

ANEXO 11

**RESOLUCIÓN MEPC.129 (53)
adoptada el 22 de julio de 2005**

**DIRECTRICES SOBRE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR
DEL PUERTO EN VIRTUD DEL ANEXO VI DEL MARPOL**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional que trata de las funciones del Comité de Protección del Medio Marino conferidas en virtud de los convenios internacionales para la prevención y el control de la contaminación del mar,

RECORDANDO TAMBIÉN que, mediante el Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo al mismo (Protocolo de 1997) se añadió al Convenio el Anexo VI,

TOMANDO NOTA de que el Anexo VI del MARPOL entró en vigor el 19 de mayo de 2005,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que también los artículos 5 y 6 del Convenio MARPOL y las reglas 10 y 11 del Anexo VI de dicho Convenio, proporcionan los procedimientos de control que deberán aplicar las partes en el Protocolo de 1997 en lo que se refiere a los buques extranjeros que visitan sus puertos,

RECONOCIENDO la necesidad de facilitar orientaciones básicas sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en cuanto a las inspecciones relacionadas con el Anexo VI del MARPOL y de asegurar la coherencia en la ejecución de dichas inspecciones, el reconocimiento de las deficiencias de los buques, de su equipo o de su tripulación, así como la aplicación de los procedimientos de control,

HABIENDO EXAMINADO el proyecto de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto a efectos de Anexo VI del MARPOL elaboradas por el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento en su 13º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI del MARPOL, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos, a que en el ejercicio de sus obligaciones de supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Anexo VI del MARPOL, apliquen las Directrices anteriormente mencionadas y proporcionen a la Organización información a ese respecto; y
3. ACUERDA que, en una fase posterior, las Directrices se adopten como enmiendas a la resolución A.787(19) sobre los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto en su forma enmendada por la resolución A.882(21).

ANEXO

DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VIRTUD DEL ANEXO VI DEL MARPOL

Capítulo 1 GENERALIDADES

1.1 El presente documento tiene por objeto facilitar orientaciones básicas sobre la realización de inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto en cumplimiento del Anexo VI del MARPOL (en adelante denominado "el Anexo") y armonizar la manera de realizar dichas inspecciones, el reconocimiento de las deficiencias y la aplicación de los procedimientos de control.

1.2 Las reglas del Anexo VI del MARPOL contienen las siguientes disposiciones acerca del cumplimiento:

- .1 se requiere que todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que efectúan viajes internacionales tengan un certificado IAPP. Las Administraciones pueden establecer medidas alternativas adecuadas para demostrar el cumplimiento por parte de los buques de arqueo bruto inferior a 400 que efectúan viajes internacionales;
- .2 por lo que se refiere a los controles del NO_x, estos son de aplicación a todos los motores diesel de potencia superior a 130 kW (que no sean los utilizados únicamente en situaciones de emergencia) instalados en buques construidos el 1 de enero de 2000 o posteriormente, y a los motores diesel sometidos a una "transformación importante" (según se define en el anexo) en esa fecha o posteriormente;
- .3 únicamente los incineradores instalados el 1 de enero de 2000 o posteriormente deberán cumplir las prescripciones conexas (apéndice IV del Anexo), si bien las restricciones en cuanto a los materiales que pueden incinerarse son aplicables a todos los incineradores; y
- .4 los sistemas de control de las emisiones de vapor de los buques tanque sólo son exigibles cuando la autoridad pertinente haya dictaminado su instalación.

1.3 Los capítulos 1 (Generalidades), 4 (Infracciones y detención), 5 (Prescripciones sobre notificación) y 6 (Procedimientos de revisión) de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, adoptados mediante la resolución A.787(19), y enmendados por la resolución A.882(21), se aplican a también a estas Directrices.

Capítulo 2 INSPECCIONES DE BUQUES A LOS QUE SE EXIGE LLEVAR A BORDO EL CERTIFICADO IAPP

2.1 Inspecciones iniciales

2.1.1 Al subir a bordo del buque y presentarse ante el capitán u oficial responsable, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto deberá examinar los siguientes documentos:

- .1 Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP) (regla 6 del Anexo VI), incluido su suplemento*;
- .2 Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica para motores (Certificado EIAPP) (párrafo 2.2 del Código técnico sobre los NOx), incluido su suplemento, por cada motor diesel al que sea aplicable;
- .3 Expediente técnico (párrafo 2.3.6 del Código técnico sobre los NOx), por cada motor diesel al que sea aplicable;
- .4 registro de los parámetros del motor diesel por cada motor diesel (párrafo 6.2.3.3 del Código técnico sobre los NOx) demostrando el cumplimiento de la regla VI/13 mediante el método de verificación de los parámetros del motor diesel;
- .5 documentación aprobada relativa a los sistemas de limpieza de los gases de escape o medios equivalentes para reducir las emisiones de SOx (regla 14 4), b) o c) del Anexo VI);
- .6 notas de entrega de combustible y muestras conexas (regla 18 del Anexo VI);
- .7 un ejemplar del certificado de homologación de los incineradores de a bordo instalados el 1 de enero de 2000 o posteriormente (con una capacidad de hasta 1 500 kW por unidad) (resoluciones MEPC.76(40) y MEPC.93(45)); y
- .8 toda notificación sobre incumplimientos en la entrega de combustible que el capitán o el oficial a cargo de la operación de toma de combustible haya enviado a la Administración del Estado de abanderamiento del buque, junto con la documentación comercial de que se disponga.

El funcionario de supervisión deberá determinar la fecha de la construcción e instalación del equipo de a bordo sujeto a las disposiciones del Anexo, a fin de confirmar qué reglas del Anexo son aplicables.

* De conformidad con la regla 6 2) del MARPOL, a los buques construidos antes del 19 de mayo de 2005 se les expedirá un certificado IAPP en la primera entrada programada en dique seco posterior al 19 de mayo de 2008. A los buques que ondeen el pabellón de un Estado que no sea parte en el Anexo VI del MARPOL y que no cuenten con un certificado IAPP con posterioridad a las antedichas fechas se les dará el tratamiento que se dispone en el capítulo 3 de estas Directrices.

2.1.2 Como comprobación preliminar, se deberá confirmar la validez del Certificado IAPP verificando que está debidamente cumplimentado y firmado y que se han llevado a cabo los reconocimientos prescritos.

2.1.3 Al examinar el suplemento del certificado IAPP el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto podrá determinar cómo está equipado el buque para prevenir la contaminación atmosférica.

2.1.4 Si los certificados y documentos son válidos y están en regla, y las impresiones generales y observaciones visuales del funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto confirman un buen nivel de mantenimiento, el funcionario deberá limitar su inspección en general a las deficiencias que se hayan notificado, de haberlas.

2.1.5 Si la nota de entrega de combustible o la muestra representativa prescritas en la regla 18 del presente Anexo que se dan al buque no se ajustan a las prescripciones pertinentes, el capitán o el oficial a cargo de la operación de toma de combustible dejará constancia de ello en una notificación para la Administración del Estado de abanderamiento del buque, con copia a la autoridad portuaria en cuya jurisdicción el buque no haya recibido la documentación prescrita en relación con una operación de toma de combustible y al proveedor del combustible. Se conservará también una copia a bordo, junto con la documentación comercial de que se disponga, a fin de que pueda inspeccionarse en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto.

2.1.6 Si, no obstante, las impresiones u observaciones generales del funcionario indican que hay motivos fundados (véase el párrafo 2.1.7) para considerar que el estado del buque o su equipo no corresponden sustancialmente a los pormenores indicados en los certificados o documentos, el funcionario deberá proceder a una inspección más detallada.

2.1.7 Entre los "motivos fundados" para llevar a cabo una inspección más detallada, están los siguientes:

- .1 pruebas claras de que faltan los certificados prescritos en el Anexo o de que no son válidos;
- .2 pruebas claras de que faltan los documentos prescritos en el Anexo o de que no son válidos;
- .3 falta del equipo o las instalaciones principales que se indican en los certificados o documentos;
- .4 presencia de equipo o de medios no especificados en los certificados o documentos;
- .5 impresiones u observaciones generales del funcionario en las que se constata que existen graves deficiencias en el equipo o en las instalaciones que se especifican en los certificados o documentos;
- .6 pruebas, o información de que el capitán o la tripulación no están familiarizados con las operaciones esenciales de a bordo para prevenir la contaminación atmosférica, o que tales operaciones no se han llevado a cabo;

- .7 pruebas de que la calidad del fueloil entregado al buque y que se usa a bordo de éste parece ser de categoría inferior; o
- .8 informe o queja en que se aleguen presuntas deficiencias del buque.

2.2 Inspecciones más detalladas

2.2.1 El funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto deberá verificar que:

- .1 existen procedimientos de mantenimiento eficaces para el equipo que contiene sustancias que agotan la capa de ozono;
- .2 no se han producido emisiones deliberadas de dichas sustancias.

2.2.2 Con objeto de verificar que cada motor diesel instalado de potencia superior a los 130 kW esté aprobado por la Administración de conformidad con lo prescrito en el Código técnico sobre los NO_x, y se mantiene debidamente, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto prestará especial atención a lo siguiente:

- .1 examinar dichos motores diesel para asegurarse de que se adecuan a lo indicado en el certificado EIAPP y en su suplemento, expediente técnico y, si procede, registro del motor;
- .2 examinar los motores diesel especificados en el expediente técnico para verificar que no se les han hecho modificaciones no aprobadas que puedan afectar a las emisiones de NO_x;
- .3 en el caso de los buques construidos antes del 1 de enero de 2000, comprobar que cualquier motor diesel que se haya sometido a una modificación importante, según se define en la regla VI/13, esté aprobado por la Administración; y
- .4 comprobar que los motores diesel de emergencia que se utilicen en casos de emergencia, continúan utilizándose sólo con ese propósito.

2.2.3 El funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto deberá verificar que la calidad del fueloil utilizado a bordo del buque cumple las disposiciones de las reglas 14 y 18* del Anexo VI, teniendo en cuenta lo estipulado en el apéndice IV del Anexo. Asimismo, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto deberá prestar atención a los datos que se requiere indicar, en la regla 14 6) del Anexo VI del MARPOL, con objeto de determinar el contenido de azufre del fueloil utilizado cuando el buque se encuentre en zonas de control de las emisiones de SO_x, o que se han aplicado otros medios equivalentes aprobados, según los casos.

* Cabe señalar que en caso de que la nota de entrega de combustible, o la muestra representativa prescrita en la regla 18 del Anexo VI no cumplan las disposiciones pertinentes, el capitán o la tripulación deben haber documentado el hecho. Cuando se suministre combustible en un puerto bajo la jurisdicción de una Parte en el Protocolo de 1997, el funcionario encargado de la supervisión deberá notificar la falta de cumplimiento a la autoridad competente responsable del registro de proveedores de combustible (regla 18 8) a) del Anexo VI).

2.2.4 Si se trata de un buque tanque, según la definición del párrafo 12) de la regla 2 del Anexo VI, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto verificará que se ha instalado un sistema de recogida de vapores aprobado por la Administración, con arreglo a la circular MSC/Circ.585, si se prescribe en virtud de la regla 15 del Anexo VI.

2.2.5 El funcionario encargado de la supervisión deberá verificar que la incineración del fango cloacal o los fangos de hidrocarburos de las calderas o de los grupos motores marinos, no tiene lugar mientras el buque se encuentra en un puerto, o estuario (regla 16 5) del Anexo VI).

2.2.6 El funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto debe verificar que el incinerador de a bordo, si lo exige la regla VI/6 2), está aprobado por la Administración. Respecto de estas unidades, debe verificarse que el incinerador se mantiene debidamente, por lo que el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto deberá comprobar:

- .1 si el incinerador corresponde a lo indicado en el certificado correspondiente al incinerador de a bordo;
- .2 si se cuenta con un manual de operaciones para operar el incinerador de a bordo, dentro de los límites prescritos en el apéndice IV del Anexo; y
- .3 si se vigila la temperatura de salida del gas de la cámara de combustión, según lo prescrito (regla VI/16 9)).

2.2.7 Si hay motivos fundados, según la definición del párrafo 1.6, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto podrá determinar que se cumplen los procedimientos operacionales confirmando que:

- .1 el capitán o la tripulación están familiarizados con los procedimientos para evitar las emisiones de sustancias agotadoras de la capa de ozono;
- .2 el capitán o la tripulación están familiarizados con el funcionamiento y mantenimiento adecuados del motor diesel, de conformidad con el expediente técnico;
- .3 el capitán o la tripulación han adoptado los procedimientos necesarios para el cambio de combustible, o su equivalente, relacionados con la demostración del cumplimiento dentro de las zonas de control de las emisiones de SO_x;
- .4 el capitán o la tripulación están familiarizados con el procedimiento de selección de basura para asegurarse de que no se incinera basura prohibida;
- .5 el capitán o la tripulación están familiarizados con las operaciones del incinerador de a bordo, según lo prescrito por la regla VI/16 2), dentro de los límites establecidos en el apéndice IV del Anexo, de conformidad con el manual de operaciones;

- .6 el capitán o la tripulación están familiarizados con lo estipulado en la regla sobre emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV), cuando el buque se encuentra en puertos o terminales bajo la jurisdicción de una Parte en el Protocolo de 1997 relativo al MARPOL 73/78, en que se regularán dichas emisiones, y también con el debido funcionamiento de un sistema de recogida de vapores aprobado por la Administración (en caso de que se trate de un buque tanque, según la definición del párrafo 12) de la regla 2 del Anexo VI); y
- .7 el capitán o la tripulación están familiarizados con los procedimientos de entrega de combustibles respecto de las notas de entrega de combustible y se conservan muestras, según lo prescribe la regla VI/18.

2.3 Deficiencias que pueden dar lugar a una detención

2.3.1 Al ejercer sus funciones, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto deberá valerse de su opinión profesional para determinar si conviene detener un buque hasta que se subsanen las deficiencias que se hayan observado o para permitir que navegue con determinadas deficiencias que no representen un riesgo inaceptable para el medio marino. Al proceder así, el funcionario aplicará el principio de que las prescripciones que figuran en el Anexo con respecto a la construcción, el equipo y las operaciones del buque, son fundamentales para la protección del medio marino y de que todo incumplimiento de tales prescripciones podría constituir un riesgo inaceptable para el medio marino.

2.3.2 Con objeto de asistir al funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto en la aplicación de estas directrices, se incluye a continuación una lista de deficiencias cuyo un carácter se considera lo suficientemente importante como para justificar la detención del buque en cuestión:

- .1 falta de un certificado IAPP válido, de certificados EIAPP o de expedientes técnicos*;
- .2 un motor diesel, con una potencia de salida igual o superior a 130 kW, instalado a bordo de un buque construido el 1 de enero de 2000 o posteriormente, o un motor diesel que ha sufrido una transformación importante el 1 de enero de 2000 o posteriormente, que no cumplen con el Código técnico sobre los NO_x;
- .3 el contenido de azufre de cualquier combustible utilizado a bordo supera el 4,5% m/n;
- .4 incumplimiento de las prescripciones pertinentes cuando las operaciones se desarrollan dentro de una zona de control de las emisiones de NO_x;

* De conformidad con la regla 6 2) del MARPOL, a los buques construidos antes del 19 de mayo de 2005 se les expedirá un certificado IAPP en la primera entrada programada en dique seco posterior al 19 de mayo de 2008. A los buques que ondeen el pabellón de un Estado que no sea parte en el Anexo VI del MARPOL y que no cuenten con un certificado IAPP con posterioridad a las antedichas fechas se les dará el tratamiento que se dispone en el capítulo 3 de estas Directrices.

- .5 un incinerador instalado a bordo del buque el 1 de enero de 2000 o posteriormente no cumple las prescripciones del apéndice IV del Anexo, ni las especificaciones normalizadas para los incineradores de a bordo elaboradas por la Organización (resoluciones MEPC.76(40) y MEPC.93(45));
- .6 el capitán y la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales relativos al funcionamiento del equipo de prevención de la contaminación del aire, según la definición del párrafo 2.2.7 *supra*.

Capítulo 3 INSPECCIONES DE LOS BUQUES DE ESTADOS QUE NO SON PARTES EN EL ANEXO Y DE OTROS BUQUES A LOS QUE NO SE EXIGE EL CERTIFICADO IAPP

3.1 Como los buques de este tipo no están provistos del Certificado IAPP, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto deberá determinar si la condición del buque y su equipo cumplen lo prescrito en el Anexo. A este respecto, deberá tener en cuenta que, de conformidad con el artículo 5 4) del MARPOL, a los buques de un Estado que no sea Parte no se les concederá un tratamiento más favorable.

3.2 En todos los demás aspectos, el funcionario se guiará por los procedimientos para los buques que se indican en el capítulo 2 y deberá estar seguro de que ni el buque ni la tripulación plantean un peligro para las personas a bordo o una amenaza inaceptable para el medio marino.

3.3 Si el buque cuenta con un modelo de certificación que no sea el certificado IAPP, el funcionario podrá tener en cuenta tal documentación al evaluar el buque.
