

**ANEXO 8**

**RESOLUCIÓN MEPC.230(65)**

**Adoptada el 17 de mayo de 2013**

**DIRECTRICES DE 2013 PREVISTAS EN LA REGLA 13.2.2 DEL ANEXO VI  
DEL CONVENIO MARPOL CON RESPECTO A LOS MOTORES DE  
SUSTITUCIÓN NO IDÉNTICOS QUE NO TIENEN QUE  
AJUSTARSE AL LÍMITE DEL NIVEL III**

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 contención de la contaminación del mar,

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 el "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 vista de las mejoras tecnológicas y la experiencia obtenida mediante su implantación,

TOMANDO NOTA de que en la regla 13.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL se especifica qué norma relativa a las emisiones de NO<sub>x</sub> se aplicará cuando se sustituya un motor diésel marino por un motor diésel marino no idéntico,

RECONOCIENDO la necesidad de elaborar directrices en las que se establezcan los criterios relativos a los casos en que un motor de sustitución no alcance a satisfacer las normas prescritas en la regla 13.5.1.1 (nivel III),

HABIENDO EXAMINADO, en su 65º periodo de sesiones, las directrices previstas en la regla 13.2.2 con respecto a los motores de sustitución no idénticos que no tienen que ajustarse al límite del nivel III, propuestas por el Subcomité de transporte de líquidos y gases a granel en su 17º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices previstas en la regla 13.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL con respecto a los motores de sustitución no idénticos que no tienen que ajustarse al límite del nivel III, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a las Administraciones a tener en cuenta las Directrices adjuntas cuando expidan certificados a motores diésel marinos que se sustituyan por motores diésel marinos no idénticos;
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 los demás grupos interesados;
4. ACUERDA mantener estas directrices sometidas a examen teniendo en cuenta la experiencia que se obtenga.

**DIRECTRICES PREVISTAS EN LA REGLA 13.2.2 DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL CON RESPECTO A LOS MOTORES DE SUSTITUCIÓN NO IDÉNTICOS QUE NO TIENEN QUE AJUSTARSE AL LÍMITE DEL NIVEL III**

1 Cuando sea necesario sustituir un motor al que se aplique en principio la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL (potencia de salida superior a 130 kW), el motor de sustitución no idéntico cumplirá las normas establecidas en el párrafo 5.1.1 de la regla respectiva (nivel III), al funcionar en una zona designada en virtud de la regla 13.6 del Anexo VI del Convenio MARPOL, si la sustitución se lleva a cabo el 1 de enero de 2016 o posteriormente, a menos que:

- .1 no se disponga comercialmente de un motor de sustitución de régimen similar que se ajuste al nivel III; o
- .2 a fin de que se ajuste al nivel III, el motor de sustitución tenga que ir equipado con un dispositivo reductor de NO<sub>x</sub> que, debido a:
  - .1 su tamaño, no pueda instalarse en el limitado espacio disponible a bordo; o
  - .2 el elevado desprendimiento de calor, pueda tener efectos adversos en la estructura, las planchas y/o el equipo del buque, a la vez que no sea posible instalar ventilación adicional y/o aislamiento de la cámara o compartimiento de máquinas.

2 Si se determina que un motor de nivel III no es un motor de sustitución adecuado para un buque, tendrían que evaluarse no sólo las dimensiones y el peso del motor, sino también otras características pertinentes del buque. Algunas de estas características son las siguientes:

- .1 los componentes del buque accionados por el motor, como ejes de transmisión, engranajes de reducción, sistemas de refrigeración, sistemas de escape y ventilación, y ejes de la hélice;
- .2 los sistemas eléctricos para generadores diésel (motores de tracción indirecta); y
- .3 otros sistemas auxiliares y equipo del buque que pudieran repercutir en la elección de un motor.

3 También deberían examinarse las restricciones en relación con los ajustes/adaptaciones del motor necesarios para satisfacer las condiciones límite y los datos de rendimiento necesarios para el funcionamiento de la SCR en todas las modalidades pertinentes.

4 Si el motor de sustitución forma parte de una configuración con varios motores (bimotor) y sustituye a un motor que no cumple el nivel III por haber sido instalado con anterioridad a la fecha de implantación del nivel III, uno de los criterios que debería examinarse es la necesidad de adaptar un motor de sustitución a una configuración con varios motores. En tales casos, si se decide conceder una exención a un motor de sustitución en configuraciones con varios motores, debe estar claro que es cuando se instalan motores como pares adaptados (o un número mayor), como motores de propulsión, y que la adaptación es necesaria para garantizar una respuesta de impulso/maniobrabilidad comparable, y no cuando se instalan motores múltiples como en el caso de los generadores.

5 Debería instalarse un motor de sustitución que se ajuste al límite del nivel III, siempre que no provoque un aumento de la demanda de energía eléctrica que sobrepase la capacidad instalada del buque.

6 En ningún caso se deberían permitir modificaciones en la estructura del buque que debiliten su estabilidad estructural más allá de niveles aceptables.

7 La Administración debería examinar hasta qué punto se permitirá que la especificación del dispositivo que presente el propietario del buque determine si se debe exigir que un motor de sustitución no idéntico se ajuste al límite del nivel III (por ejemplo, prescribiendo una capacidad excesiva de almacenamiento de urea –que depende de la capacidad de combustible líquido– o que el dispositivo SCR no incremente el volumen o peso del motor en más de un porcentaje injustificadamente bajo).

8 Es posible que haya diferencias entre los motores de nivel III y los de nivel II, que **no** deberían repercutir en la determinación de si un motor de sustitución no idéntico no debería ajustarse al límite del nivel III, como por ejemplo:

- .1 periodo de garantía o vida útil prevista;
- .2 costos; o
- .3 tiempo de producción.

9 El propietario del buque debería presentar a la Administración pruebas de por qué no puede instalarse un motor de nivel III, y debería notificar específicamente la razón por la cual no puede instalarse un motor que cumpla lo dispuesto en el nivel III, teniendo en cuenta lo dispuesto en estas directrices. El propietario del buque debería documentar la búsqueda de motores de nivel III y explicar por qué el motor disponible más similar en tamaño o rendimiento no es apropiado para el buque. La búsqueda debería incluir motores producidos por fabricantes distintos del fabricante del motor original. Esta documentación, debidamente refrendada por la Administración, debería guardarse con el Certificado EIAPP del motor de sustitución.

\*\*\*