

## APÉNDICE 2

**Elementos que ha de incluir el acuerdo**

Todo acuerdo oficial por escrito, o equivalente, concertado entre la Administración y la organización reconocida, habrá de incluir, como mínimo, los siguientes elementos:

1. Aplicación.
2. Finalidad.
3. Condiciones generales.
4. Desempeño de las funciones objeto de la autorización:
  - 1.º Funciones acordes con la autorización general.
  - 2.º Funciones acordes con la autorización especial (adicional).
  - 3.º Relación entre las actividades reglamentarias y otras actividades afines de la organización.
  - 4.º Funciones para cooperar con los Estados rectores de puerto a fin de facilitar la rectificación de deficiencias notificadas en relación con la supervisión por el Estado rector del puerto o las discrepancias dentro del ámbito de competencia de la organización.
5. Base jurídica de las funciones objeto de la autorización:
  - 1.º Instrumentos legislativos, reglamentos y disposiciones complementarias.
  - 2.º Interpretaciones.
  - 3.º Casos especiales y soluciones equivalentes.
6. Notificación a la Administración:
  - 1.º Procedimientos de notificación en el caso de autorización general.
  - 2.º Procedimientos de notificación en el caso de autorización especial.
  - 3.º Notificación sobre la clasificación del buque (asignación de clase, alteraciones y anulaciones), según proceda.
  - 4.º Notificación de casos en los que el buque no esté totalmente en condiciones de hacerse a la mar sin poner en peligro al propio buque o a las personas que se hallen a bordo o que presente amenaza irrazonable de daños para el medio ambiente.
  - 5.º Otras notificaciones.
7. Elaboración de reglas y/o reglamentos-información:
  - 1.º Cooperación por lo que respecta a la elaboración de reglas y/o reglamentos-reuniones de coordinación.
  - 2.º Intercambio de reglas y/o reglamentos e información.
  - 3.º Idioma y formato.
8. Otras condiciones:
  - 1.º Remuneración.
  - 2.º Reglas relativas a los procedimientos administrativos.
  - 3.º Confidencialidad.
  - 4.º Responsabilidad.
  - 5.º Responsabilidad financiera.
  - 6.º Entrada en vigor.
  - 7.º Terminación.
  - 8.º Incumplimiento del acuerdo.
  - 9.º Solución de controversias.

- 10.º Empleo de subcontratistas.
- 11.º Publicación del acuerdo.
- 12.º Enmiendas.

9. Especificación de la autorización concedida a la organización por la Administración:

- 1.º Tipo y tamaño del buque.
- 2.º Convenios y otros instrumentos, incluida la legislación nacional pertinente.
- 3.º Aprobación de planos.
- 4.º Aprobación del material y del equipo.
- 5.º Reconocimientos.
- 6.º Expedición de certificados.
- 7.º Medidas correctivas.
- 8.º Retiro de certificados.
- 9.º Notificación.

10. Supervisión por parte de la Administración de las funciones delegadas a la organización:

- 1.º Documentación del sistema de garantía de calidad.
- 2.º Acceso a las instrucciones, circulares y directrices internas.
- 3.º Acceso a la documentación de la organización sobre la flota de la Administración.
- 4.º Cooperación con la inspección y labor de verificación de la Administración.
- 5.º Provisión de información y estadísticas sobre, por ejemplo, los daños y siniestros de la flota de la Administración.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 8 de mayo de 1998.—El Secretario general técnico, Julio Núñez Montesinos.

**11898** *CÓDIGO internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad CGS). Resolución A.741(18), adoptada el 4 de noviembre de 1993, por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974.*

**ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL****Asamblea, 18.º período de sesiones, punto 11 del orden del día**

*Resolución A.741(18), aprobada el 4 de noviembre de 1993*

**CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE Y LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN [CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CGS)]**

*La Asamblea,*

*Recordando,* el artículo 15.j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima

y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

*Recordando también* la resolución A.680(17), mediante la cual invitó a los Gobiernos Miembros a que instasen a las personas encargadas de la gestión y utilización de los buques a que adopten las medidas necesarias a fin de formular, implantar y evaluar procedimientos de gestión de la seguridad y la prevención de la contaminación conformes con las Directrices de la OMI sobre gestión para la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación,

*Recordando, asimismo,* la resolución A.596(15), mediante la cual pidió el Comité de Seguridad Marítima que elaborara, siempre que ello fuera procedente y con carácter de urgencia, directrices sobre procedimientos de gestión a bordo y en tierra, así como su decisión de incluir en el programa de trabajo del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Protección del Medio Marino un punto relativo a la gestión a bordo y en tierra para la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación del mar, respectivamente,

*Recordando, además,* la resolución A.441(XI), mediante la cual invitó a los Estados a que tomasen las medidas necesarias para garantizar que el propietario de todo buque que enarbore su pabellón les facilite la información que a la sazón sea necesaria para determinar quién es la persona con la cual el propietario del buque haya acordado contractualmente o de algún otro modo que asuma sus responsabilidades respecto del buque en lo que se refiere a las cuestiones relacionadas con la seguridad marítima y la protección del medio marino, y establecer contacto con esa persona,

*Recordando, igualmente,* la resolución A.443(XI), mediante la cual invitó a los gobiernos a que tomasen las medidas necesarias para proteger al Capitán en el debido desempeño de sus funciones sobre la seguridad marítima y la protección del medio marino,

*Reconociendo* la necesidad de que la gestión naviera esté debidamente organizada de modo que responda a las necesidades de las personas a bordo de los buques y permita alcanzar y mantener normas elevadas de seguridad y de protección del medio ambiente,

*Reconociendo, asimismo,* que la manera más eficaz de prevenir los siniestros marítimos y la contaminación del mar por los buques consiste en proyectarlos, construirlos, equiparlos y mantenerlos, así como dotarlos de tripulaciones debidamente formadas, de conformidad con los convenios y normas internacionales relativos a la seguridad marítima y la prevención de la contaminación,

*Tomando nota* de que el Comité de Seguridad Marítima está elaborando prescripciones, para su aprobación por los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS), que harán obligatorio el cumplimiento del Código a que se hace referencia en el párrafo dispositivo 1,

*Considerando* que la pronta implantación de dicho Código contribuiría enormemente a acrecentar la seguridad en el mar y la protección del medio marino,

*Tomando nota también* de que el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino han revisado la resolución A.680(17) y las directrices que acompañan a la misma, al elaborar el Código,

*Habiendo examinado* las recomendaciones hechas por el Comité de Seguridad Marítima en su 62.º período de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 34.º período de sesiones,

1. *Aprueba* el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación «Código internacional de gestión de la seguridad (CGS)», que figura en el anexo de la presente resolución;

2. *Insta vivamente* a los gobiernos a que implanten el código CGS en el ámbito nacional, concediendo prioridad a los buques de pasaje, buques tanque, buques gaseros, buques graneleros y unidades móviles de perforación mar adentro que enarboles sus pabellones, tan pronto como les sea posible, o a más tardar el 1 de junio de 1998, en espera de las elaboraciones de las disposiciones de obligado cumplimiento del Código;

3. *Pide* a los gobiernos que informen al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino sobre las medidas que hayan adoptado para implantar el código CGS;

4. *Pide* al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que elaboren directrices para la implantación del código CGS;

5. *Pide, asimismo,* al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que examinen periódicamente el Código y las directrices conexas, enmendándolos según sea necesario;

6. *Revoca* la resolución A.680(17).

## ANEXO

### CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE Y LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN [CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CGS)]

#### Prescripciones relativas a la gestión de la seguridad y la prevención de la contaminación

##### ÍNDICE

Preámbulo:

1. Generalidades:

1.1 Definiciones.

1.2 Objetivos.

1.3 Aplicación.

1.4 Prescripciones de orden funcional aplicables a todo sistema de gestión de la seguridad (SGS).

2. Principios sobre seguridad y protección del medio ambiente.

3. Responsabilidad y autoridad de la compañía.

4. Personas designadas.

5. Responsabilidad y autoridad del capitán.

6. Recursos y personal.

7. Elaboración de planes para las operaciones de a bordo.

8. Preparación para emergencias.

9. Informes y análisis de los casos de incumplimiento, accidentes y acaecimientos potencialmente peligrosos.

10. Mantenimiento del buque y el equipo.

11. Documentación.

12. Verificación por la compañía, examen y evaluación.

13. Certificación, verificación y control.

## Preámbulo

1. El presente Código tiene por objeto proporcionar una norma internacional sobre gestión para la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.

2. La Asamblea aprobó la resolución A.443(XI), mediante la cual invitó a todos los gobiernos a que tomasen las medidas necesarias para proteger al Capitán en el debido desempeño de sus funciones sobre la seguridad marítima y la protección del medio marino.

3. La Asamblea aprobó, asimismo, la resolución A.680(17), en la que reconocía, además, la primordial importancia de que la gestión esté debidamente organizada para responder a las necesidades del personal de a bordo con objeto de alcanzar y mantener un elevado nivel de seguridad y de protección del medio ambiente.

4. En vista de que nunca dos compañías navieras o propietarios de buques son idénticos y que éstos operan en condiciones muy diversas, el Código sólo establece principios y objetivos generales.

5. El Código está redactado en términos amplios para lograr la máxima aplicación. No cabe duda de que los distintos niveles de gestión, ya sea en tierra o en el mar, requerirán diversos niveles de conocimiento y dominio de los temas a que hace referencia.

6. La dedicación del personal de categoría superior es la piedra angular de una buena gestión de la seguridad. En materia de seguridad y de prevención de la contaminación, el resultado que se obtenga dependerá, en último término, del grado de competencia y de la actividad y motivación que tengan las personas de todas las categorías.

### 1. Generalidades

#### 1.1 Definiciones:

1.1.1 «Código internacional de gestión de la seguridad (CGS)»: El Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación aprobado por la Asamblea, en la forma que pueda ser enmendado por la Organización.

1.1.2 «Compañía»: El propietario del buque o cualquier otra organización o persona, por ejemplo, el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación del buque haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código.

1.1.3 «Administración»: El gobierno del Estado cuyo pabellón esté autorizado a enarbolar el buque.

#### 1.2 Objetivos:

1.2.1 El Código internacional de gestión de la seguridad tiene por objeto garantizar la seguridad marítima y que se eviten tanto las lesiones personales o pérdidas de vidas humanas como los daños al medio ambiente, concretamente al medio marino, y a los bienes.

1.2.2 Los objetivos de la gestión de la seguridad de la compañía abarcarán, entre otras cosas:

1. Establecer prácticas de seguridad en las operaciones del buque y en el medio de trabajo;
2. Tomar precauciones contra todos los riesgos señalados, y
3. Mejorar continuamente los conocimientos prácticos del personal de tierra y de a bordo sobre gestión de la seguridad, así como el grado de preparación para

hacer frente a situaciones de emergencia que afecten a la seguridad y al medio ambiente.

1.2.3 El sistema de gestión de la seguridad deberá garantizar:

1. El cumplimiento de las normas y reglas obligatorias, y

2. Que se tienen presentes los códigos aplicables, junto con las directrices y normas recomendadas por la Organización, las administraciones, las sociedades de clasificación y las organizaciones del sector.

1.3 Aplicación.—Las prescripciones del Código podrán aplicarse a todos los buques.

1.4 Prescripciones de orden funcional aplicables a todo sistema de gestión de la seguridad (SGS).—La compañía elaborará, aplicará y mantendrá un sistema de gestión de la seguridad (SGS), que incluya las siguientes prescripciones de orden funcional:

1. Principios sobre seguridad y protección del medio ambiente;

2. Instrucciones y procedimientos que garanticen la seguridad operacional del buque y la protección del medio ambiente con arreglo a la legislación internacional y del Estado de abanderamiento;

3. Niveles definidos de autoridad y vías de comunicación entre el personal de tierra y de a bordo y en el seno de ambos colectivos;

4. Procedimientos para notificar los accidentes y los casos de incumplimiento de las disposiciones del Código;

5. Procedimientos de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia, y

6. Procedimientos para efectuar auditorías internas y evaluaciones de la gestión.

### 2. Principios sobre seguridad y protección del medio ambiente

2.1 La compañía establecerá principios sobre seguridad y protección del medio ambiente que indiquen cómo alcanzar los objetivos enunciados en el párrafo 1.2.

2.2 La compañía se asegurará de que se aplican y mantienen dichos principios a los distintos niveles organizativos, tanto a bordo de los buques como en tierra.

### 3. Responsabilidad y autoridad de la compañía

3.1 Si la entidad responsable de la explotación del buque no es el propietario, éste habrá de comunicar a la Administración el nombre y demás datos de aquella.

3.2 La compañía determinará y documentará la responsabilidad, autoridad e interdependencia de todo el personal que dirija, ejecute y verifique las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación.

3.3 La compañía será responsable de garantizar que se habilitan los recursos y el apoyo necesario en tierra para permitir a la persona o personas designadas ejercer sus funciones.

### 4. Personas designadas

A fin de garantizar la seguridad operacional del buque y proporcionar el enlace entre la compañía y el personal de a bordo, cada compañía designará, en la forma que estime oportuna, a una o varias personas en tierra directamente ligadas a la dirección, cuya responsabilidad y

autoridad les permita supervisar los aspectos operacionales del buque que afecten a la seguridad y la prevención de la contaminación, así como garantizar que se habilitan recursos suficientes y el debido apoyo en tierra.

#### 5. Responsabilidad y autoridad del Capitán

5.1 La compañía determinará y documentará las atribuciones del Capitán en el ejercicio de las funciones siguientes:

1. Implantar los principios de la compañía sobre seguridad y protección ambiental;
2. Fomentar entre la tripulación la aplicación de dichos principios;
3. Impartir las órdenes e instrucciones pertinentes de manera clara y simple;
4. Verificar que se cumplen las medidas prescritas, y
5. Revisar el SGS e informar de sus deficiencias a la dirección en tierra.

5.2 La compañía hará que en el SGS que se aplique a bordo figure una declaración recalando de manera inequívoca la autoridad del Capitán. La compañía hará constar en el SGS que compete primordialmente a éste tomar las decisiones que sean precisas en relación con la seguridad y la prevención de la contaminación, así como pedir ayuda a la compañía en caso necesario.

#### 6. Recursos y personal

6.1 La compañía garantizará que el Capitán:

1. Está debidamente capacitado para ejercer el mando;
2. Conoce perfectamente el SGS por ella adoptado, y
3. Cuenta con la asistencia necesaria para cumplir sus funciones de manera satisfactoria.

6.2 La compañía garantizará que los buques están tripulados por gente de mar competente, titulada y en buen estado físico, de conformidad con las correspondientes disposiciones nacionales e internacionales.

6.3 La compañía adoptará procedimientos a fin de garantizar que el personal nuevo y el que pase a realizar tareas nuevas que guarden relación con la seguridad y la protección del medio ambiente puede familiarizarse debidamente con sus funciones. Se concretarán, fijarán documentalmente e impartirán las instrucciones que sea indispensable dar a conocer antes de hacerse a la mar.

6.4 La compañía se asegurará de que todo el personal relacionado con el SGS comprende adecuadamente los oportunos reglamentos, códigos y directrices.

6.5 La compañía adoptará y mantendrá procedimientos por cuyo medio se concreten las necesidades que puedan presentarse en la esfera de la formación, con objeto de potenciar el SGS, y garantizará que tal formación se imparte a la totalidad del personal interesado.

6.6 La compañía adoptará procedimientos para que la información sobre los SGS se facilite al personal del buque en un idioma o idiomas de trabajo que entienda.

6.7 La compañía se asegurará de que, en la realización de las tareas relacionadas con el SGS, el personal del buque puede comunicarse de manera efectiva.

#### 7. Elaboración de planes para las operaciones de a bordo

La compañía adoptará procedimientos para la preparación de los planes e instrucciones aplicables a las operaciones más importantes que se efectúen a bordo en relación con la seguridad del buque y la prevención de la contaminación. Se delimitarán las distintas tareas que hayan de realizarse, confiándolas a personal competente.

#### 8. Preparación para emergencias

8.1 La compañía adoptará procedimientos para determinar y describir posibles situaciones de emergencia a bordo, así como para hacerles frente.

8.2 La compañía establecerá programas de ejercicios y prácticas que sirvan de preparación para actuar con urgencia.

8.3 En el SGS se proveerán las medidas necesarias para garantizar que la compañía como tal pueda en cualquier momento actuar eficazmente en relación con los peligros, accidentes y situaciones de emergencia que afecten a sus buques.

#### 9. Informes y análisis de los casos de incumplimiento, accidentes y acaecimientos potencialmente peligrosos

9.1 El SGS incluirá procedimientos para poner en conocimiento de la compañía los casos de incumplimiento, los accidentes y las situaciones potencialmente peligrosas, así como para que se investiguen y analicen, con objeto de aumentar la eficacia del sistema.

9.2 La compañía establecerá los procedimientos necesarios para aplicar las correspondientes medidas correctivas.

#### 10. Mantenimiento del buque y el equipo

10.1 La compañía adoptará procedimientos para garantizar que el mantenimiento del buque se efectúa de conformidad con los reglamentos correspondientes y con las disposiciones complementarias que ella misma establezca.

10.2 En relación con lo que antecede, la compañía se asegurará de que:

1. Se efectúan inspecciones con la debida periodicidad;
2. Se notifican todos los casos de incumplimiento y, si se conocen, sus posibles causas;
3. Se toman medidas correctivas apropiadas, y
4. Se conservan sendos expedientes de esas actividades.

10.3 La compañía adoptará en el SGS procedimientos adecuados para averiguar cuáles son los elementos del equipo y los sistemas técnicos que, en caso de avería repentina, puedan crear situaciones peligrosas. Se arbitrarán, asimismo, medidas concretas destinadas a acrecentar la fiabilidad de dichos elementos o sistemas. Una de tales medidas consistirá en la realización periódica de pruebas con los dispositivos auxiliares, así como con los elementos del equipo o los sistemas técnicos que no estén en uso continuo.

10.4 Las inspecciones y medidas a que se hace referencia en los párrafos 10.2 y 10.3 se integrarán en las operaciones ordinarias de mantenimiento del buque.

## 11. Documentación

11.1 La compañía adoptará y mantendrá procedimientos para controlar todos los documentos y datos relacionados con el SGS.

11.2 La compañía se asegurará de que:

1. Se dispone de documentos actualizados en todos los lugares en que sean necesarios;
2. Las modificaciones que se efectúen en los documentos son revisadas y aprobadas por personal autorizado, y
3. Se eliminan sin demora los documentos que hayan perdido actualidad.

11.3 Los documentos que se utilicen para describir e implantar el SGS podrán denominarse «Manual de gestión de la seguridad». La documentación se elaborará en la forma que juzgue más conveniente la compañía. Cada buque llevará a bordo la documentación que le sea aplicable.

### 12. Verificación por la compañía, examen y evaluación

12.1 La compañía efectuará auditorías internas para comprobar que las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación se ajustan al SGS.

12.2 La compañía evaluará periódicamente la eficacia del SGS y, en caso necesario, la revisará con arreglo a los procedimientos que ella misma establezca.

12.3 Para efectuar las auditorías y poner en práctica las posibles medidas se aplicarán los procedimientos previstos en la documentación.

12.4 El personal que lleva a cabo las auditorías será ajeno, en cada caso, a la esfera de actividad concreta objeto de examen, salvo que, por las dimensiones y demás características de la compañía, ello resulte inviable.

12.5 Los resultados de las auditorías y revisiones se darán a conocer a todo el personal que ejerza alguna función en la esfera de actividad de que se trate.

12.6 El personal de gestión encargado de la esfera de actividad de que se trate adoptará sin demora las medidas oportunas para subsanar las deficiencias observadas.

### 13. Certificación, verificación y control

13.1 El buque debe ser utilizado por una compañía a la que se haya expedido el documento demostrativo de cumplimiento aplicable a dicho buque.

13.2 La Administración, una organización reconocida por la Administración, y que actúe en su nombre o el gobierno del país en el que la compañía haya elegido establecerse, debe expedir un documento demostrativo de cumplimiento a cada compañía que cumpla con las prescripciones del código CGS. Dicho documento debe ser aceptado como prueba de que la compañía está capacitada para cumplir las prescripciones del Código.

13.3 Se debe conservar a bordo una copia de dicho documento de modo que el Capitán, previa demanda, pueda mostrarlo para su verificación por la Administración o las organizaciones reconocidas por ella.

13.4 La Administración o las organizaciones reconocidas por ella deben expedir a los buques un certificado llamado certificado de gestión de la seguridad. Para expedir dicho certificado la Administración debe verificar que la compañía y su gestión a bordo se ajustan al SGS aprobado.

13.5 La Administración o una entidad reconocida por ella debe verificar periódicamente que el SGS aprobado del buque funciona como es debido.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 8 de mayo de 1998.—El Secretario general técnico, Julio Núñez Montesinos.

**11899** *DIRECTRICES sobre el programa de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros. Resolución A.744(18), adoptada el 4 de noviembre de 1993 por la Conferencia de los Gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974.*

## ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

### Asamblea, 18.º período de sesiones, punto 13 del orden del día

*Resolución A.744(18), aprobada el 4 de noviembre de 1993*

### DIRECTRICES SOBRE EL PROGRAMA MEJORADO DE INSPECCIONES DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS DE GRANELEROS Y PETROLEROS

*La Asamblea,*

*Recordando* el artículo 15.j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques;

*Recordando asimismo* la Resolución A.713(17) titulada «Seguridad de los buques que transporten cargas sólidas a granel», en la que se especifican las medidas provisionales que procede adoptar para acrecentar la seguridad de los buques que transporten cargas sólidas a granel;

*Recordando además,* la petición hecha al Comité de Seguridad Marítima para que llevara a cabo con carácter prioritario su trabajo sobre la seguridad de los buques que transporten cargas sólidas a granel, y para que elaborase, entre otras cosas, prescripciones relativas a un programa mejorado de reconocimientos de dichos buques;

*Recordando también* que el Comité de Protección del Medio Marino aprobó, mediante la Resolución MEPC.52(32), enmiendas al anexo del Protocolo de 1978, relativo al Convenio Internacional para la prevención de la Contaminación por los Buques, 1973, en relación con las nuevas reglas 13F y 13G, así como enmiendas conexas al anexo I del MARPOL 73/78, destinadas a mejorar las prescripciones relativas al proyecto y construcción de los petroleros con objeto de prevenir la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje o varada;

*Tomando nota* de que, de conformidad con la referida regla 13G, los petroleros para crudos de peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas y los petroleros para productos petrolíferos de peso muerto igual o superior a 30.000 toneladas quedarán sujetos al programa mejorado de inspecciones, cuya amplitud y frecuencia habrá