

137. ENMIENDAS A LA CONVENCIÓN INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS

Firma: Londres, 15 de octubre de 1971.

Artículo 1

Se sustituye el texto actual de la definición de "Tierra más próxima", artículo 1, por el siguiente:

"Tierra más próxima". La expresión "desde la tierra más próxima" significa desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate, con la salvedad de que, a los efectos del presente Convenio, "desde la tierra más próxima" significará, a lo largo de la costa nordoriental de Australia, desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado a 11° de latitud sur, 142° 08' de longitud este, hasta un punto de latitud 10° 35' sur, longitud 141° 55' este; desde allí a un punto en latitud 10° 00' sur, longitud 142° 00' este; y luego sucesivamente, a latitud 9° 10' sur, longitud 143° 52' este, latitud 9° 00' sur, longitud 144° 30' este; latitud 13° 00' sur, longitud 144° 00' este; latitud 15° 00' sur, longitud 146° 00' este; latitud 18° 00' sur, longitud 147° 00' este; latitud 21° 00' sur, longitud 153° 00' este y, finalmente, desde esta posición hasta un punto de la costa de Australia de latitud 24° 42' sur, longitud 153° 15' este.

Artículo 3

Se sustituye el texto actual del inciso iv), párrafo a) del artículo 3 por el siguiente:

iv) que la descarga se efectúe lo más lejos posible de la tierra más próxima.

Se añade el siguiente nuevo artículo 6 bis:

Artículo 6 bis

1. Todo buque tanque al que se aplique el presente Convenio, cuyo contrato de construcción se formalice en la fecha de entrada en vigor

de este artículo o después de esa fecha, será construido de acuerdo con las disposiciones del anexo C. Además, todo buque tanque al que se aplique el presente Convenio, cuyo contrato de construcción se formalice antes de la fecha de entrada en vigor de este artículo o de no haber contrato, cuya quilla se coloque, o esté en una fase similar de construcción, antes de la entrada en vigor del artículo tendrá que cumplir con las disposiciones del anexo C, en el plazo de dos años después de esa fecha si dicho buque tanque entra en una de las siguientes categorías:

- a) un buque tanque que se entregue después del 1 de enero de 1977; o
- b) un buque tanque que cumpla las dos condiciones siguientes:
 - i) que se entregue a más tardar el 1 de enero 1977; y
 - ii) cuyo contrato de construcción se haya formalizado después del 1 de enero de 1972 y de no haber contrato, cuya quilla se coloque, o se encuentre en una fase equivalente o similar de construcción, después del 30 de junio de 1972.

2. Un buque tanque que según el párrafo 1 de este artículo tenga que ser construido de acuerdo con el anexo C y se construya así, llevará a bordo un certificado expedido o autorizado por el gobierno contratante competente en el que se certifique tal cumplimiento. Todo buque tanque que según el párrafo 1 de este artículo no tenga que ser construido de acuerdo con el anexo C llevará a bordo un certificado que declare dicha circunstancia expedido o autorizado por el gobierno contratante competente; si el buque tanque cumple con el anexo C, aunque no tuviera obligación de cumplir, llevará a bordo un certificado expedido o autorizado por el gobierno contratante competente en el que se certifique que, en efecto, el buque cumple con el anexo C. Un gobierno contratante no permitirá el tráfico comercial de buques tanque de su pabellón a no ser que lleven a bordo el certificado correspondiente.

3. Los certificados expedidos por autoridad delegada de un gobierno contratante serán aceptados por los demás gobiernos contratantes para todos los efectos a que se refiere el presente Convenio. Los demás gobiernos contratantes les concederán el mismo vigor que si ellos mismos los hubiesen expedido.

4. Si un gobierno contrante tiene razones claras para pensar que un buque tanque que según el párrafo 1 de este artículo tenga que ser construido según el anexo C, no cumple de hecho con el anexo C cuando entre en los puertos de su territorio o use terminales costafuera sometidos a su control, puede solicitar una consulta al gobierno del pa-

bellón del buque. Si después de dicha consulta, o de otra manera, el gobierno contratante se convence de que el buque tanque no cumple con el anexo C puede negarle acceso a los puertos en sus aguas territoriales o terminales costafuera sometidos a su control hasta quedar satisfecho de que el buque cumple.

Se añade el siguiente nuevo anexo C:

ANEXO C

Normas sobre disposición de los tanques y limitación de su capacidad

1. Dimensión de la avería supuesta

En los siguientes párrafos se suponen tres dimensiones de la extensión de la avería sufrida por un paralelepípedo flotante a causa de abordaje o varada. En el caso de varada, se fijan dos condiciones que deben aplicarse individualmente a las porciones definidas del buque. Estos valores representan la avería máxima supuesta en tales accidentes y se deben utilizar para determinar mediante ensayo, en todas las ubicaciones concebibles, cuál sería la peor combinación de compartimientos afectados por el accidente.

1.1 Abordaje

Dimensión longitudinal (l_c) $\frac{1}{3}L_2$ ó 14,5 metros
de ambas la que sea menor

Dimensión transversal (t_c) $\frac{B}{5}$ ó 11,5 metros
(desde el costado hacia el interior del buque, en sentido perpendicular al eje longitudinal del mismo, al nivel de la línea de carga) de ambas la que sea menor

Dimensión vertical (v_c) desde la línea de base hacia arriba sin limitación

1.2 Varada

Para 0,3L desde la perpendicular de proa
Cualquier otra parte del buque

Dimensión longitudinal (l_c)	$\frac{L}{10}$	5 metros
Dimensión transversal (t_s)	$\frac{B}{6}$ ó 10 metros de ambas la que sea menor	5 metros
Dimensión vertical desde la línea de base (v_s)	$\frac{B}{15}$ ó 6 metros de ambas la que sea menor, en cualquier parte del buque	

L, B (en metros) y la perpendicular se definen en la Regla 3 del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966.

2. *Derrame hipotético de hidrocarburos de los tanques que se suponen afectados como resultado del accidente.*

El derrame hipotético de hidrocarburo en el caso de abordaje (O_c) y varada (O_s) se calculará con las fórmulas siguientes y para los compartimientos dañados en cada hipótesis de ubicación de la avería, tal como se define en la sección 1.

2.1 *Abordaje*

$$O_c = \Sigma W_i + EK_i C_i \dots\dots\dots (1)$$

2.2 *Varada*

$$O_s = \frac{1}{3}(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \dots\dots\dots (2)$$

siendo: W_i = volumen (en metros cúbicos) de un tanque lateral que se supone alcanzado por la avería supuesta en la sección 1; en el caso de un tanque de lastre limpio W_i puede tomarse igual a cero,

C_i = volumen (en metros cúbicos) de un tanque central que se supone alcanzado por la avería supuesta en la sección 1; para un tanque de lastre limpio C_i puede tomarse igual a cero,

$K = 1 - \frac{b_i}{t_c}$; si b_i es igual o mayor que t_c , K_i será a cero,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$; si h_i es igual o mayor que v_c , Z será igual a cero,

b_i = anchura (en metros) del tanque lateral considerado,

h_i = profundidad mínima (en metros) del doble fondo considerado; si no hay doble fondo h_i será igual a cero,

tanque lateral = todo tanque adyacente al forro del cero,

tanque central = todo tanque situado del lado interior de un mamparo longitudinal.

2.3 Normas especiales

2.3.1 Si hay un espacio vacío o tanque de lastre de agua limpia de una longitud menor que l_c tal como se define en 1.1, situado entre tanques laterales de petróleo. O_c en la fórmula (1) se puede calcular suponiendo que W_i expresa el volumen real de uno de esos tanques (si son de la misma capacidad) o el menor de los dos (si diferente) adyacentes a tal espacio multiplicado por S_i , tal como se define seguidamente, y tomando para los demás tanques laterales interesados por el abordaje el valor del volumen real total.

$$S_i = 1 \frac{l_i}{l_i} -$$

siendo: l_i = longitud (en metros) del espacio vacío a del tanque de lastre limpio considerado.

2.3.2 a) Sólo ofrecerán garantía aquellos tanques de doble fondo, que estén vacíos o contengan agua limpia si van cargados los tanques superiores.

b) Si el doble fondo no se extiende a todo lo largo y ancho del tanque interesado, se considerará como inexistente y el volumen de los tanques situados encima de la avería de varada se incluirá en la fórmula (2) aun cuando el tanque no se considere dañado, debido a existencia de tal doble fondo parcial.

c) No es necesario incluir en la determinación del valor de h_i los pozos de aspiración a condición de que no tengan un área excesiva y sólo se extiendan bajo el tanque una distancia mínima y en ningún caso superior a la mitad de la altura del doble fondo. Si la profundidad del pozo de aspiración es superior a la mitad de la altura del doble fondo, se tomará h_i igual a la altura del doble fondo menos la altura del pozo. Si las tuberías para el servicio de dichos pozos corren por dentro del doble fondo tendrán válvulas u otros dispositivos de cierre situados en el punto de conexión al tanque que sirvan para impedir el derrame de hidrocarburos en el caso de que la tubería sufra daños con la varada. Estas tuberías se instalarán en alto lo más lejos posible del forro del fondo.

2.3.3 Si la avería de varada interesa simultáneamente a cuatro tanques centrales, el valor de O_s se puede calcular por medio de la fórmula;

$$O_s = \frac{1}{4} (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \dots \dots \dots (3)$$

2.3.4 La Administración puede aceptar como medio para reducir el derrame de petróleo en caso de varada, un sistema de trasvase de cargamento provisto de una aspiración de emergencia de gran potencia en cada tanque de carga capaz de transferir el petróleo de uno o varios tanques dañados a tanques de lastre separados o a otros tanques de carga del buque que estén disponibles, siempre que pueda asegurarse que éstos últimos tienen suficiente reserva de capacidad. Este sistema sólo será aceptable si ofrece capacidad para transferir, en dos horas, una cantidad de petróleo igual a la mitad del mayor de los tanques siniestrados, dejando disponible una capacidad equivalente de recepción en los tanques de lastre separados o en los de carga. La garantía concedida al sistema se limitará a permitir el cálculo de O_s a partir de la fórmula (3). Las tuberías para aspiraciones de este tipo se instalarán a una altura al menos igual a la dimensión vertical de la varada v_s .

La administración suministrará a la Organización la información correspondiente a los sistemas y dispositivos que haya aceptado para que sea puesta en conocimiento de los demás gobiernos contratantes.

3. Limitación de capacidad de los tanques de carga

3.1 Limitación del derrame hipotético de petróleo

El derrame hipotético de hidrocarburo, O_c u O_s , calculado con las fórmulas en la sección 2 no será superior a 30,000 metros cúbicos ó $400\sqrt[3]{DW}$, si este valor es mayor, pero limitado a un máximo de 40,000 metros cúbicos. En esta fórmula el peso muerto (DW) se expresará en toneladas métricas.

3.2 Limitación del volumen de cada tanque por separado

El volumen de un tanque lateral no será superior al setenta y cinco por ciento del límite del derrame hipotético indicado en 3.1. El volumen de un tanque central no será superior a los 50,000 metros cúbicos.

3.3 Limitación de la longitud del tanque

La longitud de cada tanque no será superior a 10 metros o a uno de los siguientes valores, si son mayores:

a) si no hay mamparo longitudinal:

$$0,1L$$

b) si sólo hay un mamparo longitudinal central:

$$0,15 L$$

c) si hay dos o más mamparos longitudinales:

i) para los tanques laterales:

$$0,2L$$

ii) para los tanques centrales:

1) si $\frac{b_i}{B}$ es igual o mayor es menor que $\frac{1}{5}$:

$$0,2L$$

2) si $\frac{b_i}{B}$ es menor que $\frac{1}{5}$:

— cuando no haya mamparo longitudinal central:

$$\left(0,5\frac{b_i}{B} + 0,1\right)L$$

— cuando haya mamparo longitudinal central:

$$\left(0,25\frac{b_i}{B} + 0,15\right)L$$