

## ANEXO 2

### RESOLUCIÓN MEPC.243(66) Adoptada el 4 de abril de 2014

#### DIRECTRICES DE 2014 SOBRE EL PROCESO DEL MÉTODO APROBADO

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de protección del medio marino (el Comité) conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y la contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que, en su 58º periodo de sesiones, el Comité adoptó, mediante la resolución MEPC.176(58), el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL (en adelante denominado "Anexo VI del Convenio MARPOL"), en virtud del cual se refuerzan significativamente los límites de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) a la luz de las mejoras tecnológicas y la experiencia adquirida mediante su implantación,

TOMANDO NOTA de que en la regla 13.7.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL se prescribe que la Administración de una Parte certifique un método aprobado,

RECONOCIENDO la necesidad de elaborar directrices en las que se estipule el proceso de aprobación de un método aprobado,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de las "Directrices de 2014 sobre la información que deben presentar las Administraciones a la Organización en relación con la certificación de métodos aprobados, según lo previsto en la regla 13.7.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL", adoptadas mediante la resolución MEPC.242(66),

HABIENDO EXAMINADO, en su 66º periodo de sesiones, el proyecto de directrices de 2014 sobre el proceso del método aprobado, propuesto por el Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación en su 1º periodo de sesiones,

1 ADOPTA las "Directrices de 2014 sobre el proceso del método aprobado", que figuran en el anexo de la presente resolución;

2 INVITA a las Administraciones a tener en cuenta las directrices adjuntas cuando se examine una solicitud de un método aprobado nuevo;

3 PIDE a las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL y a otros Gobiernos Miembros que pongan las directrices adjuntas en conocimiento de los propietarios, armadores y constructores de buques, fabricantes de motores diésel marinos y demás grupos interesados;

4 ACUERDA mantener estas directrices sometidas a examen a la luz de la experiencia adquirida mediante su aplicación.

\* \* \*

## ANEXO

### DIRECTRICES DE 2014 SOBRE EL PROCESO DEL MÉTODO APROBADO

#### **1 OBJETIVO**

El objeto de estas directrices es ayudar a las Administraciones, los inspectores de supervisión por el Estado rector del puerto, los propietarios de buques y otros interesados a entender el proceso y las responsabilidades del método aprobado. Por razones de claridad, en la figura 1 se ilustra el proceso del método aprobado. En los siguientes párrafos se explican los pormenores.

#### **2 CÓMO SE DETERMINA LA APLICABILIDAD DE UN MÉTODO APROBADO**

2.1 Tras haber notificado la certificación del método aprobado mediante una circular de la OMI, los propietarios de buques posiblemente afectados por el método aprobado deberían investigar si éste es aplicable a los motores bajo su control utilizando los criterios para la identificación de los motores aplicables que figuran en la circular.

2.2 En los casos en los que no se apliquen los puntos estipulados en los párrafos .1 a .3 del apéndice que se enumeran en la notificación, el método aprobado no es aplicable y no es necesario adoptar ninguna otra medida.

2.3 En los casos en los que la Administración de un buque confirme que un motor se corresponde plenamente con los puntos estipulados en los párrafos .1 a .6 del apéndice que se enumeran en la notificación, el propietario del buque debería tomar las medidas adecuadas para instalar el método aprobado a través del punto de contacto que figura en la circular de la OMI dentro del periodo estipulado en la regla 13.7.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL. Al adoptar dichas medidas, el propietario del buque debería proporcionar la información específica del motor que sea necesaria para elaborar el expediente de método aprobado de dicho motor.

2.4 En los casos en los que se considere que el método aprobado no es aplicable dado que, aunque cumple los puntos estipulados en los párrafos .1 a .3 del apéndice que se enumeran en la notificación, no se ajusta a uno o varios de los puntos especificados en los párrafos .4 a .6 del apéndice debido a una modificación realizada en la instalación o después de la fabricación, el propietario del buque debería comunicarse con el punto de contacto pertinente que figura en la circular de la OMI. En dicha comunicación debería incluirse información sobre por qué se considera que no se aplican uno o varios de los puntos especificados en los párrafos .4 a .6 del apéndice. El punto de contacto debería evaluar la solicitud de no aplicabilidad de la instalación del método aprobado a partir del conocimiento que tenga de dicho método. El resultado de ese examen (acuerdo o desacuerdo) debería remitirse a la Administración que certifica y a la Administración del buque para que examinen y confirmen dicha conclusión.

- .1 En el caso de que se llegue a un acuerdo sobre la no aplicabilidad, la Administración que certifica debería documentarla debidamente indicando la referencia de aprobación del método aprobado, los pormenores del motor al cual se refiere la no aplicabilidad (marca, modelo, número de serie y otros identificadores verificables y únicos) y los motivos detallados por los que no es aplicable el motor, junto con cualquier otra información pertinente. La Administración del buque debería dar su conformidad a todo acuerdo de no aplicabilidad. El documento de no aplicabilidad debería

mantenerse a bordo como prueba de no aplicabilidad de un método aprobado dado. Cabe señalar que, aunque se haya expedido un documento de no aplicabilidad respecto de un método aprobado concreto, es posible que un método aprobado certificado posteriormente sí sea aplicable.

- .2 En los casos en los que las Administraciones estén de acuerdo con el punto de contacto en que el motivo aducido por el propietario del buque para solicitar la no aplicabilidad no es válido, se informará al propietario del buque de que es obligatorio efectuar la instalación del método aprobado dentro del plazo estipulado.

### 3 ALTERNATIVA A LA INSTALACIÓN DE UN MÉTODO APROBADO

En el caso de un motor al que se le puede aplicar un método aprobado de conformidad con los párrafos 2.3 o 2.4.2 *supra*, la regla 13.7.1.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL permite que, como alternativa, el motor se certifique de acuerdo con el nivel I, II o III.\* En dichos casos, para los motores instalados en buques construidos el 1 de enero de 2000 o posteriormente, la expedición del Certificado EIAPP o la aprobación del expediente técnico correspondiente y los procedimientos para los reconocimientos iniciales y posteriores deberían realizarse de conformidad con los procedimientos que figuran en el Código técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008. El Certificado IAPP del buque en el que se instale el motor debería actualizarse debidamente dentro del plazo estipulado en la regla 13.7.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL correspondiente al método aprobado para el cual es una alternativa.

\* **Nota:** Cabe prever que esta opción se utilice en los casos en los que la fecha de introducción de la prescripción de certificación respecto de los NO<sub>x</sub> se extienda en el tiempo para una serie de buques. En dichos casos, los buques de la serie que se construyeron el 1 de enero de 2000 o posteriormente tendrán motores certificados respecto de los NO<sub>x</sub>; no obstante, los buques de la serie que se construyeron antes de dicha fecha podrían tener instalados motores idénticos, con la diferencia de que éstos no estarían certificados respecto de los NO<sub>x</sub>. En dichos casos, quizá sería posible certificar retroactivamente los motores que no se habían certificado con anterioridad dado que son miembros adicionales del grupo/familia de motores al que pertenecen los motores ya certificados.

### 4 MÉTODO APROBADO NO DISPONIBLE COMERCIALMENTE

4.1 Si el método aprobado no está disponible comercialmente a pesar de que se han hecho todos los esfuerzos para obtenerlo dentro del plazo estipulado por la regla 13.7.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL (esto no cubre los casos en los que, por el programa de operaciones del buque, no sea conveniente instalar el método aprobado), debería presentarse una solicitud a la Administración del buque en la que se detallen los pormenores de los esfuerzos efectuados para instalar el método aprobado. La Administración del buque debería examinar dicha información y, si está de acuerdo con que en ese momento el método aprobado no está disponible comercialmente, debería facilitarse debidamente al propietario del buque una declaración a tal efecto. Dicha declaración debería mantenerse a bordo del buque y estar disponible en caso de reconocimiento o inspección.

4.2 Posteriormente, de conformidad con lo dispuesto en la regla 13.7.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL, el propietario del buque debería volver a evaluar oportunamente la disponibilidad comercial del método aprobado antes del próximo reconocimiento anual y, si el método está disponible, debería instalarlo a más tardar para dicho reconocimiento anual. Si el método aprobado aún no está disponible, debería repetirse el proceso estipulado en el párrafo 4.1 de las presentes directrices. Posteriormente, debería repetirse dicho proceso para cada reconocimiento anual hasta que el método aprobado esté disponible comercialmente y que, en consecuencia, ya se pueda instalar.

## **5 RECONOCIMIENTO QUE CONFIRMA LA INSTALACIÓN DEL MÉTODO APROBADO**

5.1 Tras ultimar la instalación del método aprobado, la Administración del buque debería llevar a cabo un reconocimiento inicial (verificación de a bordo) de conformidad con el procedimiento de verificación de a bordo estipulado en el expediente de método aprobado.

5.2 Debería llevarse un registro cronológico que abarque la instalación del método aprobado y todas las modificaciones de componentes y ajustes/valores de funcionamiento, incluidas las sustituciones de piezas iguales, que el método aprobado cubra. Este registro debería acompañar al expediente de método aprobado como prueba de la instalación inicial.

## **6 RECONOCIMIENTOS QUE CONFIRMAN LA CONSERVACIÓN DEL MÉTODO APROBADO**

6.1 Los reconocimientos en servicio tras la instalación del método aprobado deberían llevarse a cabo de conformidad con el procedimiento de verificación de a bordo estipulado en el expediente de método aprobado. El reconocimiento se llevará a cabo como parte de los reconocimientos del buque estipulados en la regla 5 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

6.2 El registro del método aprobado debería mantenerse y estar disponible a bordo durante los reconocimientos pertinentes.

## 7 DIAGRAMA DE FLUJO DEL PROCESO DEL MÉTODO APROBADO

La figura 1 ilustra el proceso general del método aprobado.

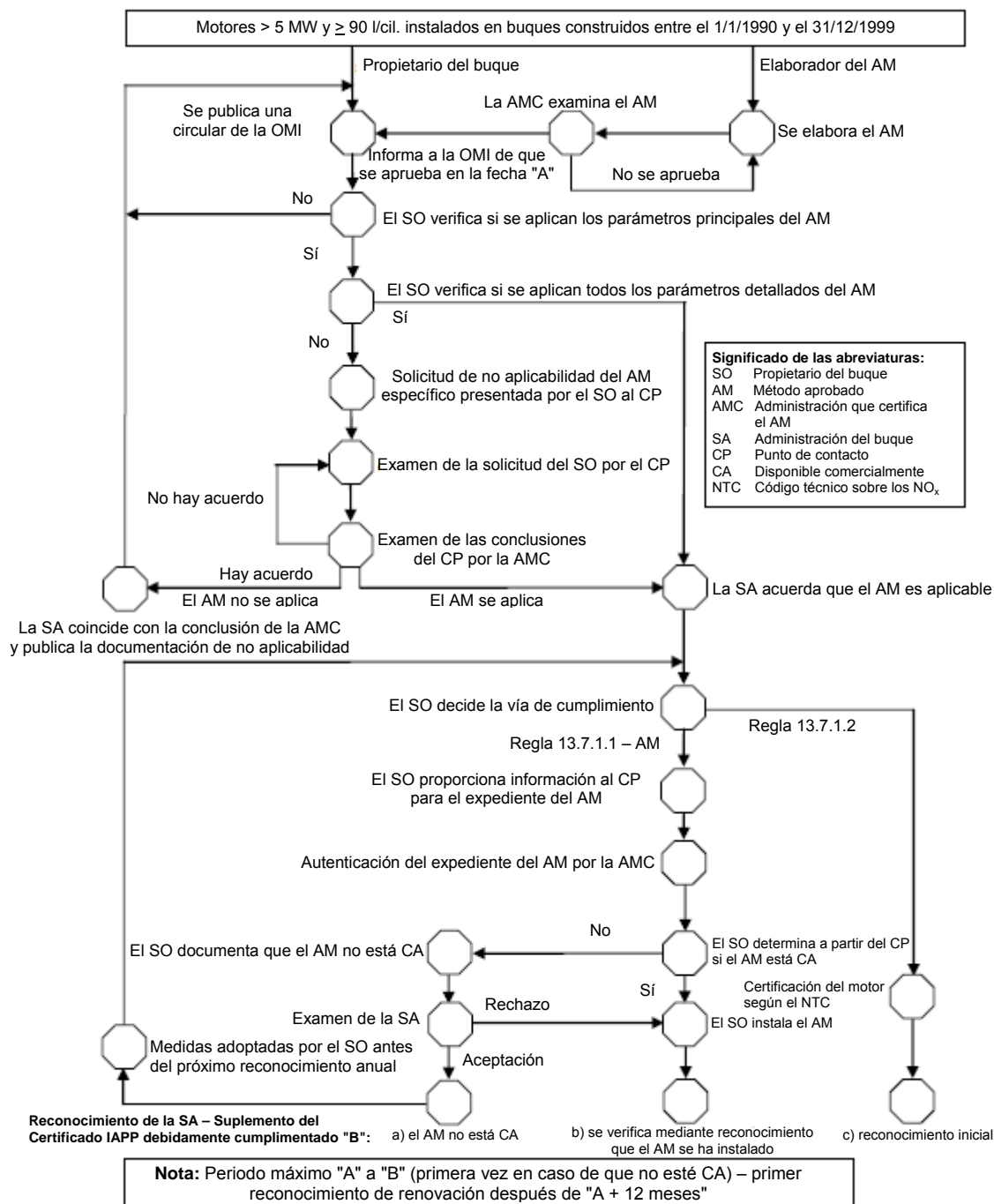


Figura 1: Diagrama de flujo del proceso del método aprobado

## APÉNDICE

### EXTRACTO DE LAS DIRECTRICES DE 2014 SOBRE LA INFORMACIÓN QUE DEBEN PRESENTAR LAS ADMINISTRACIONES A LA ORGANIZACIÓN EN RELACIÓN CON LA CERTIFICACIÓN DE MÉTODOS APROBADOS, SEGÚN LO PREVISTO EN LA REGLA 13.7.1 DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL

#### Criterios para la identificación de los motores a los cuales se aplica un método aprobado

Los criterios relativos al estado original del motor que definen la aplicabilidad de un método aprobado concreto deberían incluir los siguientes elementos:

- .1 el fabricante/titular de licencia, y el tipo y el modelo de motor;
- .2 el o los ciclos de aplicación, por ejemplo, E2, E3, D2 o C1, que se indican en el capítulo 3 del Código técnico sobre los NO<sub>x</sub> 2008, según proceda;
- .3 la potencia nominal (kW) y el régimen nominal (rpm) que se indican en la placa de identificación del motor o que se hayan modificado en una revisión aprobada:
  - .1 la gama aplicable de potencias de salida/regímenes nominales debe indicarse claramente, tanto si se representa mediante una "línea" o mediante una "caja"; la exclusión o inclusión de valores en el límite y todas las excepciones que pueda haber dentro o fuera de dicho límite; y
  - .2 asimismo, deben especificarse claramente todos los procesos de cálculo que puedan ser necesarios (por ejemplo, entre caballos de vapor (sistema métrico/imperial) y kW), incluido el método de redondeo;
- .4 los componentes críticos de los NO<sub>x</sub> y cómo debería establecerse su identidad. Si se trata de una combinación de componentes, debería indicarse cómo se relacionan entre sí;
- .5 los reglajes o los valores de funcionamiento críticos de los NO<sub>x</sub> y cómo deberían determinarse dichos valores. Si se trata de una combinación de reglajes, debería indicarse cómo se relacionan entre sí. Asimismo, deben especificarse claramente todos los procesos de cálculo que puedan ser necesarios (por ejemplo, ajustar P<sub>max</sub> o P<sub>comp</sub> al estado especificado por la norma ISO), incluido el método de redondeo; y
- .6 cualesquiera otros puntos concretos que estén relacionados con los motores a los cuales se aplica el método aprobado.

\*\*\*