



República Oriental del Uruguay

Armada Nacional

Prefectura Nacional Naval

DISPOSICIÓN MARÍTIMA N° 149

Montevideo, 4 de setiembre de 2014.-

NORMAS COMPLEMENTARIAS PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO

VISTO: El aumento de las operaciones marítimas en aguas de jurisdicción nacional, incluyendo a puertos, terminales, boyas petroleras, oleoductos, etc., principalmente con Hidrocarburos y/o Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas (SNPP).

RESULTANDO: I) Lo establecido en la Ley N° 16.688 del 22 de Diciembre de 1994 que determina un “Régimen de Prevención y Vigilancia ante posible contaminación de las aguas de jurisdicción nacional surgida por agentes contaminantes provenientes de buques, aeronaves y artefactos navales”, modificada por la Ley N° 19.012 del 23 de noviembre de 2012, la cual agrega que, es el Comando General de la Armada a través de la Prefectura Nacional Naval la Autoridad competente para habilitar a las Empresas prestadoras de Servicios para la prevención y el Control de Derrames de Hidrocarburos y/o de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (**SNPP**) a la que hace referencia el artículo 1° de la referida Ley, quien establecerá las condiciones de habilitación para que presten servicios en la Lucha contra la Contaminación Marina.

II) Los Artículos N° 56 y 235 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (**CONVEMAR**) aprobada por Ley N° 16.287 del 29 de Julio de 1992 , que determinan derechos y responsabilidades de los Estados sobre el medio ambiente marino.

III) La Ley de Pesca N° 13.833 del 30 de Diciembre de 1969 que determina por su Artículo 12 que “Queda prohibido verter en las aguas toda sustancia que en cualquier forma haga nociva su utilización o destruya su flora o fauna; se prohíbe especialmente arrojar hidrocarburos, desperdicios radioactivos, residuos industriales, y anilinas. La reglamentación determinará las medidas de prevención tendientes a evitar la contaminación o polución de las aguas, debiendo fijar a tal efecto las distancias mínimas de la costa dentro de las cuales se prohíbe verter las sustancias a que alude en el inciso anterior

IV) La Ley N° 17.033 del 20 de Noviembre de 1998 por la que se dictaron Normas referentes al Mar Territorial, Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continental de la República.

V) La ley No. 17.283 del 15 de Noviembre de 2000 de Protección del Ambiente que en su Artículo 1° determina que se declara de interés general, de conformidad con lo

establecido en el artículo 47 de la Constitución de la República Oriental del Uruguay (**ROU**), destacando entre otros los siguientes principios:

Artículo 1º - La protección del ambiente, de la calidad del aire, del agua, del suelo y del paisaje.-

Artículo 6º - (Principios de política ambiental).- La política nacional ambiental que fije el Poder Ejecutivo se basará en los siguientes principios:

B) La prevención y previsión son criterios prioritarios frente a cualquier otro en la gestión ambiental y, cuando hubiere peligro de daño grave o irreversible, no podrá alegarse la falta de certeza técnica o científica absoluta como razón para no adoptar medidas preventivas.

D) La protección del ambiente constituye un compromiso que atañe al conjunto de la sociedad, por lo que las personas y las organizaciones representativas tienen el derecho-deber de participar en ese proceso.

VI) La adhesión de la **ROU** al Convenio Internacional de Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, adoptado en Londres el 30 de noviembre de 1990, conocido como **OPRC 90** por su sigla en idioma inglés, y que fuera aprobado por Ley Nº 16.521 del 12 de Julio de 1994 y su "Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los sucesos de Contaminación por Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas", aprobado mediante Ley No.17590 del 29 de noviembre de 2002.

Ambas cometen a la Armada Nacional a través de la Prefectura Nacional Naval las responsabilidades de desarrollar un Plan Nacional de Contingencia contra Derrames a través un "Sistema Nacional de Control de Derrame de Contaminantes" el cual fue establecido por la ya mencionada Ley Nº 16.688.

VII) La Ley Nº 17.590 del 29 de Noviembre de 2002 determina en su Art. 4º que los aspectos técnicos vinculados a la contaminación marina y su protección, serán reglamentados a través de las Disposiciones Marítimas de la Prefectura Nacional Naval (**PNN**). Dicho protocolo, igual que el Convenio OPRC 90, insta a las Partes a exigir que las Empresas a cargo de puertos marítimos e instalaciones portuarias, dispongan de planes de emergencia o de medios similares para casos de contaminación marina con arreglo a los procedimientos que determine la Autoridad Nacional competente.

VIII) Que mediante Ley Nº 16.820 del 9 de Abril de 1997 se aprobó la adhesión de la **ROU** al Convenio de Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, Bruselas 1969, en la forma enmendada por los Protocolos de 1976 y 1992 y simultáneamente la adhesión al Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Hidrocarburos, Bruselas 1971, en su forma enmendada por los Protocolos de 1976 y 1992, este en su Artículo 4to prevé el pago por los daños causados por contaminación y las medidas preventivas efectuadas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños".

IX) La Ley Nº 17.121 del 21 de Junio de 1999 determina que compete a la Armada Nacional a través de la Prefectura Nacional Naval, la coordinación y control de la actividad de asistencia y salvamento de embarcaciones, artefactos navales o bienes deficientes en

peligro o siniestrados en aguas de jurisdicción o de soberanía nacional o puertos de la ROU. Se destacan los siguientes artículos:

Artículo 4º.- 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 puede ser afectada sin haber sido solicitada o aun contra la voluntad expresa de los responsables de la embarcación, artefacto naval o bien asistido. Dicha intervención de la Autoridad Marítima, 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 a la vía navegable, a la calidad de las aguas o costas o a bienes de terceros.-----

Artículo 5º.- El Capitán de la embarcación en peligro deberá tomar las medidas posibles para evitar daños como consecuencia de un siniestro. Asimismo, deberá tomar todas las medidas a su alcance para obtener la asistencia y salvamento y cooperar, junto con su tripulación, íntegramente con la Autoridad Marítima, dando sus mejores esfuerzos antes y durante las operaciones de asistencia o de salvamento, procurando evitar o minimizar daños derivados de un posible siniestro.-----

Artículo 6º.- La Autoridad Marítima es competente para determinar si una embarcación, artefacto naval o bien, que esté dentro de aguas de jurisdicción o soberanía nacional, debe ser considerado como peligroso o deficiente, entendiéndose por tal aquél que presenta carencias en su casco, tripulación, máquinas o carga, por las que se constituye en un riesgo o peligro de hundimiento o accidente, con consecuencias sobre la vía navegable, "la calidad de aguas o costas" o sobre bienes de terceros.-----

Artículo 11º.- Las embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas de jurisdicción nacional deberán poseer seguros de casco, responsabilidad civil y protección e indemnización, incluyendo remoción de restos.-----

X) Lo establecido en la Parte I del Manual preparado por el Grupo Técnico del OPRC-HNS (de su sigla en idioma inglés, *Oil Pollution Response Course- Hazard Noxious Substance*) de la Organización Marítima Internacional (**OMI**) sobre la Contaminación ocasionada por Hidrocarburos en su versión actualizada del año 2011, en el sentido que recomienda medidas para la prevención de la contaminación del medio marino cuando se realicen transferencias de buque a buque.

XI) Que mediante la Disposición Marítima N° 136 del 7 de marzo de 2012, se establecieron las medidas de Control de Alije y/o Complemento de Carga, exceptuándose la aplicación de la misma, a las operaciones que se realizan a muro y las operaciones de suministro de combustible a buques (*bunker*).

XII) La Ley N°14.885 del 30 de Abril de 1979 aprobó el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, **MARPOL 73/78**.

XIII) La Ley N°14.879 del 17 de abril de 1979, aprobó el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, **SOLAS 73/78**.

CONSIDERANDO: I) Que acorde al nuevo marco legal vigente (Ley 19.012) se hace necesario establecer normas para habilitar la participación a Empresas prestadoras de Servicios para la Prevención y el Control de Derrames de Hidrocarburos y/o de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (SNPP), más conocidas por sus siglas en idioma inglés como **OSRO** (de su sigla en idioma inglés, ***Oil Spill Response Organization***) para que estas brinden respuestas adecuadas y profesionales frente a incidentes de contaminación. Siendo necesario regular la obligatoriedad para que buques y terminales cuenten con estos servicios especializados.

II) Que la protección del ambiente en nuestro país requiere del desarrollo de una concientización colectiva, así como también de la responsabilidad social de los actores (públicos o privados) que importan/exportan, que efectúan tránsito o manejan de alguna otra forma operaciones marítimas, tanto en aguas, como en puertos, terminales, amarraderos, mono boyas, etc, de jurisdicción nacional.

III) Que resulta sumamente necesario complementar la normativa nacional, con la legislación y reglamentación internacional en asuntos de Prevención y Lucha contra la Contaminación del Medio Marino.

IV) Si bien las operaciones marítimas en general son intrínsecamente seguras, particularmente las del sector vinculado al transporte de hidrocarburos, ya que se realizan acorde a los altos estándares de ese sector de la industria naviera y a las exigencias internacionales de la **OMI** y de nuestra normativa, no deja de existir la posibilidad de que se produzcan accidentes por buques en nuestras aguas y puertos nacionales. Accidentes que no solo pueden generar daños a las personas, a los buques y a la infraestructura portuaria, sino también al ambiente marino; lo cual conlleva a consecuencias sobre ecosistemas sensibles para la fauna, la flora así como también sobre el desarrollo turístico del país.

V) Que los criterios de protección están basados en que la prevención y previsión de riesgos ambientales son de importancia mayor frente a la priorización de gastos y ahorros de quienes generan riesgos ambientales de consideración mayor en su actividad comercial; tomando en cuenta que frente a peligros de daños graves o irreversible al medio ambiente no podrá alegarse la falta de certeza técnica o científica absoluta como razón para no adoptar medidas preventivas obligatorias tal como lo estipulan las leyes de la República, fundamentalmente la Ley General de Protección del Ambiente, N° 17.283 y la de Contaminación de las Aguas, N° 16.688 (**Régimen de Prevención y Vigilancia, ante posible Contaminación de las aguas**), debiéndose considerar también los efectos no perfectamente medibles que generan en la opinión pública los accidentes de contaminación de las aguas, sobre en todo en zonas vinculadas al turismo y recreación de la población.

ATENTO: I) A la inquietud planteada por la Administración Nacional de Puertos y Capitanía del Puerto de Montevideo, ante el aumento de operaciones de riesgo ambiental dentro de puerto y la necesidad de mejorar la regulación al respecto.

II) Al sostenido crecimiento en aguas de jurisdicción nacional de actividades marítimas de diversa índole tales como:

- a) Re aprovisionamiento de combustibles a buques, operaciones de alijos y/o complementos de carga (top off) en Zonas Alfa y Delta del Río de la Plata y zonas del Río Uruguay, así como en las zonas asignadas para las operaciones de **STS** (*Ship to Ship*, de su sigla en idioma inglés).
- b) Mayor tráfico marítimo en nuestras aguas jurisdiccionales.
- c) Mayor operativa marítima-portuaria.
- d) Nuevos emprendimientos de terminales y amarraderos.
- e) Operativa con Buques cada vez de mayor tamaño (Ej. Buques containeros de 340 metros de eslora y 49 metros de manga) con importantísimas cantidades de combustible pesado.

III) A la progresiva trascendencia e interés de los países en proteger su ambiente, hacen imprescindible someter a consideración todas las medidas razonables de protección del mismo que se le puedan presentar a las Autoridades Marítimas con relación a las actividades de los buques; en todos sus aspectos, con el fin de adoptar las previsiones particulares que resulten más aconsejables, sin descuidar la premisa de la Organización Marítima Internacional de tender hacia una necesaria armonización internacional y regional

IV) A lo informado por la Dirección de Protección de Medio Ambiente y por la Asesoría Letrada de la Prefectura Nacional Naval.

V) A que la Normativa legal vigente, faculta a la Prefectura Nacional Naval, como Autoridad Marítima Nacional a dictar las pautas tendientes a la preservación del medio acuático, especialmente en lo relativo a la lucha contra la contaminación.

EL PREFECTO NACIONAL NAVAL

DISPONE:

Artículo 1º.- AMBITO DE APLICACIÓN. Los buques, embarcaciones o artefactos navales detallados a continuación:

- a) buques tanques, gabarras o barcasas que transporten Hidrocarburos o minerales líquidos.
- b) buques considerados deficientes por la Autoridad Marítima acorde a la Ley 17.121.
- c) aquellos que soliciten autorización de fondeo en aguas bajo control jurisdiccional uruguayo por un periodo superior a 24 hs a espera de órdenes o para ingresar Puertos, Terminales, amarraderos etc, Uruguayos, Argentinos o de terceros países.
- d) los afectados a tareas de Exploración y Explotación de los recursos en la Zona Económica Exclusiva (**ZEE**).

Deberán presentar con 24 hrs. de antelación a su autorización de fondeo u operación, a la Prefectura con jurisdicción en la zona, la siguiente documentación:

1) **"Póliza de Seguros"** que abarque cobertura de Responsabilidad Civil frente a incidentes de contaminación marina. En casos de buques extranjeros los mismos deberán ser obligatoriamente emitidos por un Club de Protección e Indemnización **"P&I"** (de su sigla en idioma inglés,

Protection and Indemnification), los cuales serán aceptados en tanto estos sean miembros de la "Asociación Internacional de Clubes de Protección e Indemnización" o bien, posean representante de los mismos en nuestro país.

2) "Certificado de Cobertura por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1969" en su forma enmendada CLC, (de su sigla en idioma inglés, **International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage**), para aquellos buques que transportan más de 2000 Toneladas de Hidrocarburos como carga.-

3) "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 y Potencialmente Peligrosas, (**OSRO**), debidamente habilitada por la Prefectura Nacional Naval. El formato del referido Certificado **OSRO**, será el establecido en el Anexo **DELTA** de la presente Disposición Marítima".

Artículo 2°.- Lo referido en el numeral 3) del artículo precedente, implicará para todos los casos, que frente a acciones u omisiones, directas o indirectas, por las que se pudieran producir accidentes de contaminación o aquellas que puedan producir riesgo al medio ambiente marino; la empresa "**OSRO**" contratada; mantendrá y activará en forma inmediata las medidas necesarias capaces de brindar una respuesta efectiva y eficaz para hacer frente a la situación de riesgo medioambiental generada por dichas acciones u omisiones. Estas medidas serán efectuadas en forma armónica con las directivas emitidas por la Prefectura local, acorde con su Plan Local de Contingencias y consecuentemente con las del Sistema Nacional de Control de Derrame de Contaminantes.-

Artículo 3°.- Apruébese las "**Medidas Preventivas de carácter Obligatorias contra la Contaminación**" (**Listas de Verificación**) a ser cumplidas por los operadores y buques, tanto nacionales como extranjeros, que operan en la entrega de hidrocarburos y/o sus derivados (alijos o *bunker*), dispuestas en los Anexos "**ALFA**" y "**BRAVO**" de la presente. Las mismas serán complementarias a las dispuestas en la **Disposición Marítima N° 136.-**

Artículo 4°.- Exceptúese de aplicación de los parámetros previstos en la presente Disposición, a las operaciones de trasbordo de hidrocarburos buque a buque (**STS, Ship to Ship**, por su sigla en idioma inglés), las cuales ya se encuentran reglamentadas por la **Disposición Marítima N° 141.-**

Artículo 5°.- El buque que no dé cumplimiento a lo dispuesto en los artículos precedentes podrá aplicarse ser declarado por la Autoridad Marítima como deficiente acorde al Art 6to y demás de la Ley 17.121 del 21 de Junio de 1999.-

Artículo 6.- La presente Disposición Marítima entrará en vigor 60 días después de su promulgación.-

Capitán de Navío (CP)


Javier BERMÚDEZ
Prefecto Nacional Naval

ANEXOS:

Anexo ALFA . - MEDIDAS PREVENTIVAS DE CARACTER OBLIGATORIAS CONTRA LA CONTAMINACIÓN

Apéndice I – Condiciones Particulares para Operativas de Buques Tanques y/o Entregas de Combustible a Buques por Médios Terrestres

Apéndice II - Definiciones

Anexo BRAVO.- LISTAS DE VERIFICACIÓN PARA OPERACIONES DE BUQUE A BUQUE.

Apéndice 1: Lista de verificación a realizar por cada buque, previo a la operación

Apéndice 2: Lista de verificación antes de comenzar las operaciones.

Apéndice 3: Lista de Verificación previa al Abarloamiento y Amarre.

Apéndice 4: Lista de Verificación antes de empezar la transferencia de combustible entre buques.

Apéndice 5: Lista de Verificación antes del desabarloamiento.

Apéndice 6: Lista de verificación a realizar durante las transferencias de hidrocarburos desde terminal marítimo a buque.

Apéndice 7: Lista de Verificación a realizar en las operaciones de transferencias de hidrocarburos entre camión cisterna y un buque.

Anexo CHARLIE.- Modelo de Certificado OSRO

ANEXO "ALFA"

"MEDIDAS PREVENTIVAS DE CARÁCTER OBLIGATORIAS CONTRA LA CONTAMINACIÓN"

A) DISPOSICIONES GENERALES

1) La presente Disposición Marítima es aplicable a los buques descritos en el Artículo 1 de la presente DM.-----

2) Las Empresas "OSRO" para poder operar, deberán estar debidamente habilitadas por la Prefectura Nacional Naval (PNN).-----

3) Estas empresas serán contratadas por la Agencia Marítima. En caso de los buques de bandera nacional, podrán actuar los armadores nacionales.- Las mismas, deberán asegurar la cobertura de respuesta frente a acciones contaminantes ocasionadas por los buques por accidentes, acciones u omisiones que se produzcan durante las tareas de operación, navegación y/o fondeo de los citados buques.-----

4) La empresa "OSRO" contratada, asegurará a su cliente el poder mantener en orden de operación de manera inmediata, los medios necesarios para brindar la cobertura y la respuesta para la cual fue contratada y poseer la capacidad de utilizarlos en caso que se produzca un derrame. La forma de demostrar la disponibilidad de estos servicios sobre el/los buques que sean contratados será por intermedio del otorgamiento de un "Certificado de Cobertura OSRO" para ser presentado a la Autoridad Marítima previo al comienzo de su operativa en aguas jurisdiccionales.-----

Esta disponibilidad incluye también, la eventual respuesta primaria a bordo del buque, con equipamiento necesario acorde al SOPEP de cada uno, para el control de derrames de hidrocarburos acorde a convenio MARPOL.-----

5) Estas empresas habilitadas realizarán previamente a la entrega del referido "Certificado de Cobertura OSRO", una evaluación y análisis para brindar respuesta acorde al riesgo de cada operación, teniendo presente las características de cada operación (zona, tipo de buque, tipo de combustible, pronóstico meteorológico, etc).-----

B) DISPOSICIONES PARTICULARES

1) El personal del buque receptor y del medio de transporte abastecedor, controlarán la operación en todo momento.-----

2) El personal que participe de la operación de transferencia, deberá contar con equipos de comunicación intrínsecamente seguros, mientras dure la operación.-----

3) Antes de iniciar la operación de transferencia, se deberá coordinar entre el que entrega y el que recibe un canal primario y un canal alternativo de comunicaciones, así como el procedimiento de la operación a realizar, las señales de inicio, parada, emergencias, entre otros.-----

4) 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.-----

5) La maniobra de conexión y desconexión deberá ser comunicada a la Autoridad Marítima a través de sus Centros de Control con jurisdicción en la zona de operación, por medio de comunicación radial, indicando la hora en que se produce cada evento.-----

6) 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. Especialmente deben informarles, acerca de los elementos, productos y sustancias que se utilizan en los procesos de producción o en su trabajo, sobre la identificación de los mismos (fórmula, sinónimos, aspecto y olor), sobre los límites de exposición permisibles de esos productos, acerca de los peligros para la salud y sobre las medidas de control y de prevención que deben adoptar para evitar tales riesgos.-----

En el caso de hidrocarburos con peligrosidad inherente a su tipo que exijan para su operación protección especial, el personal que opera deberá contar con equipo de protección adecuado. En todos los casos deberá tener a bordo la "hoja de seguridad" del Producto con el que se está operando (**Material Safety Data Sheet, MSDS** por sus siglas en idioma inglés).-----

7) 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.-----

ANEXO ALFA

Apéndice I

CONDICIONES PARTICULARES PARA OPERATIVAS DE BUQUES TANQUES en ALIJOS y/o COMPLEMENTOS DE CARGA

- 1) Para el caso de las operaciones de alijos de hidrocarburos, minerales líquidos, o realizados en aguas jurisdiccionales, las empresas "OSROs" que brinden cobertura deberán operar con una respuesta adecuada en lucha y contención contra derrames de hidrocarburos sobre el lugar del incidente, en un lapso de tiempo **no mayor a 2 (dos) horas**.-----
- 2) En los alijos o entregas de combustible, en las cuales participen más de una empresa prestadora de Servicios para la Prevención y el Control de Derrames de Hidrocarburos y/o de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (SNPP), **OSRO**, se deberá informar a la Autoridad Marítima antes de comenzar la operación, cuál de las dos empresas será la responsable de proveer la embarcación y los medios de lucha y respuesta contra la contaminación.-----

ENTREGA DE COMBUSTIBLE EN ZONAS PORTUARIAS

- 1) Los alijos y/o entregas de combustible dentro de zonas portuarias, ya sean por intermedio de buque o camión cisterna, realizadas a muro o en zona de fondeo; deberán contar en las inmediaciones donde se realizan las operaciones con los elementos necesarios a la orden (barreras de contención, skimmer, embarcaciones menores de apoyo etc.) que permitan asegurar que la empresa **OSRO** contratada realice la contención de derrames. En estos casos la respuesta adecuada en el menor tiempo posible, **no podrá ser mayor a 60 minutos** de producido el incidente, lo cual estará especificado en el referido Certificado **OSRO** de cobertura.-----
- 2) Quedan prohibidas las operaciones de transferencias con Hidrocarburos (alijos y/o entrega de combustibles), cuando se esté operando con Mercancías Peligrosas, o cuando se estén realizando trabajos en caliente, en el buque que opera, los que estén amadrinados a él o inmediatamente a proa o popa del mismo.-----

DISPOSICIONES GENERALES

- 1) Los buques que participen en las transferencias previstas por esta **DM**, deberán mantener a bordo y listo para ser utilizado, el material de respuesta ante derrames de Hidrocarburos conforme a sus respectivos "**Planes de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos**" (**SOPEP**).-----
- 2) Las operaciones de transferencia de previstas en **DM** se podrán realizar en forma permanente, de día o de noche en todos los puertos o zonas marítimas o fluviales habilitadas del país y se someterán sólo a las restricciones que disponga la Prefectura local por motivos de seguridad y/o protección del medio ambiente para cada caso en particular, de acuerdo a las circunstancias que se estén dando en su área de responsabilidad.-----

3) Las empresas distribuidoras de Combustibles que realicen transferencias desde camiones cisterna a los buques, deberán contar con normas de procedimientos de emergencias para actuar en caso de derrames, que sean concordantes con las normas emitidas por la **OMI** para la confección de los **SOPEP**.-----

4) Las "**Listas de Verificación**" de la presente Disposición Marítima, deberán conservarse por un término de 2 años.-----

En el caso de los buques de bandera extranjera, las mismas deberán ser archivadas por la Agencia Marítima que represente al Buque, las cuales podrán ser requeridas por la Autoridad Marítima, en los casos que entendiera pudieran corresponder.-----