

I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

6196

INSTRUMENTO de aceptación de España de los anejos III, IV y V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente protocolo de 1978 y publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 17 de octubre de 1984.

JUAN CARLOS I
REY DE ESPAÑA

Concedida por las Cortes Generales la autorización prevista en el artículo 94.1 de la Constitución y, por consiguiente, cumplidos los requisitos exigidos por la legislación española, extendiendo el presente Instrumento de Aceptación de España de los anejos III, IV y V del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, hecho en Londres el 2 de noviembre de 1973,

En fe de lo cual firmo el presente Instrumento, debidamente sellado y refrendado por el infrascrito Ministro de Asuntos Exteriores.

Dado en Madrid a veintisiete de diciembre de mil novecientos noventa.

El Ministro de Asuntos Exteriores,
FRANCISCO FERNANDEZ ORDÓÑEZ

JUAN CARLOS R.

ANEXO III

Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por vía marítima en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones-cisterna o vagones-tanque

REGLA 1. AMBITO DE APLICACIÓN

1. A menos que se disponga expresamente otra cosa, las reglas del presente anexo se aplicarán a todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones-cisterna o vagones-tanque.

2. Este transporte de sustancias perjudiciales estará prohibido a menos que se realice de acuerdo con las disposiciones del presente anexo.

3. A fin de complementar las disposiciones del presente anexo, el Gobierno de cada Parte en el Convenio publicará, o hará publicar, prescripciones detalladas relativas a embalaje, marcado y etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas, excepciones y notificación con objeto de prevenir o reducir a un mínimo la contaminación del medio marino por las sustancias perjudiciales.

4. A los efectos del presente anexo, los recipientes vacíos, así como los contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna y vagones-tanque que hayan servido anteriormente para el transporte de sustancias perjudiciales serán tratados como si fueran sustancias perjudiciales a menos que se hayan tomado precauciones adecuadas para garantizar que no contienen ningún residuo peligroso para el medio marino.

REGLA 2. EMBALAJE

Los embalajes, contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna y vagones-tanque serán de tipo idóneo para que, habida cuenta de su contenido específico, resulten mínimos los riesgos de dañar el medio marino.

REGLA 3. MARCADO Y ETIQUETADO

Todos los paquetes, ya sean expedidos por separado, por unidades de carga o en contenedores, así como los contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna y vagones-tanque que contengan alguna sustancia perjudicial, irán marcados de forma duradera con el nombre técnico correcto de dicha sustancia (a este fin no se utilizarán las denominaciones comerciales) y llevarán también una etiqueta o estarcido que indiquen de forma distintiva que su contenido es peligroso. Para completar esta identificación se podrán emplear otros medios como, por ejemplo, el número asignado por las Naciones Unidas a la sustancia en cuestión.

REGLA 4. DOCUMENTACIÓN

1. En todos los documentos relativos al transporte marítimo de sustancias perjudiciales en los que se mencionen estas sustancias se utilizará el nombre técnico correcto de las mismas (no sus nombres comerciales).

2. Los documentos de embarque presentados por el expedidor incluirán un certificado o declaración de que el cargamento cuyo transporte se solicita está debidamente empaquetado, marcado y etiquetado, y en las condiciones de transporte exigidas para que sean mínimos los riesgos de dañar el medio marino.

3. Todo buque que transporte sustancias perjudiciales llevará una lista o manifiesto especial enumerando las sustancias perjudiciales que haya a bordo y la situación de las mismas. En lugar de esta lista o manifiesto especial se podrá utilizar un plano detallado de estiba que muestre la situación de todas las sustancias perjudiciales a bordo. El propietario del buque o su agente en tierra conservará también copias de dichos documentos hasta que las sustancias perjudiciales hayan sido descargadas.

4. En caso de que el buque lleve lista o manifiesto especial, o plano detallado de estiba, de acuerdo con lo prescrito para el transporte de mercancías peligrosas por el Convenio internacional vigente para la seguridad de la vida humana en el mar, los documentos exigidos a efectos del presente anexo podrán estar combinados con los correspondientes a las mercancías peligrosas. Cuando se combinen los documentos, se establecerá en ellos una clara distinción entre las mercancías peligrosas y las demás sustancias perjudiciales.

REGLA 5. ESTIBA

Las sustancias perjudiciales estarán debidamente estibadas y trincadas, de manera que sean mínimos los riesgos de dañar el medio marino sin disminuir por ello la seguridad del buque y de las personas a bordo.

REGLA 6. LIMITACIONES CUANTITATIVAS

Por fundadas razones científicas y técnicas puede hacerse necesario prohibir el transporte de algunas sustancias perjudiciales muy peligrosas para el medio marino o limitar la cantidad de las mismas que se permita transportar en un solo buque. Al determinar la cantidad admisible en estos casos se tendrán en cuenta el tamaño, la construcción y el equipo del buque, así como el embalaje y las propiedades intrínsecas de cada sustancia.

REGLA 7. EXCEPCIONES

1. La descarga por echazón de las sustancias perjudiciales transportadas en paquetes, contenedores, tanques portátiles, camiones-cisterna o vagones-tanque estará prohibida a menos que sea necesaria para proteger la seguridad del buque o salvar vidas en el mar.

2. A reserva de las disposiciones del presente Convenio se tomarán medidas adecuadas, de acuerdo con las propiedades físicas, químicas y biológicas de las sustancias perjudiciales, para reglamentar la expulsión al mar de las aguas de limpieza de derrames, a condición de que el cumplimiento de tales medidas no disminuya la seguridad del buque y de las personas a bordo.

REGLA 8. NOTIFICACIÓN

En relación con sustancias perjudiciales determinadas que pueda designar el Gobierno de una Parte en el Convenio, el Capitán o el propietario del buque, o su agente, notificará a la autoridad portuaria competente la intención de cargar o descargar tales sustancias con veinticuatro horas por lo menos de antelación.

RELACIÓN DE ESTADOS PARTE

Estados	Fecha depósito instrumentos
Argelia	31- 1-1989
Antigua y Barbuda	29- 1-1988
Austria	27- 5-1988
Bélgica	27-10-1988

Estados	Fecha depósito instrumentos
Colombia	27- 7-1981
Costa de Marfil	5-10-1987
Checoslovaquia	2- 7-1984
República Popular Democrática de Corea	1- 5-1985
Dinamarca	27-11-1980
Islas Faroe	25- 4-1985
Ecuador	18- 5-1990
Egipto	7- 8-1986
España	21- 1-1991
Finlandia	20- 9-1983
Francia	25- 9-1981
Gabón	26- 4-1983
Alemania	21- 1-1982
Grecia	23- 9-1982
Hungría	14- 1-1985
Islandia	30- 6-1989
Italia	1-10-1982
Japón	9- 6-1983
Libano	18- 7-1983
Islas Marshall	26- 4-1988
Países Bajos	19- 4-1988
Aruba	19- 4-1988
Antillas Neerlandesas	19- 4-1988
Noruega	15- 7-1980
Omán	13- 3-1984
Panamá	20- 2-1985
Perú	25- 4-1980
Polonia	1- 4-1986
Portugal	22-10-1987
San Vicente y Granadinas	28-10-1983
Suriname	4-11-1988
Suecia	9- 6-1980
Suiza	30- 4-1990
Togo	9- 2-1990
Túnez	10-10-1980
Tuvalu	22- 8-1985
URSS	14- 8-1987
Reino Unido	27- 5-1986
Bermudas	23- 6-1988
Islas Caimán	23- 6-1988
Gibraltar	1-12-1988
Uruguay	30- 4-1979
Yugoslavia	31-10-1980

ANEXO IV

Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques

REGLA 1. DEFINICIONES

A los efectos de este anexo:

1. Por «buque nuevo» se entiende:

a) Un buque cuyo contrato de construcción se formaliza, o de no haberse formalizado un contrato de construcción, un buque cuya quilla sea colocada o que se halle en fase análoga de construcción, en la fecha de entrada en vigor de este anexo o posteriormente; o

b) Un buque cuya entrega tenga lugar una vez transcurridos tres años o más después de la fecha de entrada en vigor de este anexo.

2. Por «buque existente» se entiende un buque que no es un buque nuevo.

3. Por «aguas sucias» se entiende:

a) Desagües y otros residuos procedentes de cualquier tipo de inodoros, urinarios y tazas de WC.

b) Desagües procedentes de lavabos, lavaderos y conductos de salida situados en cámara de servicios médicos (dispensario, hospital, etc.).

c) Desagües procedentes de espacios en que se transporten animales vivos.

d) Otras aguas residuales cuando estén mezcladas con las de desagüe arriba definidas.

4. Por «tanque de retención» se entiende todo tanque utilizado para recoger y almacenar aguas sucias.

5. «Tierra más próxima». La expresión «de la tierra más próxima» significa desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate, de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente

Convenio «de la tierra más próxima» significará, a lo largo de la costa nordeste de Australia, desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en latitud 11° Sur, longitud 142° 08' 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 en latitud 24° 42' Sur, longitud 153° 15' Este.

REGLA 2. AMBITO DE APLICACIÓN

Las disposiciones del presente anexo se aplicarán a:

a) i) Los buques nuevos cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 200 toneladas.

ii) Los buques nuevos cuyo arqueo bruto sea menor de 200 toneladas que estén autorizados para transportar más de 10 personas.

iii) Los buques nuevos que, sin tener arqueo bruto medido, estén autorizados para transportar más de 10 personas, y a

b) i) Los buques existentes cuyo arqueo bruto sea superior a 200 toneladas, diez años después de la fecha de entrada en vigor del presente anexo.

ii) Los buques existentes cuyo arqueo bruto sea menor de 200 toneladas que estén autorizados para transportar más de 10 personas, diez años después de la fecha de entrada en vigor del presente anexo, y a

iii) Los buques existentes que, sin tener arqueo bruto medido, estén autorizados para transportar más de 10 personas, diez años después de la fecha de entrada en vigor del presente anexo.

REGLA 3. VISITAS

1. Todo buque que esté sujeto a las disposiciones del presente anexo y que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras partes en el Convenio, será objeto de las visitas que se especifican a continuación:

a) Una visita inicial, antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el Certificado prescrito en la regla 4 del presente anexo, la cual incluirá una inspección del mismo para garantizar que:

i) Si el buque está equipado con una instalación para el tratamiento de las aguas sucias, dicha instalación cumple las prescripciones operativas estipuladas de acuerdo con las normas y los métodos de ensayo elaborados por la organización.

ii) Si el buque está dotado de una instalación para desmenuzar y desinfectar las aguas sucias, dicha instalación es de un tipo homologado por la Administración.

iii) Si el buque está equipado con un tanque de retención, dicho tanque tiene capacidad suficiente, a juicio de la Administración, para retener todas las aguas sucias, habida cuenta del servicio que presta, el buque, el número de personas a bordo del mismo y otros factores pertinentes. El tanque de retención estará dotado de medios para indicar visualmente la cantidad del contenido y que.

iv) El buque está dotado de un conducto que corra hacia el exterior en forma adecuada para descargar las aguas sucias en las instalaciones de recepción y que dicho conducto está provisto de una conexión universal a tierra conforme a lo prescrito en la regla 11 del presente anexo.

Esta visita permitirá asegurarse de que los equipos e instalaciones, así como su distribución y los materiales empleados, cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente anexo.

b) Visitas periódicas, a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, encaminadas a garantizar que los equipos, instalaciones y su distribución así como los materiales empleados cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del presente anexo. Sin embargo, en caso de que se prorrogue la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973) de conformidad con lo preceptuado por las reglas 7 2) o 4) del presente anexo, el intervalo de las visitas periódicas podrá ser ampliado en consecuencia.

2. Respecto a los buques que no estén sujetos a las disposiciones del párrafo 1 de esta regla, la Administración dictará medidas apropiadas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones del presente anexo.

3. Las visitas a los buques relativas a la aplicación de las disposiciones del presente anexo serán llevadas a cabo por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración puede confiar dichas visitas bien a inspectores nombrados a este fin o a organizaciones

reconocidas por ella. En cualquier caso, la Administración interesada garantiza plenamente la escrupulosidad y eficiencia de las visitas.

4. Una vez efectuada cualquiera de las visitas al buque que se exigen en esta regla, no se podrá realizar ningún cambio de importancia en los equipos, instalaciones y su distribución o materiales inspeccionados, salvo las reposiciones normales de tales equipos o instalaciones, sin la aprobación de la Administración.

REGLA 4. EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS

1. A todo buque que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, una vez visitado de acuerdo con las disposiciones de la regla 3 del presente anexo, se le expedirá un Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973).

2. Tal Certificado será expedido por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella. En cualquier caso, la Administración asume la total responsabilidad del Certificado.

REGLA 5. EXPEDICIÓN DEL CERTIFICADO POR OTRO GOBIERNO

1. El Gobierno de una Parte en el Convenio puede, a requerimiento de la Administración, hacer visitar un buque y, si estima que cumple las disposiciones del presente anexo, expedir o autorizar la expedición a ese buque de un Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973) de conformidad con el presente anexo.

2. Se remitirán, lo antes posible, a la Administración que haya pedido la visita una copia del Certificado y otra del informe de inspección.

3. Se hará constar en el Certificado que ha sido expedido a petición de la Administración y se le dará la misma fuerza e igual validez que el expediente de acuerdo con la regla 4 del presente anexo.

4. No se expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973) a ningún buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte.

REGLA 6. MODELO DEL CERTIFICADO

El Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973) se redactará en un idioma oficial del país que lo expida conforme al modelo que figura en el apéndice del presente anexo. Si el idioma utilizado no es el francés o el inglés el texto incluirá una traducción en uno de estos dos idiomas.

REGLA 7. VALIDEZ DEL CERTIFICADO

1. El Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973) se expedirá para un periodo de validez estipulado por la Administración; este periodo no excederá de cinco años desde la fecha de expedición, salvo en los casos previstos en los párrafos 2, 3 y 4 de esta regla.

2. Si un buque, en la fecha de expiración de su Certificado, no se encuentra en un puerto o terminal mar adentro sometidos a la jurisdicción de la Parte en el Convenio cuyo pabellón tenga el buque derecho a enarbolar, la Administración podrá prorrogar la validez del Certificado. Esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda seguir viaje y llegar al Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar, o en el que vaya a ser inspeccionado, y aun así sólo en caso de que estime oportuno y razonable hacerlo.

3. Ningún Certificado podrá ser prorrogado con el citado fin por un periodo superior a cinco meses y el buque al que se haya concedido tal prórroga no estará autorizado, cuando llegue al Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar o al puerto en el que vaya a ser inspeccionado, a salir de ese puerto o Estado sin obtener antes un Certificado nuevo.

4. Todo Certificado que no haya sido prorrogado de acuerdo con las disposiciones del párrafo 2 de esta regla podrá ser prorrogado por la Administración para un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de expiración indicada en el mismo.

5. El Certificado dejará de tener validez si se hacen alteraciones importantes en los equipos, instalaciones y su distribución o materiales prescritos, salvo las reposiciones normales de tales equipos o instalaciones, sin la aprobación de la Administración.

6. Todo Certificado expedido a un buque perderá su validez desde el momento en que abandere dicho buque en otro Estado, salvo en los casos previstos en el párrafo 7 de esta regla.

7. Al abanderarse un buque en otra Parte, el Certificado sólo tendrá validez hasta vencer un plazo máximo de cinco meses, si no caduca antes dicho Certificado, o hasta que la Administración expida otro Certificado si esta condición se cumple antes. Tan pronto como sea posible después del nuevo abanderamiento, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón había tenido el buque derecho a enarbolar hasta entonces remitirá a la Administración una copia del Certificado que llevaba el buque antes de cambiar de pabellón y, a ser posible, una copia del informe de inspección correspondiente.

REGLA 8. DESCARGA DE AGUAS SUCIAS

1. A reserva de las disposiciones de la regla 9 del presente anexo, se prohíbe la descarga de aguas sucias en el mar a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

a) Que el buque efectúe la descarga a una distancia superior a 4 millas marinas de la tierra más próxima si las aguas sucias han sido previamente desmenuzadas y desinfectadas mediante un sistema homologado por la Administración, de acuerdo con la regla 3, 1, a), o a distancia mayor de 12 millas marinas si no han sido previamente desmenuzadas ni desinfectadas. En cualquier caso, las aguas sucias que hayan estado almacenadas en los tanques de retención no se descargarán instantáneamente, sino a un régimen moderado, hallándose el buque en ruta navegando a velocidad no menor de 4 nudos. Dicho régimen de descarga será aprobado por la Administración basándose en normas elaboradas por la Organización, o

b) Que el buque utilice una instalación para el tratamiento de las aguas sucias que haya sido certificada por la Administración en el sentido de que cumple las prescripciones operativas mencionadas en la regla 3, 1, a), i), del presente anexo, y

i) Que se consignen en el certificado de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973) los resultados de los ensayos a que fue sometida la instalación;

ii) Que, además, el efluente no produzca sólidos flotantes visibles, ni ocasione decoloración, en las aguas circundantes, o

c) Que el buque se encuentre en aguas sometidas a la jurisdicción de un Estado y esté descargando aguas sucias cumpliendo prescripciones menos rigurosas que pudiera implantar dicho Estado.

2. Cuando las aguas sucias estén mezcladas con residuos o aguas residuales para los que rijan prescripciones de descarga diferentes, se les aplicarán las prescripciones de descarga más rigurosas.

REGLA 9. EXCEPCIONES

La regla 8 del presente anexo no se aplicará:

a) A la descarga de las aguas sucias de un buque cuando sea necesaria para proteger la seguridad del buque y de las personas que lleve a bordo, o para salvar vidas en el mar.

b) A la descarga de aguas sucias resultantes de averías sufridas por un buque, o por sus equipos, siempre que antes y después de producirse la avería se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo tal descarga.

REGLA 10. INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

1.- Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales se establecerán instalaciones de recepción de aguas sucias con capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.

2. Los Gobiernos de las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones establecidas en cumplimiento de esta regla les parezcan inadecuadas.

REGLA 11. CONEXIÓN UNIVERSAL A TIERRA

Para que sea posible acoplar el conducto de las instalaciones de recepción con el conducto de descarga del buque, ambos estarán provistos de una conexión universal cuyas dimensiones se ajustarán a las indicadas en la siguiente tabla:

Dimensionado universal de bridas para conexiones de descarga

Descripción	Dimensión
Diámetro exterior	210 milímetros.
Diámetro interior	De acuerdo con el diámetro exterior del conducto.
Diámetro de círculo de pernos.	170 milímetros.
Ranuras en la brida	4 agujeros de 18 mm de diámetro equidistantemente colocados en el círculo de pernos del diámetro citado y prolongados hasta la periferia de la brida por una ranura de 18 mm de ancho.
Espesor de la brida	16 milímetros.
Pernos y tuercas: Cantidad y diámetro	4 de 16 mm de diámetro y de longitud adecuada.

La brida estará proyectada para acoplar conductos de un diámetro interior máximo de 10 milímetros y será de acero u otro material equivalente con una cara plana. La brida y su empaquetadura se calcularán para una presión de servicio de 6 kg/cm².

Para los buques cuyo puntal de trazado sea igual o inferior a 5 metros, el diámetro interior de la conexión de descarga podrá ser de 38 milímetros.

APENDICE DEL ANEXO IV

Modelo de certificado

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR AGUAS SUCIAS (1973)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, con la autorización del Gobierno de

(Nombre oficial completo del país)

por (Título oficial completo de la persona u Organización competente autorizada en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973)

Nombre del buque	Señal distintiva (número o letra)	Puerto de matrícula	Arqueo bruto	Número de personas que el buque está autorizado a transportar

Buque nuevo/existente *
 Fecha del contrato de construcción
 Fecha en que se puso la quilla o en que estuvo el buque en fase análoga de construcción
 Fecha de entrega

* Táchese la designación que no corresponda.

CERTIFICO:

1. Que el buque está equipado con una instalación de tratamiento de aguas sucias/un desmenzador/un tanque de retención y conducto de descarga conforme a lo dispuesto en los incisos i) a iv) de la regla 3, 1, a), del anexo IV del Convenio, según se indica a continuación:

a) (1) Descripción de la instalación para el tratamiento de aguas sucias:

Tipo de instalación
 Nombre del fabricante
 La instalación de tratamiento de aguas sucias está homologada por la Administración y se ajusta a las siguientes normas en materia de efluentes (2):

b) (1) Descripción del desmenzador:

Tipo de desmenzador
 Nombre del fabricante
 Calidad de las aguas sucias después de la desinfección

c) (1) Descripción de los equipos del tanque de retención:

Capacidad total del tanque de retención m³.
 Emplazamiento

d) Un conducto para la descarga de aguas sucias en una instalación de recepción provisto de conexión universal a tierra.

2. Que el buque ha sido inspeccionado de conformidad con las disposiciones de la regla 3 del anexo IV del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, relativas a la prevención de la contaminación por aguas sucias, y que la inspección ha permitido comprobar que el equipo del buque y el estado del mismo son satisfactorios en todos los aspectos y que el buque cumple con las prescripciones aplicables del anexo IV del citado Convenio.

(1) Táchese según proceda.
 (2) Se indicarán los parámetros correspondientes.

Este certificado tiene validez hasta
 Expedido en
 (Lugar de expedición del certificado)

19.....
 (Firma del funcionario que expida el certificado)

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

De acuerdo con las disposiciones de la regla 7, 2 y 4, del anexo IV del Convenio, la validez del presente certificado se prorrogará hasta:

Firmado
 (Firma del funcionario debidamente autorizado)

Lugar
 Fecha

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

RELACIÓN DE ESTADOS PARTE

Estados	Fecha depósito Instrumento
Argelia	31- 1-1989
Antigua y Barbuda	29- 1-1988
Austria	27- 5-1988
Colombia	27- 7-1981
Costa de Marfil	5-10-1987
Checoslovaquia	2- 7-1984
República Popular Democrática de Corea	1- 5-1985
Dinamarca	27-11-1980
Islas Faroe	25- 4-1985
Ecuador	18- 5-1990
Egipto	7- 8-1986
España	21- 1-1991
Finlandia	20- 9-1983
Francia	25- 9-1981
Gabón	26- 4-1983
Alemania	21- 1-1982
Grecia	23- 9-1982
Hungría	14- 1-1985
Italia	1-10-1982
Japón	9- 6-1983
Libano	18- 7-1983
Islas Marshall	26- 4-1988
Omán	13- 3-1984
Panamá	20- 2-1985
Perú	25- 4-1980
Polonia	1- 4-1986
Portugal	22-10-1987
San Vicente y Granadinas	28-10-1983
Surinam	4-11-1988
Suecia	9- 6-1980
Togo	9- 2-1990
Túnez	10-10-1980
Tuvalu	22- 8-1985
URSS	14- 8-1987
Uruguay	30- 4-1979
Yugoslavia	31-10-1980

ANEXO V

Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques

REGLA 1. DEFINICIONES

A los efectos del presente anexo:

1. Por «basuras» se entiende toda clase de restos de víveres -salvo el pescado fresco y cualesquiera porciones del mismo- así como los residuos resultantes de las faenas domésticas y trabajo rutinario del buque en condiciones normales de servicio, los cuales suelen echarse continua o periódicamente; este término no incluye las sustancias definidas o enumeradas en otros anexos del presente Convenio.

2. «Tierra más próxima». La expresión «de la tierra más próxima» significa desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate, de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente Convenio, «de la tierra más próxima» significará, a lo largo de la costa nordeste de Australia, desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en latitud 11° Sur, longitud 142° 08' Este, hasta un punto de latitud 10° 35' Sur, longitud 141° 55' Este; desde allí a un punto de 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 en latitud 24° 42' Sur, longitud 153° 15' Este.

3. Por «zona especial» se entiende cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por las basuras. Son zonas especiales las enumeradas en la regla 5 del presente anexo.

REGLA 2. AMBITO DE APLICACIÓN

Las disposiciones de este anexo se aplicarán a todos los buques.

REGLA 3. DESCARGA DE BASURAS FUERA DE LAS ZONAS ESPECIALES

1. A reserva de lo dispuesto en las reglas 4, 5 y 6 del presente anexo:

a) Se prohíbe echar al mar toda materia plástica, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la cabullería y redes de pesca de fibras sintéticas y las bolsas de plástico para la basura.

b) Las basuras indicadas a continuación se echarán tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, prohibiéndose en todo caso hacerlo si la tierra más próxima se encuentra a menos de:

i) 25 millas marinas, cuando se trate de tablas y forros de estiba y materiales de embalaje que puedan flotar.

ii) 12 millas marinas, cuando se trate de los restos de comidas y todas las demás basuras, incluidos productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza doméstica y cualquier otro desecho por el estilo.

c) Las basuras indicadas en el inciso ii), del apartado b), de la presente regla podrán ser echadas al mar siempre que hayan pasado previamente por un desmenuzador o triturador y ello se efectúe tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, prohibiéndose en todo caso hacerlo si la tierra más próxima se encuentra a menos de 3 millas marinas. Dichas basuras estarán lo bastante desmenuzadas o trituradas como para pasar por cribas con mallas no mayores de 25 milímetros.

2. Cuando las basuras estén mezcladas por otros residuos para los que rijan distintas prescripciones de eliminación o descarga se aplicarán las prescripciones más rigurosas.

REGLA 4. PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA LA ELIMINACIÓN DE BASURAS

1. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 de esta regla se prohíbe echar al mar cualesquiera materias reguladas por el presente anexo desde las plataformas, fijas o flotantes, dedicadas a la exploración, explotación y consiguiente tratamiento, en instalaciones mar adentro, de los recursos minerales de los fondos marinos, y desde todo buque que se encuentre atracado a dichas plataformas o esté a menos de 500 metros de distancia de las mismas.

2. Los restos de comida previamente pasados por un desmenuzador o triturador podrán echarse al mar desde tales plataformas, fijas o flotantes, cuando estén situadas a más de 12 millas de tierra y desde todo buque que se encuentre atracado a dichas plataformas o esté a menos de 500 metros de las mismas. Dichos restos de comida estarán lo bastante desmenuzados o triturados como para pasar por cribas con mallas no mayores de 25 milímetros.

REGLA 5. ELIMINACIÓN DE BASURAS EN LAS ZONAS ESPECIALES

1. A los efectos del presente anexo, las zonas especiales son el mar Mediterráneo, el mar Báltico, el mar Negro, el mar Rojo y la «zona de los Golfos», según se definen a continuación:

a) Por zona del mar Mediterráneo se entiende este mar propiamente dicho, con sus golfos y mares interiores, situándose la divisoria con el mar Negro en el paralelo 41° N y el límite occidental en el meridiano 5° 36' W que pasa por el estrecho de Gibraltar.

b) Por zona del mar Báltico se entiende este mar propiamente dicho, con los golfos de Botnia y de Finlandia y la entrada al Báltico hasta el paralelo que pasa por Skagen, en el Skagerrak, a 57° 44' 8" N.

c) Por zona del mar Negro se entiende este mar propiamente dicho, separado del Mediterráneo por la divisoria establecida en el paralelo 41° N.

d) Por zona del mar Rojo se entiende este mar propiamente dicho, con los golfos de Suez y Aqaba, limitado al sur por la línea loxodrómica entre Ras si Ane (12° 8' 5" N, 43° 19' 6" E) y Husn Murad (12° 40' 4" N, 43° 30' 2" E).

e) Por «zona de los Golfos» se entiende la extensión de mar situada al noroeste de la línea loxodrómica entre Ras al Hadd (22° 30' N, 59° 48' E) y Ras al Fasteh (25° 04' N, 61° 25' E).

2. A reserva de lo dispuesto en la regla 6 del presente anexo:

a) Se prohíbe echar al mar:

i) Toda materia plástica, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la cabullería y redes de pesca de fibras sintéticas y las bolsas de plástico para la basura; y

ii) Todas las demás basuras, incluidos productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza doméstica, tablas y forros de estiba, y materiales de embalaje.

b) Los restos de comidas se echarán al mar tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, pero en ningún caso a distancia menor de 12 millas marinas de la tierra más próxima.

3. Cuando las basuras estén mezcladas con otros residuos para los que rijan distintas prescripciones de eliminación o descarga se aplicarán las prescripciones más rigurosas.

4. Instalaciones y servicios de recepción en las zonas especiales:

a) Los Gobiernos de las Partes en el Convenio que sean ribereñas de una zona especial se comprometen a garantizar que en todos los puertos de la zona especial se establecerán lo antes posible instalaciones y servicios adecuados de recepción, de conformidad con la regla 7 del presente anexo, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los buques que operen en esas zonas.

b) Los Gobiernos de las Partes interesadas notificarán a la Organización las medidas que adopten en cumplimiento del apartado a) de esta regla. Una vez recibidas suficientes notificaciones, la Organización fijará la fecha en que empezarán a regir las prescripciones de esta regla para la zona en cuestión. La Organización notificará a todas las Partes la fecha fijada con no menos de doce meses de antelación.

c) A partir de esa fecha, todo buque que toque también en puertos de dichas zonas especiales en los cuales no se disponga todavía de las citadas instalaciones cumplirá plenamente con las prescripciones de esta regla.

REGLA 6. EXCEPCIONES

Las reglas 3, 4 y 5 del presente anexo no se aplicarán:

a) A la eliminación, echándolas por la borda, de las basuras de un buque cuando ello sea necesario para proteger la seguridad del buque y de las personas que lleve a bordo o para salvar vidas en el mar

b) Al derrame de basuras resultantes de averías sufridas por un buque o por sus equipos siempre que antes y después de producirse la avería se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo tal derrame.

c) A la pérdida accidental de redes de pesca de fibras sintéticas o de materiales sintéticos utilizados para reparar dichas redes, siempre que se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para impedir tal pérdida.

REGLA 7. INSTALACIONES Y SERVICIOS DE RECEPCIÓN

1. Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales se establecerán instalaciones y servicios de recepción de basuras con capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.

2. Los Gobiernos de las Partes notificarán a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones y servicios establecidos en cumplimiento de esta Regla les parezcan inadecuados.

RELACIÓN DE ESTADOS PARTE

Estados	Fecha depósito instrumentos
Argelia	31- 1-1989
Antigua y Barbuda	29- 1-1988
Australia	14- 8-1990
Austria	27- 5-1988

Estados	Fecha depósito instrumentos
Bahamas	12-10-1990
Bélgica	27-10-1988
China	21-11-1988
Colombia	27- 7-1981
Costa de Marfil	5-10-1987
Chipre	22- 6-1989
Checoslovaquia	2- 7-1984
República Popular Democrática de Corea	1- 5-1985
Dinamarca	27-11-1980
Islas Faroe	25- 4-1985
Ecuador	18- 5-1990
Egipto	7- 8-1986
España	21- 1-1991
Estados Unidos	30-12-1987
Finlandia	20- 9-1983
Francia	25- 9-1981
Gabón	26- 4-1983
Alemania	21- 1-1982
Grecia	23- 9-1982
Hungría	14- 1-1985
Islandia	30- 6-1989
Italia	1-10-1982
Japón	9- 6-1983
Libano	18- 7-1983
Islas Marshall	26- 4-1988
Países Bajos	19- 4-1988
Aruba	19- 4-1988
Antillas Neerlandesas	19- 4-1988
Noruega	15- 7-1980
Omán	13- 3-1984
Panamá	20- 2-1985
Perú	25- 4-1980
Polonia	1- 4-1986
Portugal	22-10-1987
San Vicente y Granadinas	28-10-1983
Suriname	4-11-1988
Suecia	9- 6-1980
Suiza	30- 4-1990
Togo	9- 2-1990
Túnez	10-10-1980
Turquía	10-10-1990
Tuvalu	22- 8-1985
URSS	14- 8-1987
Reino Unido	27- 5-1986
Bermudas	23- 6-1988
Islas Caimán	23- 6-1988
Gibraltar	1-12-1988
Uruguay	30- 4-1979
Yugoslavia	31-10-1980

El anexo V entrará en vigor con respecto a España el 21 de abril de 1991. Los anexos III y IV no están aún en vigor.

Lo que se hace público para conocimiento general.
Madrid, 1 de marzo de 1991.—El Secretario general técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores, Javier Jiménez-Ugarte Hernández.

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

6197 *ACUERDO de Cooperación entre el Reino de España y la República Italiana en la lucha contra la droga, firmado en Roma el 3 de junio de 1986, y canje de notas complementario por el que se establece la cláusula de entrada en vigor del Acuerdo. Las fechas de dichas notas son: De 30 de abril de 1987, la española, y de 3 de enero de 1989, la italiana.*

ACUERDO DE COOPERACIÓN ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPUBLICA ITALIANA EN LA LUCHA CONTRA LA DROGA

El Presidente de la Comisión Interministerial para el Plan Nacional contra las Drogas en España, y el Ministro del Interior italiano, en representación de sus respectivos Gobiernos, ponen de manifiesto que ya existe una eficaz cooperación entre ambos países.

No obstante, en vista de la necesidad de poner a punto fórmulas más concretas de coordinación de las actividades de información, prevención y represión acordes con la magnitud y la gravedad del fenómeno de la droga y de dar lugar a las iniciativas orientadas hacia la prevención, atención y rehabilitación de los drogodependientes,

ACUERDAN

1. Por decisión conjunta de los Gobiernos de España y de Italia se constituye una Comisión bilateral entre el Reino de España y la República Italiana para la cooperación en la lucha contra la droga.

2. La Comisión funcionará bajo la supervisión conjunta del Presidente de la Comisión Interministerial para el Plan Nacional contra las Drogas en España y del Ministro del Interior italiano. La Comisión bilateral estará formada por representantes de los Ministerios competentes, por responsables de las Fuerzas del Orden Público y por expertos del sector específico de la droga.

También se podrá invitar a participar a representantes de otros Ministerios y Organismos, siempre que se considere oportuno y tras previo acuerdo de ambos Gobiernos.

La Comisión bilateral se reunirá con una frecuencia de dos veces al año y, si es necesario, podrán convocarse otras reuniones para discutir cuestiones específicas de carácter urgente.

La Comisión bilateral estará integrada por dos Subcomisiones: Una para la lucha contra el tráfico de drogas, y la otra para los problemas socio-sanitarios que plantea la drogodependencia; ambas estarán compuestas por funcionarios expertos en los sectores mencionados que serán designados por los dos Copresidentes de la Comisión.

3. A fin de que la colaboración entre ambos países resulte cada vez más eficaz y concreta en los ámbitos de competencia de la Comisión, la cooperación comprenderá los aspectos preventivos, represivos y de rehabilitación del fenómeno de la droga.

4. Por lo que concierne a la prevención, la colaboración tendrá como objetivos los siguientes puntos:

Intercambio de toda la información existente sobre las acciones emprendidas en ambos países para ayudar a los drogodependientes, haciendo hincapié, sobre todo, en los métodos de prevención.

Entrevistas periódicas de expertos de los dos países con el fin de intercambiar experiencias en el sector de la prevención de las drogodependencias.

Actualización constante y recíproca de los datos sobre la evolución del fenómeno de la droga y también de las metodologías y de las estructuras de organización habilitadas para su prevención.

5. Por lo que respecta a la represión, la colaboración tendrá como objetivos los siguientes puntos:

Intercambio de expertos de las fuerzas de policía para una actualización constante y recíproca del análisis del fenómeno de la droga, así como de las técnicas y estructuras de organización habilitadas para la lucha contra dicho fenómeno.

Intensificación de la colaboración que ya existe entre las respectivas fuerzas de policía, con la elaboración de un plan de trabajo para la cooperación sobre los asuntos específicos que se han de tratar.

Intercambio de visitas del personal de los respectivos organismos especializados de la policía para llevar a cabo actividades conjuntas.

Intercambio continuo de información y de las fuentes de que dicha información proviene, así como de noticias y datos sobre el tráfico ilícito de drogas, dentro de los límites permitidos por los respectivos ordenamientos jurídicos.

Puesta a punto de medidas comunes destinadas a prevenir el blanqueo del dinero negro.

6. Por lo que respecta a la rehabilitación, la colaboración tendrá como objetivos los siguientes puntos:

Programación de encuentros específicos entre quienes trabajan, tanto en el sector público como en el privado, en la recuperación de los drogodependientes, con la posibilidad de organizar en común cursos de formación.

Intercambio periódico de noticias sobre las iniciativas, incluso de orden legislativo, tomadas por los dos países para favorecer a las estructuras que se ocupan de la recuperación de los drogodependientes, haciendo especial referencia a las comunidades terapéuticas y al voluntariado.

Cooperación en el campo de la investigación y de los estudios emprendidos en ambos países para la rehabilitación de los drogodependientes.

Roma, 3 de junio de 1986.

Ernest LLuch
Ministro de Sanidad y Consumo

Oscar Luigi Scalfaro
Ministro del Interior