, avería, desperfecto o circunstancias que impida el normal funcionamiento del equipo instalado a bordo de sus embarcaciones, en un plazo no mayor de veinticuatro (24) horas a cuarenta y ocho (48) horas de ocurrido el suceso; de lo contrario se iniciará el proceso sancionatorio establecido en la Ley Orgánica de la Marina Mercante y el presente reglamento.
- f) En caso de fallo técnico o de ausencia de funcionamiento del dispositivo de localización por satélite instalado a bordo de un buque, el capitán o su representante comunicarán a la DGMM cada cuatro horas, a partir del momento en que se detecte el hecho o del momento en que haya tenido conocimiento de ello, las coordenadas geográficas actualizadas del buque pesquero, por un medio de telecomunicación apropiado. Las DGMM decidirá los medios de telecomunicación adecuados que deben utilizarse y los hará del conocimiento del público en general.
- g) Previo a la desconexión del equipo instalado a bordo de sus embarcaciones, por el ingreso de las mismas a reparación y/o mantenimiento que determine la necesidad de retirarlo, de igual manera en periodos de veda deberá solicitar autorización a la Capitanía de Puerto donde el buque tenga su base de operación o en su defecto a la oficina principal de la Dirección General de la Marina Mercante.
- h) Gestionar la reconexión del equipo instalado a bordo de sus embarcaciones, inmediatamente después de haber cesado las circunstancias a que se refieren los numerales e y f del presente artículo.
- i) Mantener permanentemente encendido el equipo del Sistema de Monitoreo Satelital instalado a bordo; salvo que posea autorización de desconexión en puerto.
- j) Mantener operativa y en buen estado su embarcación, en especial el sistema eléctrico, el de propulsión, las artes y aparejos de pesca, de forma tal que se eviten imprevistos que

impidan cumplir con las obligaciones establecidas en el presente reglamento.

- k) Los armadores, arrendatarios u operadores de las embarcaciones sujetas a las disposiciones establecidas en el presente Reglamento, se obligan a efectuar los pagos puntuales a las empresas proveedores del servicio para que la Marina Mercante reciba la información, que genera cada embarcación dotada del sistema.

Artículo 20.- El Centro de Información Marítima (CIM) al detectar la no transmisión de la baliza de una embarcación informará inmediatamente al propietario, o armador de ésta, y/a la empresa prestadora del servicio para que sea enmendada la situación. Ambas partes deberán establecer conjuntamente los mecanismos para subsanar dicha transmisión en un plazo de tres (3) días a más tardar, así como la forma de financiar los costos que resultaren de la misma, debiendo informar al término del plazo a la Dirección General de la Marina Mercante sobre el acuerdo convenido.

En base al acuerdo convenido la Dirección General de la Marina Mercante otorgará un plazo de 5 días a fin de que se lleve a la práctica el precipitado acuerdo.

La Dirección General de la Marina Mercante, ante la contravención de lo aquí dispuesto, procederá de acuerdo a los procedimientos legales establecidos en la Ley Orgánica, a sancionar a la parte que no realice los recaudos para dicha subsanación.

Artículo 21.- La reincidencia en la desconexión de la baliza, sin causa justificada, será motivo de cancelación de la Patente de Navegación por parte de la Dirección General de la Marina Mercante.

CAPITULO VII DE LAS PROHIBICIONES

Artículo 22.- Los armadores, capitanes o tripulación del buque no podrán privar por cualquier medio de la alimentación eléctrica externa a los equipos del Sistema de Monitoreo Satelital (Baliza) instalados a bordo, de manera tal que se interrumpa la transmisión de señales.

Artículo 23.- El no enviar mediante el equipo del Sistema de Monitoreo Satelital, instalado a bordo de las embarcaciones, los mensajes y reportes que le sean requeridos por la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 24.- Manipular, desarmar, desconectar o destruir parcial o totalmente los equipos del Sistema de Monitoreo Satelital

instalados sin autorización de la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 25.- Las empresas prestadoras de servicios del Sistema de Monitoreo Satelital no podrán incumplir las obligaciones estipuladas los artículos 16, 17 y 18 del presente reglamento.

CAPITULO VIII DE LOS DERECHOS

Artículo 26.- El armador, operador o arrendador de la embarcación tendrá derecho a presentar las causas de la falla de transmisión del sistema de monitoreo satelital para evitar la imposición de sanciones cumpliendo con lo establecido en el artículo 19 inciso e), más los siguientes requisitos:

- a) Constancia en la cual se compruebe técnicamente el daño extendida por la compañía prestadora del servicio.

Informe del capitán reportando las posibles causas del daño o avería, donde se describa los sucesos que provocaron tal situación.

- b) Copia del libro diario de Navegación donde se indique las posiciones del buque desde el momento de la falla, así como donde asentó los problemas en la baliza.

Artículo 27.- El armador de la embarcación tendrá la libertad de elegir que compañía le prestará el servicio de monitoreo; siempre y cuando ésta se encuentre autorizada por la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 28.- La Empresa Prestadora del servicio podrá desactivar el sistema de monitoreo Satelital de una embarcación que se encuentre en mora siempre y cuando se notifique a la DGMM y ésta le autorice dicha suspensión.

CAPITULO IX INFRACCIONES

Artículo 29.- El incumplimiento del armador de las obligaciones establecidas en los artículos 19 numerales b), c), e), h), 20, 21, 22 del presente Reglamento sin causa justificada será catalogada como **infracción muy grave**, según lo establecido en la Ley Orgánica de la Marina Mercante en su artículo 119, numeral 3, inciso a).

Artículo 30.- El incumplimiento del armador de las demás obligaciones establecidas en el presente Reglamento no contempladas en el artículo 27, será catalogada como **infracción**

leve, según lo establecido en la Ley Orgánica de la Marina Mercante en su artículo 117, numeral 2, inciso b).

Artículo 31.- El incumplimiento de las obligaciones establecidas en los artículos 17, 18 y 19 del presente reglamento dará lugar a que la Dirección General de la Marina Mercante, requiera a la empresa prestadora de servicios para que subsane los hechos en un plazo no mayor de veinticuatro (24) horas.

CAPITULO X DE LAS SANCIONES

Artículo 32.- Una vez transcurrido el plazo establecido en el artículo precedente y de persistir el incumplimiento, será una causal suficiente para la Dirección General de la Marina Mercante pueda declarar resuelto de pleno derecho la autorización de la empresa para prestar el servicio del Sistema de Monitoreo Satelital según lo establecido en el Acuerdo DGMM 002-2007 en su parte Quinta y Sexta.

Artículo 33.- Los buques que cometan las infracciones señaladas en el artículo 27 se les impondrán la sanción al tenor de lo establecido en los artículos 128 y 132 de la Ley Orgánica de la Marina Mercante.

Artículo 34.- Los buques que cometan las infracciones citadas en el artículo 28 se les impondrán la sanción de conformidad a lo instituido en el Artículo 126 de la Ley Orgánica de la Marina Mercante.

Artículo 35.- En caso de reincidencia en las infracciones antes descritas, se aplicará de conformidad a lo determinado en el Artículo 130 de la Ley Orgánica de la Marina Mercante.

CAPITULO XI DISPOSICIONES FINALES

Artículo 36.- La Dirección General de la Marina Mercante podrá establecer otras disposiciones específicas para el funcionamiento del sistema de monitoreo satelital que considere, teniendo en cuenta las particularidades de la actividad.

Artículo 37.- Las naves que ya tienen a bordo un Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (Sistema LRIT en inglés), el cual es regulado por las autoridades marítimas de cada Estado; no están obligados a instalar la baliza.

Artículo 38.- Las embarcaciones de 5 a 20 toneladas serán reguladas a través de las disposiciones que la Dirección General estime conveniente para el control de las mismas, mediante directrices técnicas determinadas por el Departamento de Seguridad Marítima.

Artículo 39.- El presente Reglamento entrará en vigencia el día de su publicación en el Diario Oficial "La Gaceta".

Dado en la ciudad de Tegucigalpa, municipio del Distrito Central, a los 25 días del mes de agosto del año dos mil quince.

ABOG. ROBERTO E. CARDONA
DIRECTOR GENERAL

ABOG. ANTONIO ARITA AGUILAR
SECRETARIO GENERAL

Dirección General de la Marina Mercante

ACUERDO DGMM No. 022-2015

Tegucigalpa, municipio del Distrito Central,
27 de agosto del 2015

La Dirección General de la Marina Mercante en uso de las facultades que le confieren los artículos 1, 91 reformado y 92 numerales 1 y 18 de la Ley Orgánica de la Marina Mercante; 118 numeral 2 de la Ley General de la Administración Pública; Acuerdo Ejecutivo N°. PCM- 001-204 publicado en el Diario Oficial La Gaceta el 22 de febrero de 2014; Acuerdos DGMM 002-2007, 029-2011, 15-2012 y demás aplicables.

ACUERDA:

Aprobar el presente:

REGLAMENTO DE PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN MARINA POR DERRAMES Y VERTIMIENTO DE DESECHOS, HIDROCARBUROS Y SUSTANCIAS NOCIVAS POTENCIALMENTE PELIGROSAS

TITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I OBJETO DEL REGLAMENTO

Artículo 1.- El objeto del presente Reglamento es prevenir, mitigar y controlar los daños en los ecosistemas y el medio ambiente

en general, generados por vertimientos, derrames o descargas de desechos, hidrocarburos y otras sustancias nocivas y potencialmente peligrosas en aguas jurisdiccionales de la República de Honduras.

DEFINICIONES

Artículo 2.- Para los efectos del presente Reglamento se establecen las siguientes definiciones:

- 1) **ACTIVIDAD DE RESPUESTA:** Todas las acciones necesarias para la contención y remoción del hidrocarburo/ SNPP del agua y costas, su almacenamiento temporal, remediación y disposición final.
- 2) **AGENTE NAVIERO:** Persona Natural o Jurídica que representa a las empresas que se dedican al Transporte Marítimo Internacional de Mercancías.
- 3) **ARMADOR:** La persona física o jurídica que poseyendo buques mercantes propios o ajenos, los dedica a su explotación bajo cualquier modalidad contractual, aún cuando ello no constituya su actividad económica principal.
- 4) **AUTORIDADES COMPETENTES:** Cualquier organización pública que tenga entre sus funciones la prevención y control de la contaminación marina así como la prevención y control de cualquier incidente relacionado con la atención de incidentes relacionados con derrames de hidrocarburos o sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.
- 5) **BUQUE:** Todo tipo de embarcación que opera en el medio marino que no sean buques de guerra, unidades navales, ni a buques del Estado que momentáneamente operen con carácter gubernamental no comercial.
- 6) **BUQUE HABILITADO DEDICADO A LA RESPUESTA DE INCIDENTES DE CONTAMINACION (OSV):** Buque específicamente diseñado para la ejecución de todas las actividades de respuesta relacionados a derrames de hidrocarburos y/o SNPP, incluyendo recuperación, transporte del material recolectado y despliegue de equipos de respuesta.
- 7) **DERRAME:** Porción de un líquido o sólido que se sale o pierde del espacio o lugar donde se encuentra almacenado.
- 8) **DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE:** Autoridad Marítima de la República de Honduras sobre la que recae la correcta implementación de los Convenios de la Organización Marítima Internacional y el Plan Nacional de Contingencia contra Derrames de Hidrocarburos y Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas.
- 9) **EMPRESAS IMPORTADORAS O EXPORTADORAS:** Todo individuo o sociedad, o entidad de derecho público o privado, esté o no constituida en compañía, dedicada a la importación, exportación o manipulación de Hidrocarburos y/o sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.
- 10) **EMPRESA PRESTADORA DE SERVICIOS PARA LA PREVENCIÓN Y EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS Y/O DE SUSTANCIAS NOCIVAS POTENCIALMENTE PELIGROSAS:** (Empresa OSRO, de su sigla en idioma inglés). Organización estructurada y habilitada por la Autoridad Marítima que cuenta con medios (personal y equipo) de respuesta, capaces de activar de forma inmediata las operaciones necesarias a fin de brindar una respuesta efectiva y eficaz ante una situación de riesgo ambiental generada por la acción u omisión empresa importadora o exportadora, del/los buques que se encuentran fondeados u operando o a lo interior de una instalación portuaria.
- 11) **HIDROCARBUROS:** Se entiende el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos del petróleo, fuel oil, aceite diésel pesado, aceite lubricante, fangos oleosos, residuos petrolíferos y todos los productos de refinación, ya se transporten éstos a bordo de un buque o camión como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque o camión y, sin que ello limite la generalidad de la enumeración precedente, las sustancias que figuran tanto en la lista del Apéndice I del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78.
- 12) **INCIDENTE DE CONTAMINACION:** Es el hecho que, proviniendo de una fuente marítima o terrestre, causa un derrame de cualquier volumen de hidrocarburos u otra sustancia contaminante en agua jurisdiccionales de Honduras, que requiere una acción inmediata a fin de eliminar o minimizar sus efectos negativos sobre el medio ambiente acuático o terrestre, sobre los bienes materiales, sobre la salud o sobre el bienestar público.
- 13) **INCIDENTE DE CONTAMINACION GRAVE (TIER 3):** Es aquel incidente de contaminación que exige el despliegue de grandes medios, en el que se debe emplear la capacidad total de un país para enfrentarlo. Si la magnitud del siniestro excede esa capacidad o si están en peligro los recursos de otro estado, será necesario recurrir a la acción conjunta a nivel bilateral, regional o internacional.
- 14) **INCIDENTE DE CONTAMINACION MEDIANO (TIER 2):** Es aquel incidente de contaminación que se extiende en un área determinada superando la acción local plasmada en capacidades de equipo mínimo in situ y recurso humano, siendo suficientes aquellos medios disponibles o al

alcance del organismo ejecutivo de la jurisdicción o entidad de respuesta.

- 15) **INCIDENTE DE CONTAMINACION MENOR (TIER 1):** Es aquel incidente de contaminación en un punto determinado, que las empresas o administración local puede afrontar con éxito.
- 16) **IMDG:** Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
- 17) **MARPOL:** Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques.
- 18) **MEDIDAS PREVENTIVAS:** Todas las medidas razonables que tome cualquier individuo o sociedad o entidad de derecho público o privado después de que se haya producido un suceso a fin de evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación.
- 19) **MERCANCÍA O SUSTANCIA NOCIVA Y POTENCIALMENTE PELIGROSA:** Aquella que en su proceso de manejo, estiba y transporte representa un alto riesgo para la salud humana y la seguridad del medio ambiente por tener características de ser corrosiva, tóxica, radiactiva, inflamable, explosiva, oxidante, pirofórica, DBO, inestable, infecciosa o contaminante.

En lo particular las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas se definen con referencia a listas de sustancias incluidas en distintos convenios y códigos de la OMI. Estas sustancias incluyen hidrocarburos, otras sustancias líquidas definidas como nocivas o peligrosas, gases licuados, sustancias líquidas con un punto de inflamación inferior a 60°C, materiales y sustancias peligrosos, potencialmente peligrosos y perjudiciales transportados en bultos y materiales sólidos a granel definidos como capaces de presentar riesgo de carácter químico.

- 20) **PUERTOS E INSTALACIONES DE MANIPULACION Y/O ALMACENAJE DE HIDROCARBUROS:** Instalaciones públicas y privadas destinadas a la recepción o despacho, trasvase o almacenamiento de hidrocarburos a granel, a través de un medio de transporte acuático o terrestre, ya sea en tierra o costa afuera, incluyendo, entre otras, instalaciones portuarias, terminales petroleras, oleoductos, plataformas y otras instalaciones de manipulación de hidrocarburos.
- 21) **PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIA:** Plan Nacional integral, práctico que permite la implementación de medidas de respuesta y maximice la protección ambiental tomando en cuenta los recursos en riesgo, las fuentes y las

causas de los derrames, las condiciones ambientales y el marco legal nacional así como, otros factores de relevancia.

- 22) **TRANSPORTISTA DE HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS:** Todo individuo o sociedad o entidad de derecho público o privado, que cumpliendo con los requisitos de idoneidad de mérito y contando con vehículos propios o tomados bajo cualquier modalidad contractual, se dedica al transporte de hidrocarburos y/o sustancias nocivas ya consideradas en el presente Reglamento.
- 23) **VERTIMIENTO:** Toda evacuación deliberada en el mar por desechos u otras materias, efectuadas desde buques, aeronaves y las que realicen por estos medios las plataformas y otras estructuras.

CAPITULO II ORGANIZACIÓN Y COMPETENCIA

Artículo 3.- El presente Reglamento se aplicará a los vertimientos o descargas accidentales de materias sustancias o desechos en las aguas jurisdiccionales hondureñas, compuestas por:

- a) El Mar Territorial.
- b) La Zona Contigua.
- c) La Zona Económica Exclusiva; y,
- d) Las Aguas Interiores.

Este Reglamento se aplica a todo individuo o sociedad, o entidad de derecho público o privado, esté o no constituida en compañía dedicadas a:

- a) la importación, exportación, manipulación, transporte y almacenamiento de Hidrocarburos o Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas en estado sólido, líquido o gaseoso;
- b) la respuesta a derrames tanto marítima como terrestre.

De igual forma será aplicable a buques en general, embarcaciones pequeñas de cabotaje, pesqueros, yates de placer; a los puertos en general, terminales, muelles, oleoductos, diques y astilleros

Artículo 4.- Corresponde a la Dirección General de Marina Mercante a través de la Unidad Prevención de Contaminación y de las Unidades especializadas de la propia Dirección la aplicación de este Reglamento respecto del cumplimiento de sus disposiciones aspectos técnicos y otorgamiento de los permisos.

TITULO SEGUNDO**DE LAS RESPONSABILIDADES****CAPITULO I
EQUIPAMIENTO MINIMO**

Artículo 5.- En la determinación del equipamiento mínimo necesario que deberán poseer en propiedad las empresas y actividades afectas al presente Reglamento y las dedicadas a tareas de control de derrames de hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, la Autoridad Marítima establece cuatro (4) principios fundamentales bien definidos y que se constituyen como una unidad.

- a) Prevención. (Planes de Contingencia, capacitación y colocación de barreras en los procedimientos de trasiego.
- b) Contención y Protección lo cual incluirá equipo de HAZMAT en caso de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.
- c) Recuperación.
- d) Remediación.

Artículo 6.- Las empresas dedicadas a la importación o exportación, manipulación, trasegado y almacenamiento de hidrocarburos o sustancias nocivas y potencialmente peligrosas deberán asegurar bajo los términos del artículo 8 del presente Reglamento que en las áreas de su actividad exista un mínimo de equipamiento, material de contención, recuperación de derrames y recurso humano capacitado para la atención de derrames, tanto para hidrocarburos como para sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

Las empresas afectas al presente Reglamento podrán delegar la obligación de mantenimiento de equipo *in situ* y recurso humano a Empresas dedicadas al Control de Derrames de Hidrocarburos y Otras sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas, siempre y cuando las mismas hayan sido habilitadas por la Autoridad Marítima.

En caso que dichas empresas tengan convenios o contratos con Empresas de Respuesta a Derrames, las mismas mantendrán la obligación, a criterio de la Autoridad Marítima, de asegurar que en las áreas de su actividad exista un mínimo de equipamiento y material de contención de derrames, tanto para hidrocarburos como para sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

Artículo 7.- Lo expuesto en el párrafo tercero del Artículo anterior, deberá estar establecido en función de la evaluación de

riesgos y del Plan de Contingencia Local, ambos debidamente revisados y aprobados por la Dirección General de Marina Mercante. El equipamiento y material deberá aparecer en el inventario del Plan de Contingencia Local de forma discriminada por cantidad, ubicación, características y condición de uso, lo cual estará sujeto a inspecciones regulares por la Autoridad Marítima.

Artículo 8.- Cada puerto, terminal, plataforma, muelle, en donde se ejecuten operaciones con hidrocarburos o sustancias nocivas y potencialmente peligrosas en concordancia al Plan de Contingencia Local debidamente revisado y aprobado por la Dirección General de Marina Mercante, deberá tener el siguiente equipo mínimo *in situ*:

- a) Equipo Barrera de contención y efectiva para el tipo de aguas a ser utilizada. Mínimo: 3000 pies. Acreditar mediante información del proveedor: tipo, diseño, longitud de tramos, medidas de francobordo y de pollera, peso por unidad, longitud total de barreras disponibles, tipo y características de los acoples, equipo complementario (cantidad y tipo de anclajes, punteras, etc.).
- b) Equipo de recuperación de hidrocarburos con capacidad efectiva diaria de 200 m³/día.¹ Acreditar mediante información del proveedor: tipo, diseño, capacidad de recuperación, características del cabezal y del elemento para producir la succión, longitud total y diámetro de mangueras disponibles, personal necesario para su operación.
- c) Equipamiento de transferencia. Acreditar mediante información del proveedor: tipo, capacidad de bombeo, peso total del equipamiento (incluso fuente de energía), capacidad de recolección, tipo y longitud total y diámetro de mangueras disponibles, estado general del equipo, personal necesario para su operación.
- d) Disposición o almacenamiento mínimo temporal de hidrocarburos: 300 m³.
- e) Disposición de embarcaciones aptas para:
 - i. Transporte de barreras.
 - ii. Tendido de barreras.

¹ A efectos de determinar la capacidad de recuperación efectiva diaria de cada uno de los equipos específicos destinados a tal fin, se usará la siguiente fórmula: $R = T \times Hld \times E$

R : Capacidad de recuperación efectiva diaria del equipo en m³.

T : Capacidad de recuperación en m³ por hora, informada por el fabricante del equipo.

Hld : Cantidad de horas de luz diurna. A efectos del cálculo se considerarán 10 horas.

E : Factor de eficiencia que será considerado 0.8

NOTA 1: Esta fórmula considera las limitaciones potenciales debido a la disponibilidad de luz diurna, condiciones del mar, laguna o río, temperatura, estado del hidrocarburo, pérdidas de rendimiento por fricción, etc. De la sumatoria de las capacidades de recuperación efectiva de los distintos equipos de la empresa resultará la CAPACIDAD DE RECUPERACIÓN EFECTIVA DIARIA de la misma.

- iii. Disposición o almacenamiento temporal de la sustancia recuperada.
Acreditar mediante certificación técnica: Tipo, eslora, manga, calado, velocidad, tripulación, capacidad de alojamiento para dotaciones de control de derrames, capacidad de estiba a bordo en metros cúbicos, limitaciones operacionales, equipo de control de derrames contaminantes instalado.
- f) Materiales absorbentes. Sogas oleofílicas, paños absorbentes, etc.
- g) Equipo HAZMAT en caso de operaciones con sustancias químicas:
- i. 3 Equipos de aire autónomo, incluye cilindro con una capacidad de 2216 psi (mínimo).
 - ii. Máscaras fullface con sus respectivos cartuchos.
 - iii. 6 Pares de guantes de látex.
 - iv. 6 Pares de botas de antiácido (mínimo).
 - v. 6 Cascos de seguridad.
 - vi. 2 Trajes nivel "A".
 - vii. 2 Trajes nivel "B".
 - viii. 2 Trajes nivel "C".
 - ix. 4 Respiradores de cara completa.
 - x. 6 Pares de guantes de hule neopreno.
 - xi. 1 Rollo de cinta Kepler o gris.
 - xii. 1 Paquete de toallitas húmedas (para la limpieza del equipo de aire autónomo).
 - xiii. 1 Manguera para alimentar alberca.
 - xiv. 1 Pza. alberca para descontaminar.
 - xv. 1 Rollo de cinta para delimitar color rojo.
 - xvi. 1 Rollo de cinta para delimitar color amarilla.
 - xvii. 8 Conos para señalizar.
 - xviii. Cintas de delimitación.
 - xix. 1 Baumanómetro.
 - xx. 1 Estetoscopio.
 - xxi. 1 medidor de gases para la detección y medición de concentración de gases en espacios confinados.
 - xxii. 1 Anemómetro para monitorear la dirección del viento.
 - xxiii. 1 Kit completo de parche neumático.
 - xxiv. 1 Kit "C2" para el control de fugas en tuberías.
 - xxv. Kit de Ingreso a espacios confinados.
 - xxvi. 1 Detector de gases.
 - xxvii. 4 Cilindros de repuesto de 2216 psi.
 - xxviii. 1 Binoculares.
 - xxix. 2 Cepillos para descontaminar.
 - xxx. Contenedor Plástico para el aislamiento de barriles.
 - xxxi. Equipo de Protección Personal.
 - xxxii. 1 compresor portátil.
 - xxxiii. Ropa de trabajo (Pantalón y playera de manga larga u overol y botas de seguridad).
- h) Equipo para Limpieza de Costas y/o Remediación. Tipo, cantidad, características, dimensiones, peso, ubicación, medio de transporte requerido para su traslado, etc.
- i) Personal de planta con capacidad dedicado a la prevención y control de la Contaminación Marina. La capacidad del personal de planta deberá ser acreditada documentalmente mediante la presentación, según sea el caso, de los certificados de:
- I. Curso Modelo OMI OPRC Nivel 2 – Supervisores;
 - II. Curso Modelo OMI OPRC Nivel 1 – Operadores;
 - III. Curso sobre MATERIALES PELIGROSOS – MATPEL, Nivel Operaciones o Curso Modelo OMI SNPP- Nivel Operaciones.
- Deberán existir, de forma escrita, los procedimientos operativos y procedimientos de tratamiento para desechos generados.
- Artículo 9.-** Todo el equipo específico para ser utilizado en tareas de prevención y control de derrames, debe ser capaz de operar en condiciones meteorológicas normales en el área geográfica en la que se desarrollará la operación.
- Artículo 10.-** En las zonas donde haya varios puertos cercanos se recomienda la preparación de un Plan de Contingencia de Área, debidamente sustentado por una evaluación de riesgo, el cual deberá ser revisado y aprobado por la Dirección General de Marina Mercante, con la finalidad de hacer más eficaz y eficiente el uso de los recursos disponibles en cada puerto y hacer más costo eficiente la inversión.
- Artículo 11.-** Cada marina deportiva, basado en una evaluación de riesgos y en el Plan de Contingencia Local debidamente revisado y aprobado por la Dirección General de Marina Mercante deberán asegurar que en las áreas de su actividad exista un mínimo de equipamiento y material de contención y recuperación de derrames, tanto para hidrocarburos como para sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.
- En caso que dichas marinas deportivas tengan convenios o contratos con Empresas de Respuesta a Derrames, las mismas mantendrán la obligación de asegurar que en las áreas de su actividad exista un mínimo de equipamiento y material de contención de derrames, tanto para hidrocarburos como para

sustancias nocivas y potencialmente peligrosas basado en la precitada evaluación de riesgos.

CAPITULO II OBLIGACIONES

Artículo 12.- Los Puertos Públicos y Privados, las Empresas importadoras y exportadoras y aquellas dedicadas al transporte, manipulación, trasegado y almacenamiento de las sustancias afectadas por el presente Reglamento estarán en la obligación de contar con un Plan de Contingencias Local actualizado y aprobado por la Autoridad Marítima en atención a poder tomar las medidas preventivas necesarias a fin de evitar derrames de contaminantes durante la realización de sus operaciones y definir las actividades de control y remediación en caso de derrames y otras contingencias relacionadas.

Artículo 13.- La Empresa Nacional Portuaria, las instalaciones portuarias concesionadas o privadas, en su condición de instalación portuaria de manipulación de hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, están en la obligación de informar a las autoridades Ambientales Municipales, al cuerpo de Bomberos Municipal y a la Autoridad Marítima sobre el arribo o exportación de mercancía peligrosa o nociva y potencialmente peligrosa por lo menos con 24 horas de anticipación, utilizando medios escritos o electrónicos.

Durante la transferencia de Hidrocarburos o SNPP, tanto el Capitán del buque y la tripulación designada para dicha operación, deberán encontrarse en todo momento a bordo y/o lugar asignado, durante las operaciones.

La Maniobra de conexión y desconexión deberá ser comunicada a la Autoridad Marítima a través de la oficina local de Estado Rector de Puerto, por medio de comunicación radial, indicando la hora en que se produce cada evento.

Para realizar operaciones con hidrocarburos, se deberá utilizar medios de transferencia certificados para el tipo de producto a utilizar, debiendo contar con los ensayos y mantenimientos al día, de acuerdo a lo especificado por las normas en vigencia.

Artículo 14.- Como medida preventiva será obligatoria la colocación de barrera flotante alrededor de los buques durante las operaciones de embarque y desembarque de hidrocarburos y otras sustancias químicas nocivas susceptibles con el fin de prevenir la dispersión de la mancha en caso de derrame, acumulación de la mancha en espacios confinados y facilitar las labores de recuperación y remediación.

Artículo 15.- Es obligatorio contar con el personal de planta permanente y equipo adecuado a fin de cubrir satisfactoriamente los principios establecidos en el Artículo 5 del presente Reglamento. Se deberá demostrar a satisfacción de la Autoridad Marítima la capacidad del personal de planta mediante registro de capacitaciones en la materia, ejercicios, simulacros, entre otros.

Se entenderá por cumplida la obligación aquí señalada mediante la presentación de contratos de prestación de servicios con empresas de respuesta de derrames (OSRO) debidamente habilitadas por la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras.

Artículo 16.- Los empleadores tienen obligación de informar, oportuna y convenientemente a todos sus trabajadores acerca de los riesgos que entrañan sus labores, de las medidas preventivas y de los métodos de trabajo correctos. En particular deberán informar acerca de los elementos, productos y sustancias que se utilizan en su trabajo, sobre la identificación de los mismos, sobre los límites de exposición permisibles de esos productos, acerca de los peligros para la salud y sobre las medidas de control y prevención que deben adoptar para evitar tales riesgos.

Artículo 17.- El capitán de todo buque deberá informar a las Autoridades Marítimas de la jurisdicción sobre cualquier falla o avería del buque o de sus sistemas de descarga y control que puedan crear una situación de riesgo de contaminación, en cualquiera de las escalas de incidentes de contaminación definidas en el presente Reglamento; so pena de incurrir en las responsabilidades civiles y penales establecidas en la Legislación Ambiental Nacional e Internacional por el incumplimiento de esta disposición.

El Capitán de toda embarcación en peligro deberá tomar las medidas posibles para evitar daños como consecuencia de un siniestro.

Artículo 18.- Los buques que arriben a puerto hondureño o soliciten fondeo en aguas sometidas al control jurisdiccional del Estado de Honduras deberán presentar a la representación de Estado Rector de Puerto, con 24 horas de antelación a su autorización de fondeo u operación, la siguiente documentación:

a.-“Póliza de Seguro” que abarque cobertura de Responsabilidad Civil frente a incidentes de contaminación marina y, en caso de que aplique, “Certificado de Cobertura por los Convenios Internacionales sobre Responsabilidad Civil

por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos” (1969-1992).

b.- “Certificado de Cobertura de Respuesta frente a Incidentes por Contaminación Marina” otorgado por Empresas Prestadoras de Servicios para la Prevención y el Control de Derrames de Hidrocarburos y/o de Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas, (OSRO) debidamente habilitada por la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras.

Al efecto el Agente Naviero de los buques afectos al presente Reglamento deberá suscribir un contrato de prevención y control de la contaminación con un OSRO habilitado por la Autoridad Marítima de Honduras al menos 24 horas antes de entrar a Puerto Hondureño. El formato del referido Certificado OSRO será el establecido en el Anexo IV del presente Reglamento.

La obligación aquí consignada se extiende a todos los buques dedicados a la exploración o explotación de recursos en la Zona Económica Exclusiva de la República de Honduras.

Artículo 19.- El inspector de Estado Rector de Puerto verificará la existencia de la referida Póliza de Seguro y Certificado OSRO.

Artículo 20.- Toda entidad o buque afecto al presente Reglamento está en la obligación de informar a las autoridades competentes sobre cualquier incidente de derrame u otra situación de riesgo que atente contra la integridad de los ecosistemas, del medio ambiente en general y a la salud de las personas.

Artículo 21.- Las empresas que manipulan hidrocarburos, mercancías peligrosas o sustancias nocivas y potencialmente peligrosas en los recintos portuarios deberán cumplir con los procedimientos establecidos por la Empresa Nacional Portuaria y la Autoridad Marítima para estos fines.

CAPITULO III GASTOS POR CONTAMINACION

Artículo 22.- En caso de descargas de los buques que generen contaminación subsiste la responsabilidad solidaria de los propietarios y armadores de los buques que ocasionen la descarga o sus representantes acreditados en Honduras, en cuanto a cubrir los gastos que demande la contaminación incluyendo la pérdida puramente económica. Lo anterior deberá ser entendido sin perjuicio de los instrumentos internacionales a los que se adhiera

Honduras y que establezcan regímenes de compensación adecuada.

Artículo 23.- En caso de derrames producidos por causa de fuerza mayor o caso fortuito, falla en los sistemas operativos o negligencia en la aplicación de procedimientos de las embarcaciones que transportan hidrocarburos o sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, el responsable deberá cubrir todos los gastos de contaminación ocasionados por el derrame.

CAPITULO IV POLIZA DE SEGURO

Artículo 24.- Sin perjuicio de lo dispuesto en los Artículos 46, 118.4.b) de la Ley Orgánica de la Marina Mercante y 60, 74.c) del Reglamento de Transporte Marítimo y en atención a la responsabilidad de cubrir los gastos que demande la contaminación en caso de derrame o descarga, las organizaciones de importación, exportación, manipulación, transporte y almacenamiento de Hidrocarburos o Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas en estado sólido, líquido o gaseoso deberán contar, bajo los términos del artículo 18 literal a).-, con un seguro con fondos suficientes para la atención y remediación en caso de derrames, el cual será del libre manejo y disposición de la empresa para el caso de una contingencia, sin embargo, la existencia de este fondo de garantía deberá ser acreditada ante la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras y las autoridades ambientales de la jurisdicción Municipal en donde se pretende ingresar y realizar operaciones.

TITULO TERCERO

DE LAS CONTINGENCIAS

CAPITULO I CAPACIDAD DE RESPUESTA

Artículo 25.- A fin de garantizar respuesta inmediata en un evento de derrame las Entidades afectas por el presente Reglamento estarán en la obligación de tener equipos y materiales de contención y control in situ en las áreas en donde ejecuten su actividad y en el caso de tener contratos con empresas de respuesta a derrames, bajo las pautas del presente Reglamento, deberán tener el equipo mínimo de contención de derrames, a fin de garantizar de que estas empresas tengan la capacidad de atender los incidentes de derrame de nivel Tier 2 con un plazo no mayor de 6 horas.

Nada de lo ya establecido en el párrafo anterior deberá entenderse en perjuicio de la obligación de las Organizaciones afectadas por este Reglamento de estar en plena capacidad de prestar respuesta inmediata a un Tier 1 en base a los parámetros ya establecidos en los Artículos 6 y 8 del presente Reglamento.

Artículo 26.- Los buques en puertos hondureños asegurarán la capacidad de respuesta en virtud de lo establecido en el Artículo 18 del presente Reglamento.

La empresa “OSRO” contratada mantendrá y activará en forma inmediata las medidas necesarias a fin de brindar una respuesta efectiva y eficaz para hacer frente a la situación de riesgo ambiental generada por acciones u omisiones. Estas medidas serán efectuadas en forma armónica con las instrucciones emitidas por la Autoridad Marítima, en concordancia al Plan Local de Contingencias y consecuentemente al Plan Nacional de Contingencias del Estado de Honduras.

Artículo 27.- La Autoridad Marítima podrá intervenir en las operaciones de asistencia y salvamento toda vez que así lo considere necesario para prevenir, controlar o evitar daños a la vía navegable, la calidad de aguas o costas o a bienes de terceros. Esta intervención, solicitada o no, aceptada o no, por los responsables del buque, no libera al propietario ni al armador de su responsabilidad por los daños y perjuicios causados por la vía navegable, a la calidad de las aguas, recursos, costas o bienes de terceros.

CAPITULO II CONTRATOS O CONVENIOS CON EMPRESAS DE RESPUESTA A DERRAMES

Artículo 28.- Las Empresas importadoras, exportadoras, manipuladoras, almacenadoras, trasegadoras y transportistas marítimos podrán delegar sus obligaciones de control de un derrame a Empresas de Respuesta a Derrames, dedicadas al Control de Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas siempre y cuando dichas empresas satisfagan los criterios establecidos en el Reglamento que los regula.

Lo indicado anteriormente no exime a las Empresas importadoras, exportadoras, manipuladoras, almacenadoras, trasegadoras y transportistas marítimos a tomar todas las acciones necesarias y adecuadas para contener el derrame hasta que las Empresas de Respuesta a Derrames lleguen al lugar y presten sus servicios.

Artículo 29.- Las empresas afectas por el presente Reglamento deberán informar a la Autoridad Marítima la existencia de acuerdos o convenios con Empresas de Respuesta a Derrames o Centros de Respuesta a derrames internacionales para Tier 2 y 3.

Artículo 30.- A fin de garantizar respuesta inmediata en un evento de derrame, la existencia de los convenios citados en el Artículo anterior no exime a las Empresas importadoras, exportadoras, manipuladoras, almacenadoras, trasegadoras y transportistas marítimos de la obligación de tener materiales y equipos in situ bajo los términos de los Artículos 6 y 8 del presente Reglamento o de delegar, en su caso bajo las pautas del presente Reglamento, a Empresas de Respuesta a Derrames con capacidad de atender incidentes de derrame de nivel Tier 1 y 2 en un plazo no mayor de 2 horas y cuyo centro de operaciones y equipo se encuentre en la ciudad en donde prestarán el servicio.

Las empresas importadoras, exportadoras, manipuladoras, almacenadoras, trasegadoras y transportistas marítimos deberán presentar a la Autoridad Marítima los contratos o convenios en los que la empresa solicitante asegure la posibilidad permanente de disponer el equipamiento descrito en el caso de ser necesario.

CAPITULO III INSPECCIONES

Artículo 31.- La Dirección General de Marina Mercante vigilará la estricta observancia de este Reglamento, mediante los inspectores que al efecto designe, sin perjuicio de las facultades que a otras autoridades pudieran corresponderles.

Artículo 32.- Al finalizar el periodo de gracia, señalado en el Artículo 65 del presente Reglamento, para la implementación de las medidas, la Autoridad Marítima con el apoyo de los entes especializados realizará una inspección en las instalaciones de las empresas importadoras, exportadoras, manipuladoras, almacenadoras, trasegadoras y transportistas a fin de verificar que el inventario de los equipos, materiales específicos y adicionales y el personal entrenado, refleje en forma precisa las especificaciones establecidas en el presente Reglamento, comprobado lo cual informará estas circunstancias en el expediente del caso.

Artículo 33.- Posteriormente a la presentación de la solicitud de permiso de habilitación por parte de Empresas de Respuesta a Derrames, la Autoridad Marítima realizará una inspección en las instalaciones de la empresa para verificar que el inventario de los equipos, materiales específicos y adicionales y el personal

entrenado, refleje en forma precisa la información suministrada en la solicitud, comprobado lo cual informará estas circunstancias en el expediente del caso.

TITULO CUARTO

DE LAS AUTORIDADES

CAPITULO UNICO

INTERVENCION EN CASO DE CONTINGENCIA

Artículo 34.- Sin perjuicio de futuras estipulaciones contenidas en los correspondientes Planes de Contingencia de las empresas afectas por el presente Reglamento y/o autoridades Municipales y en caso de que se produzca un incidente de contaminación en cualquiera de los niveles definidos en este Reglamento, intervendrá, entre otras las autoridades designadas en el Plan Nacional de Contingencia de la República de Honduras.

Artículo 35.- El objeto del “Plan de Contingencias Local” es el establecer los medios materiales y humanos así como el protocolo de actuaciones a desarrollar para prevenir y controlar cualquier tipo de vertido o derrame que se produzca, dando respuesta en un único documento a los requerimientos de la normativa en vigor.

TITULO QUINTO

DE LOS VERTIMIENTOS

CAPITULO I

DEL PROCEDIMIENTO PARA LOS VERTIMIENTOS

Artículo 36.- Ningún individuo o sociedad, o entidad de derecho público o privado podrá efectuar vertimientos deliberados sin la previa autorización expedida por la Dirección General de Marina Mercante quien la otorgará en la forma y términos que señala este Reglamento.

Artículo 37.- Los interesados en realizar un vertimiento deberán solicitar por escrito ante la Dirección General de Marina Mercante el permiso a que se refiere el Artículo anterior, en el que especificarán la materia, la forma, el envase y la fecha en que se propongan verterla.

Artículo 38.- El permiso se otorgará para verter los desechos y otras materias en la zona específicamente determinada por la

Dirección General de Marina Mercante, desde barcos y aeronaves; las plataformas u otras estructuras utilizarán dichos medios para trasladar sus desechos hasta el lugar indicado para su vertimiento.

Artículo 39.- La Dirección General de Marina Mercante para otorgar un permiso de vertimiento, evaluará su justificación tomando en consideración:

- 1) La necesidad de efectuar el vertimiento después de que la parte interesada demuestre que no es posible otra alternativa.
- 2) El efecto de dicho vertimiento en la salud humana, la ecología marina y los valores económicos y recreativos.
- 3) EL efecto que produce el vertimiento en los recursos pesqueros, el plancton, la vida humana, los recursos minerales marinos y las playas.
- 4) El efecto nocivo de este vertimiento en los ecosistemas marinos particularmente en relación:
 - a. La transferencia, concentración y dispersión de las sustancias que pretendan verter y sus metabolitos (bioproductos).
 - b. Los cambios sustanciales en la diversidad productividad y estabilidad de los ecosistemas marinos.
 - c. La permanencia y persistencia de las sustancias vertidas.
 - d. El tipo, calidad, cantidad y concentración de los desechos al ser vertidos.
 - e. Alternativas en tierra y sus impactos ambientales probables lugares y métodos para llevarlos a cabo, tomando en cuenta el interés público y la posibilidad de un impacto adverso en las aguas oceánicas.
 - f. El efecto que causen en los océanos y su influjo en los estudios científicos, pesca y otras exploraciones de los recursos vivos e inertes del mar.
- 5) Los factores enumerados en el Anexo III de este Reglamento.
- 6) La protección a la vida humana, vida marina y los usos legítimos del mar.
- 7) Naturaleza y cantidad de la sustancia que va a ser vertida.
- 8) El método y la frecuencia del vertimiento que se autorice y la fecha o fechas en que tal vertimiento deberá llevarse a cabo.
- 9) La manera de almacenar, contener, cargar, transportar y descargar la sustancia que se autorice a verter.
- 10) El sitio señalado por la autoridad competente para que se realice el vertimiento.
- 11) La ruta que de acuerdo con la Dirección General de Marina Mercante deberá seguir el barco o aeronave que transporte la sustancia al sitio de vertimiento.
- 12) Las precauciones especiales que deban ser tomadas respecto de la carga, transporte y vertimiento de la sustancia.

Artículo 40.- No se otorgará permiso alguno para vertimientos que alteren las normas y calidad del agua o que pongan en peligro la salud humana, su bienestar o el medio marino, sistemas ecológicos o potencialidades económicas y que afecten las áreas recreativas tales como balnearios en las playas y riberas, así como zonas deportivas.

Artículo 41.- No se permitirá el abandono o hundimiento deliberado en el mar de ningún barco o aeronave, plataforma u otra estructura que por sí mismos contaminen el ambiente marino o las áreas de recreo a que alude el Artículo anterior.

Artículo 42.- Para otorgar un permiso de vertimiento la autoridad competente deberá tomar en cuenta el dictamen sanitario de la Secretaría de Salud y deberá consultar según el caso, la opinión de la Secretaría de Energía, Recursos Naturales, Ambiente y Minas (SERNA) o de cualesquiera instituciones o Dependencias que por sus atribuciones puedan determinar su factibilidad o improcedencia,

Artículo 43.- Para otorgar un permiso de vertimiento de algunas de las sustancias enumeradas en el Anexo I de este Reglamento, la autoridad competente exigirá que éstas puedan:

- 1) Degradarse rápidamente en sustancias inocuas, que por los procedimientos físicos, químicos o biológicos a que hayan sido sometidas previamente, no contaminen ni alteren el sabor de los organismos marinos comestibles, para que no representen un peligro a la salud humana o a la de los animales domésticos.
- 2) Si dentro del desecho o sustancia que se permita verter se encuentran vestigios de otras sustancias de las comprendidas en el Anexo I, se señalará la cantidad de sustancia a verter para calcular si por la cantidad de vertimiento, estos vestigios pueden convertirse en nocivos.

Artículo 44.- Cuando a juicio de la Dirección General de Marina Mercante, el vertimiento de cualquiera de las sustancias enumeradas en el Anexo I de este Reglamento, sea necesario por no existir otra alternativa, se otorgará el permiso correspondiente previa notificación a la Secretaría de Salud y la Secretaría de Energía, Recursos Naturales, Ambiente y Minas (SERNA) y, por conducto de la Secretaría de Relaciones Exteriores (R.R.E.E.), a la Organización Marítima Internacional, Entidad Especializada de las Naciones Unidas para la Seguridad de la vida humana en el mar y para la protección del medio ambiente marino.

Artículo 45.- El permiso de vertimiento se dará para realizarlo en la fecha señalada en el mismo; en caso de que por fuerza mayor no se efectúe, deberá acudir ante la Dirección General de Marina Mercante para que con la debida antelación se fije nueva fecha.

Artículo 46.- La Dirección General de Marina Mercante podrá suspender un vertimiento o revocar el permiso ya concedido, así como cambiar sus términos y condiciones, cuando varíen o se presenten hechos o circunstancias posteriores, que determinen una modificación sustancial en la forma en que fue otorgado, escuchando siempre al interesado.

Artículo 47.- Para otorgar un permiso, la Dirección General de Marina Mercante lo hará del conocimiento de las Dependencias del Gobierno Nacional y Local o Instituciones Públicas, que por sus funciones, puedan emitir opinión al respecto contraria a su expedición.

Artículo 48.- La autoridad competente tomará en cuenta para la expedición de todo permiso, los factores a que se refiere el Anexo III del presente Reglamento.

CAPÍTULO II DE LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LOS VERTIMIENTOS

Artículo 49.- Los inspectores, para el cumplimiento de sus funciones, deberán obrar con comedimiento y estarán facultados mediante oficio de comisión expedido por la Dirección General de Marina Mercante, para:

- a) Abordar o introducirse en cualquier barco, aeronave o almacén, en que se presuma la existencia de alguna sustancia que vaya a ser vertida sin la autorización correspondiente.
- b) Examinar las sustancias o materias encontradas en el barco, aeronave o almacén objeto de su Inspección.
- c) Exigir al encargado del buque, aeronave o almacén, los papeles, libros o documentos de embarque de las materias que en ellos se encuentren y, si se encontrare una sustancia que fuese a ser vertida sin el permiso correspondiente, impedirá la salida del buque o aeronave, o clausurará la parte del almacén en donde aquélla se hallare, hasta en tanto la autoridad competente disponga lo procedente.
- d) Viajar a bordo del buque o aeronave que transporte los desechos o las materias que van a ser vertidas, para comprobar se realice en el lugar específicamente señalado; el pasaje, la asistencia y el alojamiento del Inspector, serán a cargo del fletador, propietario o de las personas que se

equiparan a ellos, del buque o aeronave, conforme a este Reglamento.

- e) Abordar en cualquier Puerto o Terminal, un buque o aeronave nacional o extranjera, que se presume transporta desechos o materias para ser vertidos o abandonados en aguas jurisdiccionales.
- f) Detener cualquier buque o aeronave que en alguna forma infrinjan las disposiciones de este Reglamento, por el tiempo necesario para practicar su inspección y en su caso, conducirlo a Puerto. Si en el ejercicio de sus funciones los inspectores pudieran afectar funciones de otras Dependencias, deberán, sin excepción, darles la intervención que a ellas les competa.
- g) Los propietarios de buques o aeronaves o personas que se equiparen a ellos o los encargados de los almacenes, deberán brindar al inspector las facilidades necesarias para el desempeño de su función proporcionándole la información que requiera.

Artículo 50.- Toda inspección realizada dará motivo a levantar acta pormenorizada de la misma, en la que manifestará el propietario o persona que se le equipare o encargado, lo que a su derecho convenga. Dicha acta será firmada por el inspector, la autoridad en materia de transporte que interviniere y la parte interesada ante dos testigos; si el propietario, persona que se le equipare o el encargado se negare a firmar, dicha circunstancia se hará constar en el mismo documento.

CAPÍTULO IV DE LAS EXCEPCIONES EN CASO DE VERTIMIENTOS

Artículo 51.- Los propietarios y las personas que se equiparen a ellos, que efectúen vertimiento por causa de fuerza mayor, no serán responsables en los siguientes casos:

- a) Cuando existiendo inminente peligro para la vida humana o para la seguridad de cualquier buque o aeronave, se vean precisados a arrojar al mar cualquier sustancia o materia de las enumeradas en el presente Reglamento; este vertimiento lo harán siempre procurando causar el menor daño o perjuicio a la vida humana, a la fauna marítima y a las zonas de esparcimiento.
- b) Cuando el vertimiento se produzca con motivo de un siniestro no imputable al propietario.

Artículo 52.- Ninguna persona será relevada de su responsabilidad, si la necesidad de efectuar el vertimiento era para

salvaguardar la vida humana o la seguridad de cualquier buque o aeronave, a menos que se debiera a negligencia de su parte.

Artículo 53.- El capitán de un buque o aeronave o el responsable de alguna plataforma, que lleve a cabo un vertimiento por causa de fuerza mayor, deberá rendir inmediatamente a su arribo al puerto más próximo, un informe detallado y pormenorizado a la autoridad competente por conducto de la Capitanía de Puerto más cercana, en el que justifique la realización del mismo. La contravención a lo dispuesto en este Artículo, aun tratándose de siniestro, será considerada como vertimiento deliberado.

CAPÍTULO V MEDIDAS PREVENTIVAS EN CASO DE VERTIMIENTOS

Artículo 54.- Cuando el fletador, propietario o personas que se les equiparen del buque o aeronave, violen este Reglamento, el Inspector solicitará que se impida su salida a las autoridades del puerto o terminal aérea o lugar en donde se encuentre el buque o aeronave, hasta en tanto se subsane el motivo de la infracción en los términos de este Reglamento.

Artículo 55.- El inspector enviará en forma inmediata, después de que se haya impedido por la autoridad competente, la salida del buque o aeronave o clausurado el almacén, copia del acta al Ministerio Público si de la misma se desprende que los hechos contenidos en ella, pudieran presumir la comisión de un delito.

Artículo 56.- La Dirección General de Marina Mercante hará del conocimiento de las autoridades fiscales, la imposición de la multa al infractor para que procedan a hacerla efectiva en términos de Ley.

Artículo 57.- Las autoridades del Puerto o Terminal Aérea, no podrán autorizar el despacho o salida de un buque o aeronave que transporte desechos o materias contaminantes con el fin de verterlos sin el debido permiso expedido por la Dirección General de Marina Mercante, aun cuando hubieren satisfecho los requisitos exigidos por ellas.

Artículo 58.- Los propietarios, personas que se les equiparen y todos aquellos que infrinjan lo dispuesto en este Reglamento, serán sancionados por la Dirección General de Marina Mercante de acuerdo con la gravedad de la infracción cometida.

Artículo 59.- Las Autoridades competentes, así como cualquiera otra Dependencia, cuando tengan conocimiento de

alguna violación a este Reglamento, lo comunicarán de inmediato a la Dirección General de Marina Mercante, para que se aplique al responsable, la sanción que corresponda.

Artículo 60.- Las sanciones serán acumulables, cuando en un mismo acto u omisión, se cometan varias faltas al presente Reglamento. Toda sanción derivada de las infracciones a este Reglamento, podrá ser reconsiderada por la Dirección General de Marina Mercante, mediante solicitud del interesado, que será presentada por escrito dentro del término de treinta días hábiles siguientes al de su notificación.

CAPÍTULO VII DISPOSICIONES GENERALES PARA LOS VERTIMIENTOS

Artículo 61.- La Dirección General de Marina Mercante designará dos Delegados en los Puerto o Terminales Aéreas en que se requiera su presencia.

Artículo 62.- Las Dependencias del Gobierno Nacional y Local coadyuvarán en la aplicación del presente Reglamento y notificarán a la Dirección General de Marina Mercante, a la brevedad posible, toda contravención.

Artículo 63.- Integran y forman parte de este Reglamento los Anexos I, II y III.

TITULO SEXTO

SANCIONES APLICABLES

CAPITULO UNICO DE LAS SANCIONES

Artículo 64. Todas las acciones u omisiones que infrinjan lo dispuesto en el presente Reglamento y demás disposiciones que la complementen, serán sancionadas conforme a lo establecido en la Ley Orgánica de la Marina Mercante de Honduras, sin perjuicio de la exigencia, en su caso, de la correspondiente responsabilidad civil.

TITULO SÉPTIMO

VIGENCIA

CAPITULO UNICO DE LA VIGENCIA

Artículo 65.- El presente Reglamento entrará en vigencia a partir de la fecha de publicación y su aplicación será de tres meses

posteriores a la publicación del mismo a fin de que las empresas afectas a las presentes disposiciones realicen las gestiones pertinentes dirigidas a asegurar el estricto cumplimiento.

Artículo 66.- La empresas afectas por el presente Reglamento deberán presentar, dentro del término señalado en el Artículo anterior, un informe fin de documentar a la Autoridad Marítima de las medidas implementadas.

El citado informe deberá plasmar una descripción detallada de los equipos y materiales, registros de capacitaciones, copia de certificaciones, copia de planes de contingencia y demás elementos ya señalados en el presente cuerpo legal.

TITULO OCTAVO

DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

CAPITULO UNICO DEL CUMPLIMIENTO

Artículo 67.- El cumplimiento de la responsabilidad de cubrir los gastos que demanden las acciones para la contención, control y descontaminación no exime de la aplicación de las sanciones establecidas en la Legislación local y nacional.

Artículo 68.- El presente Reglamento será de obligatorio cumplimiento en la República de Honduras y en sus aguas Jurisdiccionales bajo los términos atisbados en el Decreto No. 172-99 contentivo de Ley de Espacios Marítimos de la República de Honduras, el Decreto PCM 007-2000 contentivo del régimen del Sistema de Líneas de Base Rectas en el Mar Caribe y en el Océano Pacífico en concordancia con la Sentencia de 1992 de la Corte Internacional de Justicia.

Artículo 69.- Se derogan todas las disposiciones que se opongan a este Reglamento

Artículo 70.- La autoridad Marítima será la encargada de vigilar el estricto cumplimiento del presente Reglamento. **POR TANTO CUMPLASE.**

Dada en la ciudad de Tegucigalpa, M.D.C., a los 27 días del mes de agosto del año dos mil quince.

ABOG. ROBERTO E. CARDONA
DIRECTOR GENERAL

ABOG. ANTONIO ARITA AGUILAR
SECRETARIO GENERAL

ANEXO I

- 1) Compuestos orgánicos halogenados.
- 2) Mercurio y compuestos de mercurio.
- 3) Cadmio y compuestos de cadmio.
- 4) Fertilizantes o sustancias que promueven la producción de fitoplancton y/o que pueden reducir el DBO.
- 5) Plásticos persistentes y demás materiales sintéticos persistentes tales como redes y cabos, que puedan flotar o quedar en suspensión en el mar de modo que puedan obstaculizar materialmente la pesca, la navegación u otras utilidades legítimas del mar.
- 6) Petróleo crudo, fuel-oil, aceite pesado diesel, y aceites lubricantes, fluidos hidráulicos, y mezclas que contengan esos hidrocarburos, cargados con el fin de ser vertidos.
- 7) Desechos u otras materias de alto nivel radiactivo que por razones de salud pública, biológicas o de otro tipo hayan sido definidos por el órgano internacional competente en esta esfera, actualmente el Organismo Internacional de Energía Atómica, como inapropiados para ser vertidos en el mar.
- 8) Materiales de cualquier forma (por ejemplo, sólidos, líquidos, semilíquidos, gaseosos o vivientes) producidos para la guerra química y biológica.
- 9) Los párrafos precedentes del presente anexo no se aplicarán a sustancias que se transformen rápidamente en el mar en sustancias inocuas mediante procesos físicos, químicos o biológicos, siempre que:
 - a. No den mal sabor a la carne de los organismos marinos comestibles, o,
 - b. No pongan en peligro la salud del hombre o de los animales domésticos.
Si existiese alguna duda sobre si una sustancia es inocua, la Parte deberá seguir el procedimiento consultivo dispuesto en el Artículo 34.
- 10) El presente anexo no se aplicará a desechos u otros materiales (tales como todos de aguas residuales y escombros de dragados) que contengan como vestigios de contaminantes, las materias a que se hace referencia en los apartados 1-5 del presente anexo. Estos desechos estarán sujetos a las disposiciones de los anexos II y III según proceda.

ANEXO II

Las sustancias y materias que para su vertimiento requieren especial atención se enumeran a continuación:

- 1) Desechos que contengan cantidades considerables de las materias siguientes:
 - a. Arsénico,
 - b. Plomo,
 - c. Cobre y sus compuestos.
 - d. Zinc.
 - e. Compuestos orgánicos de silicio.
 - f. Cianuros.
 - g. Fluoruros.
 - h. Pesticidas y sus subproductos no incluidos en el Anexo I.
- 2) Al conceder permiso para el vertimiento de grandes cantidades de ácidos y álcalis, se tendrá en cuenta la posible presencia en esos desechos de las sustancias enumeradas en el apartado 1 y de las sustancias adicionales siguientes:
 - a. Berilio.
 - b. Cromo.
 - c. Níquel y sus compuestos.
 - d. Vanadio.
- 3) Los contenedores, chatarra y otros desechos voluminosos que puedan hundirse hasta el fondo del mar y obstaculizar seriamente la pesca o la navegación.
- 4) Los desechos radiactivos u otras materias radiactivas no incluidos en el anexo I. En la expedición de permisos para el vertimiento de estas materias, las Partes Contratantes deberán tener debidamente en cuenta las recomendaciones del órgano internacional competente en esta esfera, en la actualidad el Organismo Internacional de Energía Atómica.

ANEXO III

Entre los factores que deberán encaminarse al establecer criterios que rijan la concesión de permisos para el vertimiento de materias en el mar, están los siguientes:

- 1) Características y composición de la materia.
 - a. Cantidad total y composición media de la materia vertida (por ejemplo, por año).
 - b. Forma, por ejemplo, sólida, lodosa, líquida o gaseosa.
 - c. Propiedades: físicas (por ejemplo, solubilidad y densidad) químicas y bioquímicas (por ejemplo, demanda de oxígeno, nutrientes) y biológica (por ejemplo, presencia de virus, bacterias, levaduras, parásitos).
 - d. Toxicidad.
 - e. Persistencia: física, química y biológica.
 - f. Acumulación y biotransformación en materiales biológicos o sedimentos.
 - g. Susceptibilidad a los cambios físicos químicos y bioquímicos e interacción en el medio acuático con otros materiales orgánicos disueltos.
 - h. Probabilidad de que se produzcan contaminaciones u otros cambios que reduzcan la posibilidad de comercialización de los recursos (pescados, moluscos, etc.).
- 2) Características del lugar de vertimiento y método de depósito.
 - a. Situación (por ejemplo, coordenadas de la zona de vertimiento profundidad y distancia de la costa), situación respecto a otras zonas (por ejemplo, zonas de esparcimiento, de desove, de criaderos y de pesca y recursos explotables).
 - b. Tasa de eliminación por período específico (por ejemplo, cantidad por día, por semana por mes).
 - c. Métodos de envasado y contención, si los hubiere.
 - d. Dilución inicial lograda por el método de descarga propuesto.
 - e. Características de la dispersión (por ejemplo, efectos de las corrientes, mareas y viento sobre el desplazamiento horizontal y la mezcla vertical).
 - f. Características del agua (por ejemplo, temperatura, pH, salinidad, estratificación, índices de oxígeno de la contaminación Oxígeno Disuelto (CD), Demanda Química de Oxígeno (DQO) y Demanda Bioquímica de Oxígeno (DBO)-nitrógeno presente en forma orgánica y mineral incluyendo amoníaco, materias en suspensión, otros nutrientes y productividad).
 - g. Características de los fondos (por ejemplo, topografía, características geoquímicas y geológicas por productividad biológica).
 - h. Existencia y efectos de otros vertimientos que se hayan efectuado en la zona de vertimiento (por ejemplo, antecedentes sobre contenido de metales pesados y contenido de carbono orgánico).
 - i. Al expedir un permiso para efectuar una operación de vertimiento, las Partes Contratantes deberán considerar si existe una base científica adecuada, para determinar, como se expone en el presente anexo, las consecuencias de tal vertimiento teniendo en cuenta las variaciones estacionales.
- 3) Consideraciones y condiciones generales.
 - a. Posibles efectos sobre los esparcimientos (por ejemplo, presencia de material flotante o varado, turbidez, malos olores, decoloración y espumas).
 - b. Posibles efectos sobre la vida marina, acuicultura, reservas de especies marinas y pesquerías, y recolección y cultivo de algas marinas.
 - c. Posibles efectos sobre otras utilidades del mar (por ejemplo menoscabo de la calidad del agua para usos industriales, corrosión submarina de las estructuras, entorpecimiento de las operaciones de buques por la presencia de materias flotantes, entorpecimiento de la pesca o de la navegación por el depósito de desechos u objetos sólidos en el fondo del mar y protección de zonas de especial importancia para fines científicos o de conservación).
 - d. Disponibilidad práctica de métodos alternativos de tratamiento, evacuación o eliminación situados en tierra, o de tratamiento para convertir la materia en sustancias menos nocivas para su vertimiento en el mar.

ANEXO IV
MODELO CERTIFICADO OSRO

NOMBRE DE LA EMPRESA	CERTIFICADO No.: (Número de cuatro cifras y final del año)
-------------------------	---

Master/Nombre del Buque:**Propietario:****Dirección:**

Acorde a su requerimiento, conformamos la aceptación de la nominación por el Plazo de _____ días correspondiente al stand-by para la Respuesta a Derrames de Hidrocarburos o Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas, conforme a lo estipulado por la Dirección General de la Marina Mercante en su Reglamento Relativo a la Prevención y Control de la Contaminación Marina por Derrames y Vertimiento de Desechos, Hidrocarburos y Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas” y sujeto a los Términos Generales que se adjuntan:

(In accordance to your requirement, we hereby confirm acceptance of nomination for _____ days stand-by for Oil Spill Response Service pursuant to the Honduran national lawand subject to General Terms incorporated herein, for following vessel/call):

NOMBRE DEL BUQUE:

(Vessel)

TIPO:

(Type)

No. IMO:

(IMO Number)

SEÑAL INTERNACIONAL DE LLAMADA:

(International Call Sign)

BANDERA:

(FLAG)

PUERTO DE OPERACIONES:

(Port of Operations)

ETA:**COBERTURA:**

(Coverage)

24 HOUR EMERGENCY RESPONSE (MOBILE)**EMAIL:****CONTACT;**

Dirección General de la Marina Mercante

ACUERDO DGMM No. 023-2015

Tegucigalpa, municipio del Distrito Central,
27 de agosto del 2015

La Dirección General de la Marina Mercante en uso de las facultades que le confieren los artículos 1, 91 reformado y 92 numerales 1 y 18 de la Ley Orgánica de la Marina Mercante; 118 numeral 2 de la Ley General de la Administración Pública; Acuerdo Ejecutivo N°. PCM- 001-204 publicado en el Diario Oficial La Gaceta el 22 de febrero de 2014; Acuerdos DGMM 002-2007, 029-2011, 15-2012 y demás aplicables.

A C U E R D A:

Aprobar el presente:

REGLAMENTO PARA LA HABILITACIÓN, INSCRIPCIÓN Y REINSCRIPCIÓN DE LAS EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS DE CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS Y OTRAS SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS EN LAS AGUAS, COSTAS Y RIBERAS DE LA JURISDICCIÓN HONDUREÑA (REGLAMENTO OSRO)

TITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I

OBJETO DEL REGLAMENTO

Artículo 1.- El objeto del presente Reglamento es regular la actividad de las Empresas prestadoras de servicios de control de derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas y potencialmente peligrosas en aguas, costas y riberas jurisdiccionales de la República de Honduras.

CAPITULO II

ÁMBITO DE APLICACIÓN Y CATEGORÍAS

Artículo 2.- El reglamento será aplicado a toda empresa legalmente autorizada para operar en la República de Honduras, habilitadas por la Dirección General de Marina Mercante, que

cuenta con equipo suficiente en el área, en donde realizarán sus operaciones y bajo las pautas del presente Reglamento, a fin de hacer frente a los incidentes de derrames de hidrocarburos o sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

Artículo 3.- La Dirección General de Marina Mercante clasificará a las empresas solicitantes en base a su capacidad para llevar a cabo las maniobras de control de derrames de hidrocarburos en (04) cuatro categorías, teniendo en cuenta sus medios humanos y materiales para la remoción de hidrocarburos del medio ambiente. A tales efectos, se establecen las siguientes categorías:

1. **Categoría MARÍTIMA:** Se incluye en esta clasificación las que operan en el frente marítimo.
 - **“MARÍTIMO A”:** Con capacidad de respuesta para derrames $\geq 5,000 \text{ m}^3$ de hidrocarburos o su equivalente en barriles (31,500) o toneladas (4,000).
 - **“MARÍTIMO B”:** Con capacidad de respuesta para derrames $<5,000 \text{ m}^3$ de hidrocarburos o su equivalente en barriles (31,500) o toneladas (4,000).
2. **Categoría “FLUVIAL Y LACUSTRE”** Se incluye en esta clasificación las que operan en las aguas interiores y continentales.
 - **“FLUVIAL A”:** Con capacidad de respuesta para derrames $\geq 2,000 \text{ m}^3$ de hidrocarburos o su equivalente en barriles (12,580) o toneladas (1,600).
 - **“FLUVIAL B”:** Con capacidad de respuesta para derrames $<2,000 \text{ m}^3$ de hidrocarburos o su equivalente en barriles (12,580) o toneladas (1,600).
 - **“LACUSTRE”:** Con capacidad de respuesta para derrames mínima de 500 m^3 de hidrocarburos o su equivalente en barriles (3,150) o toneladas (400).
 - **Categoría “PUERTOS”** Se incluye en esta clasificación las que operan en muelles, dársenas protegidas de las corrientes principales fluviales o de mareas. Con capacidad de respuesta para derrames mínima de 500 m^3 de hidrocarburos o su equivalente en barriles (3,150) o toneladas (400).
3. **Categoría “MATPEL y SNPP”** Se incluye en esta clasificación las que operan en el frente marítimo, fluvial, lacustre o portuario especializado en el control de derrames de Materiales Peligrosos y Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas.
4. **Categoría “OTRAS EMPRESAS”** Las empresas que contribuyen a las tareas de Control de Derrames de Hidrocarburos o Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, las cuales se enumeran a continuación, sin que su enumeración sea excluyente.

- Fabricantes de equipos de control de derrames.
- Proveedores de equipos de control de derrames dedicados a la venta de los precitados equipos.
- Reparación y mantenimiento de elementos de control de derrames.
- Laboratorios de análisis y ensayos.
- Consultores y asesores o empresas en esta línea de experticia en control de derrames.
- Empresas o individuos especializados en monitoreo y medición ambiental.
- Institutos de formación.
- Instituciones de Ingeniería sanitaria y ambiental.
- Entidades de normalización y/o clasificación.
- Otras.

TITULO SEGUNDO

DE LA HABILITACIÓN

CAPITULO I CONDICIONES PARA LA HABILITACIÓN

Artículo 4.- Las empresas que se mencionan en las categorías 1, 2 y 3 y las que se incorporen en la categoría 4 del Artículo 3, para obtener su habilitación deberán cumplir con las Condiciones Generales que a continuación se detallan:

- a) Presentar la documentación (acta, escritura) que acredite la constitución de la empresa, cuyo objeto social debe necesariamente prever la actividad para la que solicita habilitación. En caso de ser una persona jurídica, presentará además copia autenticada del acta que surja la designación de las autoridades de la empresa.
- b) Exhibir la habilitación nacional o municipal, según corresponda, de sus instalaciones.
- c) Acreditar que la empresa cumple con las exigencias sobre higiene y seguridad ocupacional establecida en la legislación nacional vigente.
- d) Fijar un domicilio en el cual puedan efectuarse eficazmente las notificaciones que deba practicar la Dirección General de Marina Mercante (DGMM) de Honduras.
- e) Acreditar documentalente experiencia en atención de derrames hasta un TIER 2 como mínimo.
- f) Acreditar documentalente experiencia en ejecución de simulacros nivel TIER 2 como mínimo.

Artículo 5.- Las empresas que se mencionan en las categorías 1, 2 y 3 del Artículo 3, para obtener la habilitación, deberán cumplir con las Condiciones Particulares que se detallan a continuación:

- a) Empresas que opten por la Categoría “MARÍTIMA”: Según lo establecido en los Anexos 1 y 6 del presente Reglamento
- b) Empresas que opten por la Categoría “FLUVIAL Y LACUSTRE”: Según lo establecidos en los Anexos 2 y 6 del presente Reglamento.
- c) Empresas que opten por la Categoría “PUERTOS”: Según lo establecido en los Anexos 2 y 6 del presente Reglamento
- d) Empresas que opten por la Categoría “MATPEL y SNPP”: Según lo establecido en los Anexos 3 y 7 del presente Reglamento.
- e) Las empresas distintas a las mencionadas, comprendidas dentro de la Categoría “OTRAS EMPRESAS”, deberán cumplir las Condiciones Particulares que para cada caso estipule la Dirección General de Marina Mercante (DGMM) de Honduras.

CAPÍTULO II FORMALIDADES PARA LA HABILITACIÓN

Artículo 6.- Las empresas a las que se refiere este Reglamento, para obtener su habilitación, deberán solicitar, mediante oficio, firmado por un representante legalmente habilitado, adjuntando los documentos requeridos, en el Artículo 4 y los documentos particulares establecidos en el Artículo 5, según corresponda.

Artículo 7.- La documentación mencionada en el Artículo anterior se presentará ante la Unidad de Prevención de la Contaminación de la Dirección General de Marina Mercante (DGMM) de Honduras, donde se procederá a la verificación del cumplimiento de las condiciones de habilitación.

Artículo 8.- Las empresas a las que se refiere este Reglamento que operen bajo cualquier modalidad contractual sin la habilitación citada serán objeto de las sanciones contempladas en el Artículo 119 de la Ley Orgánica de la Marina Mercante de Honduras.

TÍTULO TERCERO

DE LA INSPECCIÓN, INSCRIPCIÓN Y REINSCRIPCIÓN

CAPÍTULO I INSPECCIÓN

Artículo 9.- Posterior a la verificación documental, Unidad de Prevención de la Contaminación de la Dirección General de Marina Mercante (DGMM) realizará una inspección en las instalaciones de la empresa para verificar el inventario de los

equipos, materiales específicos y adicionales y el personal entrenado, refleje en forma precisa la información suministrada en la solicitud, comprobado ingresará los resultados en el expediente del caso y dejará como constancia de la inspección una copia del reporte en la empresa solicitante.

Artículo 10.- El costo del traslado y viáticos del inspector será por cuenta del solicitante de la habilitación, el cual cancelará dichos montos de acuerdo a lo establecido para estos casos por la Dirección General de Marina Mercante (DGMM).

Artículo 11.- La Dirección General de Marina Mercante (DGMM) se reserva el derecho de efectuar inspecciones de oficio, cuando lo crea conveniente, para comprobar que la empresa mantiene su capacidad acorde a la categoría en la que fue habilitada.

CAPÍTULO II INSCRIPCIÓN

Artículo 12.- Cumplido lo dispuesto en el Artículo 8, y satisfecha todas las condiciones, la Dirección General de Marina Mercante (DGMM), procederá a su inscripción oficial.

CAPÍTULO III REINSCRIPCIÓN

Artículo 13.- Las empresas comprendidas dentro de las categorías establecidas en el Artículo 3, deberán reinscribirse cada (03) tres años, en el segundo trimestre de cada año, salvo que se produjeran modificaciones.

Artículo 14.- La reinscripción se hará efectiva previa comprobación, por medio de una inspección técnica que practicará la Unidad de Prevención de la Contaminación de la Dirección General de Marina Mercante (DGMM), para verificar que las empresas mantienen las condiciones exigidas para su inscripción y que hayan pagado los aranceles correspondientes.

TÍTULO CUARTO

DE LOS ARANCELES Y PÓLIZA DE SEGURO

CAPÍTULO I ARANCELES

Artículo 15.- Las empresas a las que se refieren en este Reglamento, deberán cancelar los aranceles dispuesto en La Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional.

CAPITULO II POLIZA DE SEGURO

Artículo 16.- Sin perjuicio de lo dispuesto en los Artículos 46, 118.4.b) de la Ley Orgánica de la Marina Mercante y 60, 74.c) del Reglamento de Transporte Marítimo y en atención a garantizar el cumplimiento de las condiciones de habilitación e inscripción así como una operación eficiente y eficaz, las empresas que se mencionan en las categorías 1,2 y 3 del Artículo 3, deberán contar con una garantía bancaria o póliza de seguro como garantía que deberá ser acreditada ante la Dirección General de la Marina Mercante de Honduras.

Artículo 17.- La garantía bancaria o póliza de seguro será de acuerdo a la categoría y subcategoría y comprenderá los siguientes montos:

1. **Categoría MARÍTIMA:**
 - “MARÍTIMO A”: US\$ 750,000.
 - “MARÍTIMO B”: US\$ 500,000.
2. **Categoría “FLUVIAL Y LACUSTRE” .**
 - “FLUVIALA”: US\$ 400,000.
 - “FLUVIAL B”: US\$ 300,000.
 - “LACUSTRE”: US\$ 250,000.
 - **Categoría “PUERTOS”:** US\$400,000.
3. **Categoría “MATPEL y SNPP”** US\$ 600,000.

Artículo 18.- Las empresas que se mencionan en las categorías 1,2 y 3 del Artículo 3, deberán presentar una garantía bancaria o póliza de seguro por cada una de las Categorías solicitadas para su habilitación e inscripción. Para la reinscripción la garantía bancaria o póliza de seguro debe mantenerse actualizada.

TÍTULO QUINTO

DE LA INHABILITACIÓN Y REHABILITACIÓN

CAPÍTULO I INHABILITACIÓN

Artículo 19.- Será causal de inhabilitación de las empresas a las que se refiere este reglamento y consecuente eliminación del registro:

- a) No mantener las condiciones exigidas para obtener su habilitación.
- b) No atender una emergencia cuando sea solicitado por la Autoridad Marítima, en el marco del Plan Nacional de Contingencia.

- c) No hacer el mantenimiento adecuado y tener el equipo funcional en un 70% o menos.
- d) No hacer la reposición de los equipos dañados.
- e) No cumplir con la reinscripción dispuesta en el Artículo 11 dentro del plazo allí previsto.

Artículo 20.- Las empresas inhabilitadas deberán informar a sus clientes con los cuales tienen contratos o convenios sobre la inhabilitación, cesando de inmediato dichos contratos o convenios. De igual manera la Dirección General de Marina Mercante (DGMM) lo publicará en su página web.

CAPÍTULO II REHABILITACIÓN

Artículo 21.- Las empresas inhabilitadas de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo anterior, podrán recuperar su habilitación cuando:

- a) En los casos del Artículo anterior, literales a, se compruebe que han cesado las causas que motivan su inhabilitación.
- b) En los casos del Artículo anterior, literales c, d, y e; soliciten su reinscripción y se verifique mediante inspección técnica, que mantienen las condiciones exigidas para su habilitación.

Artículo 22.- En ambos casos mencionados en el Artículo anterior, para la reinscripción se deberá abonar el doble del arancel que corresponde de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 13 de este Reglamento.

TÍTULO SEXTO

VIGENCIA

CAPÍTULO ÚNICO DE LA VIGENCIA

Artículo 23.- El presente Reglamento entrará en vigencia a partir de la fecha de publicación y su aplicación será de tres meses posteriores a la publicación del mismo a fin de que las empresas afectas a las presentes disposiciones realicen las gestiones pertinentes dirigidas a asegurar el estricto cumplimiento.

TÍTULO SÉPTIMO

DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

CAPÍTULO ÚNICO

DEL CUMPLIMIENTO

Artículo 24.- El presente Reglamento será de obligatorio cumplimiento en la República de Honduras.

Artículo 25.- La Autoridad Marítima será la encargada de vigilar el estricto cumplimiento del presente Reglamento. **POR TANTO CÚMPLASE.**

Dado en la ciudad de Tegucigalpa, M.D.C, a los 27 días del mes de agosto de 2015.

ABOG. ROBERTO E. CARDONA
DIRECTOR GENERAL

ABOG. ANTONIO ARITA AGUILAR
SECRETARIO GENERAL

ANEXO 1

CONDICIONES PARTICULARES: Las empresas dedicadas al Control de Derrames de Hidrocarburos que soliciten ser habilitadas en la CATEGORÍA “MARÍTIMA”, deberán agregar para su análisis, la información que a continuación se detalla:

FICHA TÉCNICA DE LA EMPRESA

1. PRESENTACIÓN TÉCNICA DE LA EMPRESA

- 1.1. Servicios a cumplir por la empresa en la categoría solicitada.
- 1.2. Antecedentes profesionales de la empresa relacionados con el servicio a prestar:
 - 1.2.1. Acreditar documentalmente experiencia en atención de derrames hasta un TIER 2 como mínimo.
 - 1.2.2. Acreditar documentalmente experiencia en ejecución de simulacros hasta un TIER 2 como mínimo.

2. PERSONAL INTEGRANTE DE LA ORGANIZACIÓN

- 2.1. Responsable técnico de las operaciones: Persona responsable de las Operaciones de control de derrames ante la Dirección General de Marina Mercante (DGMM), con capacidad para planificar y conducir las mismas.
 - 2.1.1. Requisitos para el postulante.
 - 2.1.1.1. Título Universitario o postgrado en áreas vinculadas a la Protección Ambiental o Marítima, debiendo

acreditar un mínimo de 5 años de participación y experiencia en operaciones de control de derrames contaminantes o Profesional marítimo en las especialidades de:

- o Navegación.
- o Salvamento y Buceo.
- o Prevención de la Contaminación.
- o Mercancías Peligrosas.
- o Otra especialidad de relacionada al tema.

- 2.1.1.2. Curso de Control de Derrames de Contaminantes (Curso Modelo OMI OPRC Nivel 2 – Supervisores): Es requisito indispensable en todos los casos tener aprobado el mismo. El visto bueno o el dictado y la extensión de los certificados correspondientes quedará a cargo exclusivamente de la Dirección General de Marina Mercante (DGMM), hasta tanto cursos similares, se desarrollen en Institutos de formación nacionales, públicos o privados reconocidos por la Secretaría de Educación de Honduras y esta Autoridad Marítima.

Los certificados de cursos de control de derrames, expedidos por instituciones de formación extranjeros, serán homologados, de corresponder, por la Dirección General de Marina Mercante (DGMM).

- 2.2. Máxima habilitación: Quien reúna los requisitos del Responsable Técnico para esta Categoría, podrá serlo en las Categorías “FLUVIAL Y LACUSTRE” o “PUERTOS”.
- 2.3. Personal de Operaciones.
 - 2.3.1. Nómina.
 - 2.3.2. Capacitación: Un porcentaje no inferior al 70% del personal de operaciones deberá tener

aprobado el curso básico de control de derrames (Curso Modelo OMI OPRC Nivel 1 – Operadores).

2.3.3. Puesto que ocupa cada integrante en la organización de respuesta al derrame.

3. MATERIALES ESPECÍFICOS PARA EL CONTROL DE DERRAMES CONTAMINANTES PROPIEDAD DE LA EMPRESA

3.1. Inventario de los equipos, especificaciones técnicas y características de los mismos. Para complementar este inventario la empresa solicitante deberá seguir los lineamientos establecidos en la **“Guía para el Inventario de Medios a ser utilizados por la Empresa para Tareas de Control de Derrames de Hidrocarburos”** que se suministra como Anexo 4 de este Reglamento.

3.2. Emplazamiento del equipamiento específico.

3.2.1. Ubicación geográfica del lugar de guarda del equipamiento.

3.2.2. Características generales de las instalaciones utilizadas por la empresa para la guarda del equipamiento específico.

3.2.3. Teléfono, medios de comunicación y alarma de emergencia.

4. DISPONIBILIDAD DE EQUIPOS ADICIONALES A LOS MINIMOS EXIGIDOS

4.1. Inventario de los equipos adicionales a los mínimos exigidos obtenibles adicionalmente por contrato, convenio con terceros o presencia regional de la empresa. Se deberá acreditar:

4.1.1. Los contratos o convenios en los que la empresa solicitante asegure la posibilidad permanente de disponer el equipamiento descrito en el caso de ser necesario.

4.1.2. Tiempos de disponibilidad en casos de emergencia.

5. EQUIPAMIENTO Y MATERIALES PROPIEDAD DE LA EMPRESA NO ESPECÍFICOS PARA EL CONTROL DE DERRAMES

5.1. Inventario de los equipos, especificaciones técnicas y características de los mismos.

5.2. Emplazamiento del equipamiento no específico.

6. COBERTURA DE SEGURO DEL EQUIPO, PERSONAL Y DAÑOS A TERCEROS

6.1. Las coberturas de seguros, para los equipos y el personal deberán cubrir no sólo los riesgos del transporte sino también los que puedan producirse en el desarrollo de las operaciones.

ANEXO 2

CONDICIONES PARTICULARES: Las empresas dedicadas al Control de Derrames de Hidrocarburos que soliciten ser habilitadas en las CATEGORÍAS “FLUVIAL Y LACUSTRE” o “PUERTOS”, deberán agregar para su análisis, la información que a continuación se detalla:

FICHA TÉCNICA DE LA EMPRESA

1. PRESENTACIÓN TÉCNICA DE LA EMPRESA

1.1. Servicios a cumplir por la empresa en la categoría solicitada.

1.2. Antecedentes profesionales de la empresa relacionados con el servicio a prestar:

1.2.1. Acreditar documentalmente experiencia en atención de derrames hasta un TIER 2 como mínimo.

1.2.2. Acreditar documentalmente experiencia en ejecución de simulacros hasta un TIER 2 como mínimo.

2. PERSONAL INTEGRANTE DE LA ORGANIZACIÓN

2.1. Responsable técnico de las operaciones: Persona responsable de las Operaciones de control de derrames ante la Dirección General de Marina Mercante (DGMM), con capacidad para planificar y conducir las mismas.

2.1.1. Requisitos para el postulante.

2.1.1.1. Título Terciario en áreas vinculadas a la Protección Ambiental o Marítima, debiendo acreditar un mínimo de 5 años de participación y experiencia en operaciones de control de derrames contaminantes.

2.1.1.2. Curso de Control de Derrames de Contaminantes (Curso Modelo OMI OPRC Nivel 2 – Supervisores): Es requisito indispensable en todos los casos tener aprobado el mismo. El visto

bueno o el dictado y la extensión de los certificados correspondientes quedará a cargo exclusivamente de la Dirección General de Marina Mercante (DGMM), hasta tanto cursos similares, se desarrollen en Institutos de formación nacionales, públicos o privados reconocidos por la Secretaría de Educación de Honduras y esta Autoridad Marítima.

Los certificados de cursos de control de derrames, expedidos por Entidades Extranjeras, serán homologados, de corresponder, por la Dirección General de Marina Mercante (DGMM).

- 2.2. Reconocimiento de Conocimientos: Todas aquellas personas que a la fecha de publicación del presente Reglamento, realizan tareas correspondientes al Responsable Técnico de la empresa a la cual pertenece y no reúna los requisitos estipulados por la misma, podrán solicitar a la Dirección General de Marina Mercante (DGMM) su reconocimiento para esta Categoría, adjuntando para su análisis y evaluación, los antecedentes que acrediten sus conocimientos, idoneidad o capacitación y experiencia teórico – práctica en el tema. Del estudio de los mismos, de corresponder, se podrá habilitar al recurrente.

Para la recepción de la documentación mencionada, se otorgará un plazo de 120 días computados, desde el día siguiente al de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

- 2.3. Personal de Operaciones.
- 2.3.1. Nómina.
- 2.3.2. Capacitación: Un porcentaje no inferior al 70% del personal de operaciones deberá tener aprobado el curso básico de control de derrames (Curso Modelo OMI OPRC Nivel 1 – Operadores).
- 2.3.3. Puesto que ocupa cada integrante en la organización de respuesta al derrame.

3. MATERIALES ESPECÍFICOS PARA EL CONTROL DE DERRAMES CONTAMINANTES PROPIEDAD DE LA EMPRESA

- 3.1. Inventario de los equipos, especificaciones técnicas y características de los mismos. Para complementar este inventario la empresa solicitante deberá seguir los lineamientos establecidos en la **“Guía para el Inventario de Medios a ser utilizados por la Empresa para Tareas de Control de Derrames de Hidrocarburos”** que se suministra como Anexo 4 de este Reglamento.
- 3.2. Emplazamiento del equipamiento específico.
- 3.2.1. Ubicación geográfica del lugar de guarda del equipamiento, misma que ha de coincidir con el área geográfica en donde se prestará el servicio.
- 3.2.2. Características generales de las instalaciones utilizadas por la empresa para la guarda del equipamiento específico.
- 3.2.3. Teléfono, medios de comunicación y alarma de emergencia.

4. DISPONIBILIDAD DE EQUIPOS ADICIONALES A LOS MINIMOS EXIGIDOS

- 4.1. Inventario de los equipos adicionales a los mínimos exigidos obtenibles adicionalmente por contrato, convenio con terceros o presencia regional de la empresa. Se deberá acreditar:
- 4.1.1. Los contratos o convenios en los que la empresa solicitante asegure la posibilidad permanente de disponer el equipamiento descrito en el caso de ser necesario;
- 4.1.2. Tiempos de disponibilidad en casos de emergencia.

5. EQUIPAMIENTO Y MATERIALES PROPIEDAD DE LA EMPRESA NO ESPECÍFICOS PARA EL CONTROL DE DERRAMES

- 5.1. Inventario de los equipos, especificaciones técnicas y características de los mismos.
- 5.2. Emplazamiento del equipamiento no específico.

6. COBERTURA DE SEGURO DEL EQUIPO, PERSONAL Y DAÑOS A TERCEROS

- 6.1. Las coberturas de seguros, para los equipos y el personal deberán cubrir no sólo los riesgos del transporte sino también los que puedan producirse en el desarrollo de las operaciones.

ANEXO 3

CONDICIONES PARTICULARES: Las empresas dedicadas al Control de Derrames de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas que soliciten ser habilitadas en la CATEGORÍA “MATPEL y SNPP”, deberán agregar para su análisis, la información que a continuación se detalla:

FICHA TÉCNICA DE LA EMPRESA

1. PRESENTACIÓN TÉCNICA DE LA EMPRESA

- 1.1. Servicios a cumplir por la empresa en la categoría solicitada.
- 1.2. Antecedentes profesionales de la empresa, si los tuviere, relacionados con el servicio a prestar.

2. PERSONAL INTEGRANTE DE LA ORGANIZACIÓN

2.1. Responsable técnico de las operaciones: Persona responsable de las Operaciones de control de derrames ante la Dirección General de Marina Mercante (DGMM), con capacidad para planificar y conducir las mismas.

2.1.1. Requisitos para el postulante.

- 2.1.1.1. Título Universitario en áreas vinculadas a la Protección Ambiental, marítima o en Química, debiendo acreditar un mínimo de 5 años de participación y experiencia en operaciones de control de derrames contaminantes o Perito Naval en las especialidades de:
 - o Navegación.
 - o Salvamento y Buceo.
 - o Prevención de la Contaminación.
 - o Mercancías Peligrosas.
 - o Otra especialidad de Perito Naval relacionada al tema.

2.1.1.2. Curso de Control de Derrames de Contaminantes (Curso sobre MATERIALES PELIGROSOS – MATPEL, Nivel Operaciones o Curso Modelo OMI SNPP- Nivel Operaciones): Es requisito indispensable en todos los casos tener aprobado el mismo. El visto bueno o el dictado y la extensión de los certificados correspondientes quedará a cargo exclusivamente de la Dirección General de Marina

Mercante (DGMM), hasta tanto cursos similares, se desarrollen en Institutos de formación nacionales, públicos o privados reconocidos por la Secretaría de Educación de Honduras y esta Autoridad Marítima.

Los certificados de cursos de control de derrames, expedidos por instituciones de formación extranjeras, serán homologados, de corresponder, por la Dirección General de Marina Mercante (DGMM).

- 2.2. Reconocimiento de Conocimientos: Todas aquellas personas que a la fecha de publicación del presente Reglamento, realizan tareas correspondientes al Responsable Técnico de la empresa a la cual pertenece y no reúna los requisitos estipulados por la misma, podrán solicitar a la Dirección General de Marina Mercante (DGMM) su reconocimiento para esta Categoría, adjuntando para su análisis y evaluación, los antecedentes que acrediten sus conocimientos, idoneidad o capacitación y experiencia teórico – práctica en el tema. Del estudio de los mismos, de corresponder, se podrá habilitar al recurrente.

Para la recepción de la documentación mencionada, se otorgará un plazo de 120 días computados, desde el día siguiente al de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

- 2.3. Personal de Operaciones.

2.3.1. Nómina.

2.3.2. Capacitación: Un porcentaje no inferior al 70% del personal de operaciones deberá tener aprobado el curso básico de control de derrames (Curso MATPEL – Nivel Introductorio).

2.3.3. Puesto que ocupa cada integrante en la organización de respuesta al derrame.

3. MATERIALES ESPECÍFICOS PARA EL CONTROL DE DERRAMES CONTAMINANTES PROPIEDAD DE LA EMPRESA

- 3.1. Inventario de los equipos, especificaciones técnicas y características de los mismos. Para complementar este inventario la empresa solicitante deberá seguir los lineamientos establecidos en la “Guía para el Inventario de Medios a ser utilizados por la Empresa para Tareas de Control de Derrames de

Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas” que se suministra como Anexo 5 de este Reglamento.

- 3.2. Emplazamiento del equipamiento específico.
 - 6.1.1. Ubicación geográfica del lugar de guarda del equipamiento misma que ha de coincidir con el área geográfica en donde se prestará el servicio.
 - 3.2.1. Características generales de las instalaciones utilizadas por la empresa para la guarda del equipamiento específico.
 - 3.2.2. Teléfono, medios de comunicación y alarma de emergencia.

4. DISPONIBILIDAD DE EQUIPOS ADICIONALES A LOS MINIMOS EXIGIDOS

- 4.1. Inventario de los equipos adicionales a los mínimos exigidos obtenibles adicionalmente por contrato, convenio con terceros o presencia regional de la empresa. Se deberá acreditar:
 - 4.1.1. Los contratos o convenios en los que la empresa solicitante asegure la posibilidad permanente de disponer el equipamiento descrito en el caso de ser necesario;
 - 4.1.2. Tiempos de disponibilidad en casos de emergencia.

5. EQUIPAMIENTO Y MATERIALES PROPIEDAD DE LA EMPRESA NO ESPECÍFICOS PARA EL CONTROL DE DERRAMES

- 5.1. Inventario de los equipos, especificaciones técnicas y características de los mismos.
- 5.2. Emplazamiento del equipamiento no específico.

6. COBERTURA DE SEGURO DEL EQUIPO, PERSONAL Y DAÑOS A TERCEROS

- 6.1. Las coberturas de seguros, para los equipos y el personal deberán cubrir no sólo los riesgos del transporte sino también los que puedan producirse en el desarrollo de las operaciones.

ANEXO 4

GUÍA PARA EL INVENTARIO DE MEDIOS A SER UTILIZADOS POR LA EMPRESA PARA TAREAS DE CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS

Esta Guía no es definitiva ni excluyente, debiéndose considerar como orientadora para el listado de equipamiento de la empresa.

Se detallarán las especificaciones técnicas y características generales del siguiente equipamiento.

1. CONTENCIÓN, PROTECCIÓN Y DESVIACIÓN

- 1.1. **Barreras de Contención:** Tipo, diseño, longitud de tramos, medidas de francobordo y de pollera, peso por unidad, longitud total de barreras disponibles, tipo y características de los acoples, personal necesario para su manipulación, equipo complementario (cantidad y tipo de fondeo, punteras, etc.).
- 1.2. **Otros medios específicos:** En el caso de que la empresa solicitante disponga de otros equipamientos específicos para proceder a la contención, protección o desviación, como redes, barreras absorbentes, barreras químicas, etc., en lo posible se deberá especificar lo previsto en 1,1.

2. RECUPERACIÓN

- 2.1. **Colectores (Desnatadores):** Tipo, diseño, capacidad de bombeo, características del cabezal y del elemento para producir la succión, longitud total y diámetro de mangueras disponibles, personal necesario para operación.
- 2.2. **Materiales Absorbentes:** Sogas oleofílicas, paños absorbentes, aserrín, virutas de madera, etc.
- 2.3. **Equipamiento de Transferencia:**
 - 2.3.1. **Bombas:** Tipo, capacidad de bombeo, peso total del equipamiento (incluso fuente de energía), capacidad de recolección, tipo y longitud total y diámetro de mangueras disponibles, estado general del equipo, personal necesario para su operación.

3. DISPOSICIÓN TEMPORAL

- 3.1. **Depósitos temporales:** Tipos, capacidad, dimensiones y peso, personal necesario para su emplazamiento.

4. DISPOSICIÓN FINAL

- 4.1. Previsiones sobre tratamiento y disposición final del producto recuperado y desechos contaminados que se produzcan.

5. DISPERSANTES

- 5.1. Tipo, cantidad acopiada, lugares de acopio, datos sobre aprobación, fecha de vencimiento, método de aplicación, equipo de rociado requerido, peso y capacidad del contenedor de acopio, personal necesario para su manipulación, etc.

6. EQUIPO ROCIADOR

- 6.1. Tipo, características, medio empleado para su utilización, porcentaje de aplicación del producto, etc.

7. EMBARCACIONES

- 7.1. Tipo, eslora, manga, calado, velocidad, tripulación, capacidad de alojamiento para dotaciones de control de derrames, capacidad de estiba a bordo en metros cúbicos, limitaciones operacionales, equipo de control de derrames instalado, etc.

8. AERONAVES

- 8.1. Tipo, características, velocidad de crucero, autonomía, capacidad de carga, equipo navegación instalado, etc.

9. VEHÍCULOS TERRESTRES

- 9.1. Tipo, capacidad de carga, cantidad de pasajeros, etc.

10. EQUIPO PARA LIMPIEZA DE COSTAS Y/O REMEDIACIÓN

- 10.1. Tipo, cantidad, características, dimensiones, peso, ubicación, medio de transporte requerido para su traslado, etc.

11. EQUIPOS DE COMUNICACIONES

- 11.1. Tipo, características, fijos, portátiles, frecuencias disponibles, etc.

12. EQUIPO ADICIONAL

- 12.1. Bolsas para recolección de residuos de la operación, cables y cabos, sistemas de iluminación, equipos fotográficos, herramientas, etc.

13. EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL

- 13.1. Inventario de todo equipo de protección personal necesario para las operaciones de control de derrames en cumplimiento de lo establecido en la legislación nacional vigente.

ANEXO 5

GUÍA PARA EL INVENTARIO DE MEDIOS A SER UTILIZADOS POR LA EMPRESA PARA TAREAS DE CONTROL DE DERRAMES DE SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS

Esta Guía no es definitiva ni excluyente, debiéndose considerar como orientadora para el listado de equipamiento de la empresa

Se detallarán las especificaciones técnicas y características generales del siguiente equipamiento.

1. EQUIPAMIENTO DE PROTECCIÓN PERSONAL

- 1.1. Equipos de protección respiratoria.
- 1.2. Equipos de protección de manos y pies (Trajes HAZMAT tipo A, B y C).
- 1.3. Equipos de protección craneal, facial, ocular y auditiva.
- 1.4. Trajes de protección química o químico-resistentes.
- 1.5. Equipos de lavado de emergencia.
- 1.6. Arnés de seguridad.

2. EQUIPOS DE MEDICIÓN

- 2.1. Dispositivos de medición de gases inflamables.
- 2.2. Dispositivos de medición de oxígeno.
- 2.3. Detectores y analizadores de gases y vapores.
- 2.4. Medidores de pH.
- 2.5. Explosímetros.
- 2.6. Anemómetros.

3. EQUIPAMIENTO DE CONTENCIÓN/NEUTRALIZACIÓN

- 3.1. Barreras de contención.

4. EQUIPAMIENTO DE RECOLECCIÓN Y TRANSFERENCIA

- 4.1. Bombas de succión.
- 4.2. Bombas de transferencia.
- 4.3. Material absorbente.

5. EQUIPAMIENTO DE DISPOSICIÓN TEMPORAL

- 5.1. Tanques, tambores, canecas, etc.

6. EQUIPAMIENTO DE OBTURACIÓN Y SELLADO**7. DISPOSICIÓN FINAL**

- 7.1. Previsiones sobre tratamiento y destino final del producto recuperado y materiales contaminados.

8. EMBARCACIONES

- 8.1. Tipo, eslora, manga, calado, velocidad, tripulación, capacidad de alojamiento para dotaciones de control de derrames, capacidad de estiba a bordo en metros cúbicos, limitaciones operacionales, equipo de control de derrames instalado, etc.

9. AERONAVES

- 9.1. Tipo, características, velocidad de crucero, autonomía, capacidad de carga, equipo navegación instalado, etc.

10. VEHÍCULOS TERRESTRES

- 10.1. Tipo, capacidad de carga, cantidad de pasajeros, etc.

11. EQUIPOS DE COMUNICACIONES

- 11.1. Tipo, características, fijos, portátiles, frecuencias disponibles, etc.

12. EQUIPO ADICIONAL

- Todo otro elemento o equipo que sea utilizado en las maniobras de control de derrame.

ANEXO 6

**EQUIPAMIENTO ESPECÍFICO MÍNIMO QUE
DEBERÁN POSEER LAS EMPRESAS
PRESTADORAS DE SERVICIOS DE CONTROL DE
DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA
ACCEDER A LA INSCRIPCIÓN EN UNA DE LAS
CATEGORÍAS REGULADAS**

1. GENERALIDADES

- 1.1. En la determinación específico mínimo que deberán tener las empresas dedicadas a tareas de control de derrames de hidrocarburos, se ha tomado en cuenta que toda operación de control de derrames consta de cuatro tareas genéricas bien definidas.

- Contención y Protección.
- Recuperación.
- Remediación.
- Disposición temporal y final.

En atención al criterio establecido, la Dirección General de Marina Mercante (DGMM), determinó las cantidades mínimas de equipo que las empresas deberían poseer para atender un incidente, en la categoría y/o área geográfica, para la cual solicitan inscripción. Ello no implica que el exigido como mínimo sea el único equipamiento que posea la empresa. El resto del equipamiento que se designa como adicional, es igualmente necesario para concretar una integral y eficiente operación de protección, contención, recuperación y disposición o almacenamiento temporal de un derrame de hidrocarburo.

- 1.2. Todo el equipo específico para ser utilizado en tareas de control de derrames, debe ser capaz de operar en condiciones meteorológicas normales en el área geográfica en la que se desarrollará la operación.
- 1.3. De igual manera todos los medios y equipos adicionales utilizados en las tareas de control de derrames deberán ser capaces de operar en las condiciones esperadas en la categoría o área geográfica para la cual solicita inscripción.
- 1.4. Todo el equipo listado en el Anexo 4 del presente reglamento, será compatible entre si y debe estar en buenas condiciones operativas y con el mantenimiento preventivo según las recomendaciones del fabricante, debiendo demostrar que están disponibles in situ y pueden encontrarse en el área de operaciones dentro de los tiempos establecidos en los planes de contingencia correspondientes y en la normativa nacional.
- 1.5. Las empresas considerarán que un porcentaje no inferior al 20% y no superior al 40% de los equipos y medios utilizados para las operaciones deberá ser capaz de operar en aguas de 1.80 metros o menos.
- 1.6. El total del equipamiento específico mínimo de control de derrames, listado en el presente Anexo deberá ser propiedad de la empresa solicitante. En el caso de las empresas de CATEGORIA MARITIMA, un porcentaje no inferior al 80%, deberá ser propiedad de la empresa solicitante pudiendo obtener la disponibilidad del resto del equipo a través de contratos o convenios con otras empresas.
- 1.7. A efectos de determinar la capacidad de recuperación efectiva diaria de cada uno de los equipos específicos destinados a tal fin, se usará la siguiente fórmula.

$$R = T \times Hld \times E$$

Donde:

- **R:** Capacidad de recuperación efectiva diaria del equipo en m³.
- **T:** Capacidad de recuperación en m³ por hora, informada por el fabricante del equipo.
- **Hld:** Cantidad de horas de luz diurna. A efectos del cálculo se considerarán 10 horas.
- **E:** Factor de eficiencia que será considerado 0.8.

Esta fórmula considera las limitaciones potenciales debido a la disponibilidad de luz diurna, condiciones del mar, laguna o río, temperatura, estado del hidrocarburo, pérdidas de rendimiento por fricción, etc.

De la sumatoria de las capacidades de recuperación efectiva de los distintos equipos de la empresa resultará la CAPACIDAD DE RECUPERACIÓN EFECTIVA DIARIA de la misma.

1.8. Una barrera de contención debe ser apta para ser utilizada en un área geográfica determinada y debe ser capaz de operar satisfactoriamente en condiciones meteorológicas normales en el lugar donde se desarrollará la operación de control de derrame.

Con el objeto de establecer pautas básicas para determinar la aptitud de una barrera de contención para un área geográfica determinada y en atención a criterios fijados internacionalmente, se las dividió en (03) tres categorías basadas en la altura máxima de ola (H_s) esperada en un determinado escenario.

La siguiente tabla muestra rangos mínimos de francobordo y calado correspondientes a alturas máximas de olas esperadas.

MEDIO	Hs MÁXIMA	FRANCOBORDO	CALADO
PUERTO	30 cm	15 a 25 cm	20 a 30 cm
FLUVIAL Y LACUSTRE	90 cm	25 a 50 cm	30 a 65 cm
MARÍTIMO	1.80 m	>50 cm	>65 cm

2. EQUIPAMIENTO ESPECÍFICO MÍNIMO PARA ACCEDER A LA CATEGORÍA “MARÍTIMA”

2.1. MARÍTIMO A:

- Barreras de contención: 6,900 m
- Barreras de protección: 6,900 m
- Capacidad de recuperación efectiva diaria: 4,500 m³/día
- Equipamiento de transferencia. Acreditar mediante información del proveedor: tipo, capacidad de bombeo, peso total del equipamiento (incluso fuente de energía), capacidad de recolección, tipo y longitud total y diámetro de mangueras disponibles, estado general del equipo, personal necesario para su operación.
- Disposición o almacenamiento temporal: 6,300 m³.
- Embarcaciones aptas para:
 - ✓ Transporte de barreras.
 - ✓ Tendido de barreras.
 - ✓ Disposición temporal del hidrocarburo recuperado.
 - ✓ Aplicación de dispersantes.

- Material Sorbete.
- Dispersantes mismos que en caso de ser utilizados han de ser previamente aprobados por el Estado de Honduras.
- Equipo de limpieza de playas y costas.

2.2. MARÍTIMO B:

- D
- Barreras de contención: 3,200 m
- Barreras de protección: 3,200 m
- Capacidad de recuperación efectiva diaria: 2,000 m³/día
- Equipamiento de transferencia. Acreditar mediante información del proveedor: tipo, capacidad de bombeo, peso total del equipamiento (incluso fuente de energía), capacidad de recolección, tipo y longitud total y diámetro de mangueras disponibles, estado general del equipo, personal necesario para su operación.
- Disposición o almacenamiento temporal: 2,800 m³.
- Embarcaciones aptas para:
 - ✓ Transporte de barreras.
 - ✓ Tendido de barreras.
 - ✓ Disposición temporal del hidrocarburo recuperado.
- Material Sorbete.
- Dispersantes mismos que en caso de ser utilizados han de ser previamente aprobados por el Estado de Honduras.
- Equipo de limpieza de playas y costas.

3. EQUIPAMIENTO ESPECÍFICO MÍNIMO PARA ACCEDER A LA CATEGORÍA “FLUVIAL Y LACUSTRE”.

3.1. FLUVIAL A:

- Barreras de contención: 3,200 m
- Barreras de protección: 3,200 m
- Capacidad de recuperación efectiva diaria: 2,000 m³/día
- Equipamiento de transferencia. Acreditar mediante información del proveedor: tipo, capacidad de bombeo, peso total del equipamiento (incluso fuente de energía), capacidad de recolección, tipo y longitud total y diámetro de mangueras disponibles, estado general del equipo, personal necesario para su operación.

- Disposición o almacenamiento temporal: 2,800 m³.
- Embarcaciones aptas para:
 - ✓ Transporte de barreras.
 - ✓ Tendido de barreras.
 - ✓ Disposición temporal del hidrocarburo recuperado.
- Material Sorbete.
- Dispersantes mismos que en caso de ser utilizados han de ser previamente aprobados por el Estado de Honduras.
- Equipo de limpieza de playas y costas.

3.1. FLUVIAL B:

- Barreras de contención: 2,900 m
- Barreras de protección: 2,000 m
- Capacidad de recuperación efectiva diaria: 900 m³/día
- Equipamiento de transferencia. Acreditar mediante información del proveedor: tipo, capacidad de bombeo, peso total del equipamiento (incluso fuente de energía), capacidad de recolección, tipo y longitud total y diámetro de mangueras disponibles, estado general del equipo, personal necesario para su operación.
- Disposición o almacenamiento temporal: 1,200 m³.
- Embarcaciones aptas para:
 - ✓ Transporte de barreras.
 - ✓ Tendido de barreras.
 - ✓ Disposición temporal del hidrocarburo recuperado.
- Material Sorbete.
- Dispersantes mismos que en caso de ser utilizados han de ser previamente aprobados por el Estado de Honduras.
- Equipo de limpieza de playas y costas. ✓

3.2. LACUSTRE:

- Barreras de contención: 1,200 m
- Barreras de protección: 1,000 m
- Capacidad de recuperación efectiva diaria: 200 m³/día

- Equipamiento de transferencia. Acreditar mediante información del proveedor: tipo, capacidad de bombeo, peso total del equipamiento (incluso fuente de energía), capacidad de recolección, tipo y longitud total y diámetro de mangueras disponibles, estado general del equipo, personal necesario para su operación.
- Disposición o almacenamiento temporal: 300 m³
- Embarcaciones (OSV) aptas para:
 - ✓ Transporte de barreras.
 - ✓ Tendido de barreras.
 - ✓ Disposición temporal del hidrocarburo recuperado.
- Material Sorbete .
- Dispersantes mismos que en caso de ser utilizados han de ser previamente aprobados por el Estado de Honduras.
- Equipo de limpieza de playas y costas.

4. EQUIPAMIENTO ESPECÍFICO MÍNIMO PARA ACCEDER A LA CATEGORÍA “PUERTO”

- Barreras de contención: 800 m.
- Barreras de protección: 600 m.
- Capacidad de recuperación efectiva diaria: 200 m³/día
- Equipamiento de transferencia. Acreditar mediante información del proveedor: tipo, capacidad de bombeo, peso total del equipamiento (incluso fuente de energía), capacidad de recolección, tipo y longitud total y diámetro de mangueras disponibles, estado general del equipo, personal necesario para su operación.
- Disposición o almacenamiento temporal terrestre: 300 m³.
- Embarcaciones (OSV) aptas para:
 - ✓ Transporte de barreras.
 - ✓ Tendido de barreras.
 - ✓ Disposición temporal del hidrocarburo recuperado (Capacidad Mínima 12m³).
- Material Sorbete .
- Dispersantes mismos que en caso de ser utilizados han de ser previamente aprobados por el Estado de Honduras.
- Equipo de limpieza de playas y costas.

Notas:

- La diferencia entre barreras de contención y barreras de protección no se refiere al diseño de las mismas sino a la función o destino de utilización, vale decir que la barrera de protección

será aquella destinada o reservada a la protección de puntos sensibles a la presencia de hidrocarburos.

- Si bien es requerible dentro del equipo mínimo, contar con embarcaciones aptas, no se especifica cantidad, en virtud de que el número de las mismas, se determinará razonablemente, conforme al tipo de operaciones a realizar y a los equipos a utilizar. Las embarcaciones OSV aptas para la disposición temporal del hidrocarburo recuperado deberán estar diseñadas para tal fin.

ANEXO 7

EQUIPAMIENTO ESPECÍFICO MÍNIMO QUE DEBERÁN POSEER LAS EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS DE CONTROL DE DERRAMES DE SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS PARA ACCEDER A LA INSCRIPCIÓN EN LA CATEGORÍA REGULADA

1. GENERALIDADES

- 1.1. Todo el equipo específico para ser utilizado en tareas de control de derrames de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, debe ser capaz de operar en condiciones meteorológicas normales en el área en la que se desarrollará la operación.
- 1.2. De igual manera todos los medios y equipos adicionales utilizados en las tareas de control de derrames deberán ser capaces de operar en las condiciones esperadas en la categoría o área geográfica para la cual solicita inscripción.
- 1.3. Todo el equipo listado en el Anexo 5 del presente reglamento, será compatible entre sí y debe estar en buenas condiciones operativas y con el mantenimiento preventivo según las recomendaciones del fabricante, debiendo demostrar que pueden encontrarse en el área de operaciones dentro de los tiempos establecidos en los planes de contingencia correspondientes.

2. EQUIPAMIENTO ESPECÍFICO MÍNIMO PARA ACCEDER A LA CATEGORÍA

- 3 Equipos de aire autónomo, incluye cilindro con una capacidad de 2216 psi (mínimo).
- Máscaras fullface con sus respectivos cartuchos.
- 6 Pares de guantes de látex.
- 6 Pares de botas de antiácido (mínimo).
- 6 Cascos de seguridad.
- 2 Trajes nivel "A".
- 2 Trajes nivel "B".
- 2 Trajes nivel "C".
- 4 Respiradores de cara completa.
- 6 Pares de guantes de hule neopreno.
- 1 Rollo de cinta Kepler o gris.
- 1 Paquete de toallitas húmedas (para la limpieza del equipo de aire autónomo).
- 1 Manguera para alimentar alberca.
- 1 Pza. alberca para descontaminar.
- 1 Rollo de cinta para delimitar color Rojo.
- 1 Rollo de cinta para delimitar color Amarilla.
- 8 Conos para señalizar.
- Cintas de delimitación.
- 1 Baumanómetro.
- 1 Estetoscopio.
- 1 medidor de gases para la detección y medición de concentración de gases en espacios confinados.
- 1 Anemómetro para monitorear la dirección del viento.
- 1 Kit completo de parche neumático.
- 1 Kit "C2" para el control de fugas en tuberías.
- Kit de ingreso a espacios confinados.
- 1 Detector de gases.
- 4 Cilindros de repuesto de 2216 psi.
- 1 Binoculares.
- 2 Cepillos para descontaminar.
- Contenedor plástico para el aislamiento de barriles.
- Equipo de protección personal.
- 1 compresor portátil.
- Ropa de trabajo (Pantalón y playera de manga larga u overol y botas de seguridad).