

ANEXO 15

RESOLUCIÓN MEPC.321(74) (adoptada el 17 de mayo de 2019)

DIRECTRICES SOBRE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VIRTUD DEL CAPÍTULO 3 DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL, 2019

EI 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 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 virtud del cual se refuerza significativamente el control de las emisiones,

TOMANDO NOTA de que, en los artículos 5 y 6 del Convenio MARPOL y en las reglas 10 y 11 del Anexo VI de dicho convenio, se establecen procedimientos de control que han de seguir las Partes en el Protocolo de 1997 para los buques extranjeros que visitan sus puertos,

RECORDANDO que, en su 59º periodo de sesiones, el Comité adoptó, mediante la resolución MEPC.181(59), las "Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, 2009",

TOMANDO NOTA de que el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL entró en vigor el 1 de julio de 2010 y, desde entonces, sus disposiciones han sido objeto de diversas enmiendas,

RECONOCIENDO la necesidad de revisar las "Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, 2009", de conformidad con las disposiciones del Anexo VI de este convenio, enmendado,

HABIENDO EXAMINADO, en su 74º periodo de sesiones, el proyecto de directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL, 2019, elaborado por el Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación en su 6º periodo de sesiones, tras el examen realizado por el Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI en su 5º periodo de sesiones,

1 ADOPTA las "Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del capítulo 3 del Anexo VI del Convenio MARPOL, 2019" (Directrices PSC 2019), que figuran en el anexo de la presente resolución;

2 INVITA a los Gobiernos a que apliquen, a partir del 1 de enero de 2020, las Directrices PSC 2019 cuando ejerzan las funciones de supervisión por el Estado rector del puerto previstas en el Anexo VI del Convenio MARPOL;

3 INVITA a los Gobiernos a que, cuando ejerzan las funciones de supervisión por el Estado rector del puerto previstas en el Anexo VI del Convenio MARPOL, apliquen las disposiciones de dicho anexo en relación con la prohibición de transportar fueloil no reglamentario para combustión destinado a ser utilizado en la propulsión o el funcionamiento a bordo del buque a partir del 1 de marzo de 2020;

4 INVITA a los Gobiernos a que apliquen, a partir del 1 de octubre de 2020, las disposiciones del Anexo VI del Convenio MARPOL referidas a los libros registro electrónicos cuando ejerzan las funciones de supervisión por el Estado rector del puerto previstas en el Anexo VI del Convenio MARPOL;

5 ACUERDA mantener sometidas a examen las presentes directrices a la luz de la experiencia adquirida mediante su aplicación;

6 REVOCA a partir del 1 de enero de 2020 las "Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, 2009", adoptadas mediante la resolución MEPC.181(59).

ANEXO

DIRECTRICES SOBRE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VIRTUD DEL CAPÍTULO 3 DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL, 2019

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 Convenio 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 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 por la Organización, como puedan ser enmendados, también se aplican 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 El funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionario de supervisión) debería determinar la fecha de construcción del buque y la fecha de instalación del equipo de a bordo sujeto a las disposiciones del Anexo, a fin de confirmar qué reglas del Anexo son aplicables.

2.1.2 Cuando suba a bordo del buque y se presente ante el capitán u oficial responsable, el funcionario de supervisión debería examinar los siguientes documentos, según proceda:

- .1 el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP) (regla VI/6), incluido su suplemento;
- .2 el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica para motores (Certificado EIAPP) (sección 2.2 del Código técnico sobre los NO_x), incluido su suplemento, para cada motor diésel marino al que sea aplicable;
- .3 el expediente técnico (párrafo 2.3.4 del Código técnico sobre los NO_x), para cada motor diésel marino al que sea aplicable;
- .4 en función del método utilizado para demostrar el cumplimiento respecto de los NO_x, para cada motor diésel marino al que sea aplicable:
 - .1 el Libro registro de los parámetros del motor de cada motor diésel marino (párrafo 6.2.2.7 del Código técnico sobre los NO_x) que demuestre el cumplimiento de la regla VI/13 mediante el método de verificación de los parámetros del motor diésel marino; o
 - .2 la documentación relativa al método simplificado de medición; o
 - .3 la documentación relativa al método directo de medición y vigilancia;

- .5 en el caso de los buques a los cuales se aplique la regla VI/13.5.1 para una zona concreta de control de las emisiones de NO_x del nivel III, y que tienen instalados uno o varios motores diésel marinos certificados de conformidad con el nivel II y el nivel III o que tienen uno o varios motores diésel marinos certificados solamente de conformidad con el nivel II,¹ que se cuenta con el libro registro y los registros prescritos sobre el nivel y el estado de encendido/apagado de dichos motores diésel marinos mientras los buques se encuentran dentro de una zona pertinente de control de las emisiones de NO_x del nivel III;
- .6 el expediente del método aprobado (regla VI/13.7);
- .7 los procedimientos por escrito que abarquen las operaciones de cambio del fueloil (en el idioma o los idiomas de trabajo que la tripulación del buque comprenda) cuando se utilicen distintos tipos de fueloil a fin de lograr el cumplimiento (regla VI/14.6);
- .8 la documentación aprobada relacionada con las excepciones y/o exenciones concedidas de conformidad con la regla VI/3;
- .9 la documentación aprobada (SECC si se ha expedido, ETM, OMM, SECP) relativa a los sistemas de limpieza de los gases de escape (SLGE) o medios equivalentes instalados para reducir las emisiones de SO_x (regla VI/4);
- .10 que los registros de vigilancia prescritos de los SLGE se han mantenido y demuestran el cumplimiento. Además, que el Libro registro de los SLGE, incluidos los datos sobre la descarga de nitratos y los registros de funcionamiento,² o una alternativa aprobada, se han mantenido debidamente;
- .11 las notas de entrega de combustible y las muestras representativas, o los registros de estas (regla VI/18);
- .12 un ejemplar del certificado de homologación del incinerador de a bordo pertinente (resoluciones MEPC.76(40) o MEPC.244(66));
- .13 el Libro registro de sustancias que agotan la capa de ozono (regla VI/12.6);
- .14 el plan de gestión de los compuestos orgánicos volátiles (COV) (regla VI/15.6);
- .15 toda notificación 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, sobre la entrega de combustible no reglamentario (regla VI/18.2); y

¹ Interpretación unificada de la regla 13.5.3 que figura en la circular MEPC.1/Circ.795/Rev.4.

² Al evaluar los registros sobre la relación de emisiones y el agua de descarga, el funcionario de supervisión debería tener en cuenta que factores tales como el funcionamiento transitorio del motor o la eficacia del analizador podrían dar lugar a "picos" aislados en el resultado registrado que, aun tratándose de mediciones que pueden estar por encima de los valores límite prescritos para la relación de emisiones o el agua de descarga, no indican que en general el SLGE no funcione ni se controle según lo prescrito y, por lo tanto, no deberían considerarse una prueba de incumplimiento de las prescripciones.

- .16 si el buque no ha podido obtener fueloil reglamentario, la notificación a la Administración de abanderamiento del buque y a la autoridad competente del puerto de destino pertinente que se indica en el apéndice.

Los libros registro mencionados en los apartados .1, .5, .10 y .13 *supra* pueden presentarse en formato electrónico. Para la aceptación de este libro registro electrónico debería presentarse una declaración de la Administración. Si no puede facilitarse una declaración, será necesario presentar el libro registro impreso para su examen.

2.1.3 Como comprobación preliminar, debería confirmarse la validez del Certificado IAPP verificando que esté debidamente cumplimentado y firmado y que se han llevado a cabo los reconocimientos prescritos.

2.1.4 Al examinar el suplemento del Certificado IAPP, el funcionario de supervisión podrá determinar cómo está equipado el buque para prevenir la contaminación atmosférica.

2.1.5 Si la nota de entrega de combustible o la muestra representativa prescritas en la regla VI/18 que se presentan al buque no se ajustan a las prescripciones pertinentes (la nota de entrega de combustible que figura en el apéndice V del Anexo VI del Convenio MARPOL), el capitán o el oficial a cargo de la operación de toma de combustible pueden dejar constancia de ello en una notificación para la Administración de abanderamiento del buque, con copias a la autoridad portuaria en cuya jurisdicción el buque no haya recibido la documentación prescrita en relación con la operación de toma de combustible y al proveedor del combustible.

2.1.6 Asimismo, si la nota de entrega de combustible indica que el combustible es reglamentario pero el capitán dispone de resultados de pruebas independientes de la muestra de fueloil recogida por el buque durante la toma de combustible que indican incumplimiento, el capitán puede dejar constancia de ello en una notificación para la Administración de abanderamiento del buque, con copias a la autoridad competente del puerto de destino pertinente, a la Administración en cuya jurisdicción se encuentre el proveedor del combustible y a este último.

2.1.7 En todos los casos podrá conservarse también una copia a bordo, junto con la documentación comercial de que se disponga, para una ulterior inspección en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto.

2.2 Inspección inicial en buques provistos de medios equivalentes de cumplimiento con respecto a los SO_x

2.2.1 En los buques provistos de medios equivalentes de cumplimiento, el funcionario de supervisión examinará:

- .1 las pruebas de que el buque ha recibido la aprobación oportuna para todo medio equivalente instalado (aprobado, en prueba o que se esté encargando);
- .2 las pruebas de que el buque utiliza un medio equivalente, determinado en el suplemento del Certificado IAPP, para las unidades de combustión del fueloil de a bordo, o de que se utiliza fueloil reglamentario en un equipo no contemplado; y
- .3 las notas de entrega de combustible de a bordo³ en las que se indique que el fueloil se va a utilizar en combinación con un medio equivalente de

³ La resolución MEPC.305(73): "Prohibición de transportar fueloil no reglamentario para combustión destinado a ser utilizado en la propulsión o el funcionamiento a bordo del buque" no es aplicable al fueloil transportado como carga o para los buques que cuenten con un medio equivalente de cumplimiento aprobado.

cumplimiento con respecto a los SO_x o que el buque está sujeto a una exención pertinente para llevar a cabo pruebas relativas a la investigación de tecnologías de control y reducción de las emisiones de SO_x.

2.2.2 En el caso de que un SLGE no cumpla las prescripciones pertinentes al margen de periodos transitorios y "picos" aislados en el resultado registrado, el capitán o el oficial a cargo pueden haber dejado constancia de ello mediante una notificación a la Administración de abanderamiento del buque con copias a la autoridad competente del puerto de destino pertinente, y presentar las medidas correctivas adoptadas a fin de rectificar la situación de conformidad con las orientaciones incluidas en el Manual técnico del SLGE. Si se produce un fallo de los instrumentos de vigilancia de las emisiones atmosféricas o de la descarga del agua de lavado en el mar, es posible que el buque cuente con documentación alternativa que demuestre el cumplimiento.⁴

2.3 Inspección inicial dentro de una zona de control de las emisiones (ECA)

2.3.1 Cuando un buque se inspeccione en un puerto de una ECA designada para el control de las emisiones de SO_x, el funcionario de supervisión debería examinar:

- .1 las pruebas de que el fueloil entregado y utilizado a bordo tiene un contenido de azufre no superior al 0,10 % m/m, comprobando las notas de entrega del combustible y los registros de a bordo adecuados, incluidos los registros de las operaciones de toma de combustible que figuran en la parte 1 del Libro registro de hidrocarburos (reglas VI/18.5 y VI/14.4); y
- .2 en el caso de los buques que utilicen fueloiles separados para cumplir la regla VI/14, las pruebas de que existe un procedimiento por escrito (en el idioma o los idiomas de trabajo que la tripulación comprenda) y registros del cambio a un fueloil con un contenido de azufre no superior al 0,10 % m/m antes de entrar en la ECA, de modo que se determine que se utilizaba combustible reglamentario mientras se navegaba en toda la ECA, según se estipula en la regla VI/14.6.

2.3.2 Cuando un buque al que se aplica la regla VI/13.5.1 para una zona concreta de control de las emisiones de NO_x del nivel III se inspeccione en un puerto de dicha zona, el funcionario de supervisión debería examinar:

- .1 los registros respecto del nivel y el estado de encendido/apagado, junto con todas las modificaciones de dicho estado mientras el buque se encuentra en esa zona de control de las emisiones de NO_x del nivel III, que se anotarán según lo prescrito en la regla VI/13.5.3 para los motores diésel marinos instalados y certificados de acuerdo con el nivel II y el nivel III, o solo de acuerdo con el nivel II;⁵ y
- .2 el estado de un motor diésel marino instalado que esté certificado de acuerdo con el nivel II y el nivel III, que indique que el motor estuvo operando en su condición de nivel III al entrar en esa zona de control de las emisiones

⁴ Circular MEPC.1/Circ.883: "Orientaciones sobre la indicación del cumplimiento en curso en caso de fallo de un solo instrumento de vigilancia, y medidas cuya adopción se recomienda en caso de que el sistema de limpieza de los gases de escape (SLGE) no cumpla las disposiciones de las Directrices de 2015 sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape (SLGE) (resolución MEPC.259(68))"; los buques deberían contar con una notificación documentada del incumplimiento del sistema a las autoridades pertinentes, de conformidad con el párrafo 2.2.2.

⁵ Interpretación unificada de la regla 13.5.3 que figura en la circular MEPC.1/Circ.795/Rev.4.

de NO_x del nivel III y que el estado se mantuvo en todo momento mientras el motor diésel marino estuvo funcionando dentro de esa zona; o

- .3 los registros relacionados con las condiciones asociadas a una exención concedida según lo dispuesto en la regla VI/13.5.4 se han anotado como lo exige dicha exención, y se han cumplido las condiciones y la duración de dicha exención según lo prescrito.

2.4 Inspección inicial fuera de una ECA o en el primer puerto tras transitar por una ECA

2.4.1 Cuando se inspecciona un buque en un puerto fuera de una ECA, el funcionario de supervisión examinará la misma documentación y pruebas exigidas durante las inspecciones en los puertos dentro de la ECA. El funcionario de supervisión, en especial, debería examinar:

- .1 las pruebas de que el contenido de azufre del fueloil se ajusta a la regla VI/14.1⁶ mediante las notas de entrega de combustible y los registros de a bordo adecuados, incluidos los registros de las operaciones de toma de combustible que figuran en la parte 1 del Libro registro de hidrocarburos (reglas VI/18.5 y VI/14.4); y
- .2 las pruebas de que existe un procedimiento por escrito (en el idioma o los idiomas de trabajo que la tripulación comprenda) y registros del cambio de un fueloil con un contenido de azufre no superior al 0,10 % m/m tras dejar la ECA, de modo que se determine que se utilizaba combustible reglamentario mientras se navegaba en toda la ECA.

2.4.2 Cuando un buque al que se aplica la regla VI/13.5.1 para una zona concreta de control de las emisiones de NO_x del nivel III se inspeccione en un puerto situado fuera de dicha zona, el funcionario de supervisión debería examinar los registros prescritos en los párrafos 2.3.2.1 y 2.3.2.2 o 2.3.2.3 a fin de asegurarse de que se cumplieron las prescripciones pertinentes durante todo el tiempo que el buque estuvo operando en esa zona.

2.5 Resultados de la inspección inicial

2.5.1 Si los certificados y documentos son válidos y apropiados, y si después de una inspección del buque para comprobar que su estado general se ajusta a las normas y reglas internacionales comúnmente aceptadas, las impresiones y las observaciones generales de a bordo del funcionario de supervisión confirman un buen estado de mantenimiento, se debería considerar que la inspección ha finalizado satisfactoriamente.

2.5.2 Si, no obstante, las impresiones u observaciones generales de a bordo del funcionario de supervisión indican que hay motivos fundados (véase el párrafo 2.5.3) para considerar que el estado del buque o su equipo no se corresponden sustancialmente con los pormenores indicados en los certificados o documentos, el funcionario de supervisión debería proceder a una inspección más detallada.

2.5.3 Entre los "motivos fundados" para llevar a cabo una inspección más detallada se encuentran los siguientes:

⁶ La resolución MEPC.305(73): "Prohibición de transportar fueloil no reglamentario para combustión destinado a ser utilizado en la propulsión o el funcionamiento a bordo de un buque" no es aplicable al fueloil transportado como carga o para los buques que cuenten con un medio equivalente de cumplimiento aprobado.

- .1 pruebas de que los certificados prescritos en el Anexo faltan o no son válidos;
- .2 pruebas de que los documentos prescritos en el Anexo faltan o no son válidos;
- .3 la falta o el funcionamiento deficiente del equipo o los medios especificados en los certificados o documentos;
- .4 la presencia de equipo o de medios no especificados en los certificados o documentos;
- .5 en las impresiones u observaciones generales del funcionario de supervisión se constata que existen graves deficiencias en el equipo o los medios especificados en los certificados o documentos;
- .6 información o pruebas 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 incoherencias entre la información que figura en la nota de entrega de combustible y el párrafo 2.3 del suplemento del Certificado IAPP;
- .8 pruebas de que no se ha utilizado un medio equivalente, tal como estaba prescrito; o
- .9 pruebas obtenidas, por ejemplo, mediante calculadoras de combustible, de que la cantidad de fueloil reglamentario cargado no se corresponde con el plan de viaje del buque;
- .10 la recepción de un informe o una queja que indiquen el posible incumplimiento del buque, incluida, entre otras cosas, la información recibida como resultado de la vigilancia a distancia de las emisiones de SO_x o dispositivos portátiles para la medición del contenido de azufre del fueloil que indiquen la posibilidad de que un buque utilice combustible no reglamentario mientras realiza operaciones/navega;
- .11 pruebas de que no se han mantenido de manera correcta o según lo prescrito el nivel y/o el estado de encendido/apagado de los motores diésel marinos instalados pertinentes;
- .12 la recepción de un informe o una queja que indiquen que uno o varios de los motores diésel marinos instalados no han estado funcionando de conformidad con las disposiciones del expediente técnico correspondiente o de las prescripciones pertinentes para una zona concreta de control de las emisiones de NO_x del nivel III; y
- .13 la recepción de un informe o una queja que indiquen que no se han cumplido las condiciones relacionadas con una exención concedida según lo dispuesto en la regla VI/13.5.4.

2.6 Inspecciones más detalladas

2.6.1 El funcionario de supervisión debería verificar que:

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

2.6.2 Con objeto de verificar que cada motor diésel marino instalado de potencia de salida superior a 130 kW ha sido aprobado por la Administración de conformidad con lo prescrito en el Código técnico sobre los NO_x y que se mantiene debidamente, el funcionario de supervisión debería prestar especial atención a lo siguiente:

- .1 examinar dichos motores diésel marinos para que se ajusten a lo indicado en el Certificado EIAPP y en su suplemento, así como en el expediente técnico y, si procede, en el Libro registro de los parámetros del motor o el manual de vigilancia de a bordo y datos conexos;
- .2 examinar los motores diésel marinos especificados en los expedientes técnicos para verificar que no se han sometido a modificaciones no aprobadas que puedan afectar a las emisiones de NO_x;
- .3 en el caso de un motor diésel marino instalado y certificado de conformidad con el nivel III, que los registros prescritos en la regla VI/13.5.3 o en el expediente técnico, en su caso, incluidos los exigidos en el párrafo 2.3.6 del Código técnico sobre los NO_x, se han mantenido de la manera debida, y que dicho motor diésel marino, incluido todo dispositivo de control de las emisiones de NO_x y los sistemas y equipos auxiliares conexos (incluidos, si están instalados, los medios de derivación), se mantienen de conformidad con el expediente técnico correspondiente y están en buen estado;
- .4 si procede, examinar si se han cumplido según lo prescrito las condiciones relacionadas con una exención concedida en virtud de la regla VI/13.5.4;
- .5 examinar los motores diésel marinos con una potencia de salida superior a 5 000 kW y una cilindrada igual o superior a 90 litros instalados en buques construidos el 1 de enero de 1990 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2000, a fin de verificar que están certificados, si así se exige, de conformidad con lo dispuesto en la regla VI/13.7;
- .6 en el caso de los buques construidos antes del 1 de enero de 2000, verificar que cualquier motor diésel marino que se haya sometido a una transformación importante, según se define esta en la regla VI/13, ha sido aprobado por la Administración; y
- .7 comprobar que los motores diésel marinos de emergencia que solo esté previsto utilizar para casos de emergencia continúan empleándose con ese propósito.

2.6.3 El funcionario de supervisión debería comprobar si el fueloil cumple lo dispuesto en la regla VI/14 teniendo en cuenta el apéndice VI⁷ del Anexo.

2.6.4 El funcionario de supervisión debería prestar atención a los datos exigidos en la regla VI/14.6 con objeto de determinar el contenido de azufre del fueloil utilizado por el buque en función de la zona de comercio, o que se han aplicado otros medios equivalentes aprobados, según lo prescrito, el fueloil consumido dentro y fuera de la ECA, y que hay suficiente combustible de conformidad con lo dispuesto en la regla VI/14 para llegar al próximo puerto.

2.6.5 Cuando se utilicen SLGE, el funcionario de supervisión debería comprobar que estos, junto con sus sistemas de vigilancia, se han instalado y utilizado de conformidad con la documentación aprobada correspondiente, con arreglo a los procedimientos sobre reconocimientos establecidos en el manual de vigilancia de a bordo.

2.6.6 Si el buque está equipado con un SLGE como medio equivalente de cumplimiento respecto de los SO_x, el funcionario de supervisión debería verificar que el sistema funciona correctamente, que está operativo, que hay unos sistemas de vigilancia continua con dispositivos de registro y procesamiento de datos a prueba de manipulación indebida,⁸ si procede, que los registros demuestran el cumplimiento necesario cuando se comparan con los límites que se indican en la documentación aprobada, y que se aplica a las unidades de combustión pertinentes de a bordo. La comprobación puede abarcar, entre otras cosas, el índice de emisiones, el pH, los PAH, las lecturas de la turbidez como valores límite expresados en ETM-A o ETM-B, y los parámetros de las operaciones que se enumeran en la documentación del sistema.

2.6.7 Si se trata de un buque tanque, según la definición de la regla VI/2.21, el funcionario de supervisión debería verificar que se ha instalado un sistema de recogida de vapores aprobado por la Administración, teniendo en cuenta la circular MSC/Circ.585, si así lo exige la regla VI/15.

2.6.8 Si se trata de un buque tanque que transporta crudo, el funcionario de supervisión debería verificar que se dispone a bordo de un plan aprobado de gestión de los COV.

2.6.9 El funcionario de supervisión debería verificar que no se incineran materiales prohibidos.

2.6.10 El funcionario de supervisión debería verificar que la incineración de los lodos de aguas residuales o los fangos oleosos en las calderas o los grupos motores marinos no tiene lugar mientras el buque se encuentra en un puerto o estuario (regla VI/16.4).

2.6.11 El funcionario de supervisión debería verificar que el incinerador de a bordo, si lo exige la regla VI/16.6.1, ha sido aprobado por la Administración. Respecto de estas unidades, debería verificarse que el incinerador se mantiene debidamente, por lo que el funcionario de supervisión debería comprobar:

- .1 si el incinerador de a bordo se corresponde con lo indicado en el certificado del incinerador de a bordo;

⁷ Enmiendas al apéndice VI del Anexo VI del Convenio MARPOL, Procedimientos de verificación a partir de las muestras de fueloil estipuladas en el Anexo VI del Convenio MARPOL (regla 18.8.2 o regla 14.8), cuya adopción se prevé para la primavera de 2020 y que figuran en el anexo 13 del documento MEPC 74/18/Add.1.

⁸ Los valores equivalentes de las emisiones para métodos de disminución de las emisiones son 4,3 y 21,7 SO₂ (ppm)/CO₂ (% v/v) para los combustibles marinos con un contenido de azufre de 0,10 y 0,50 (% m/m), respectivamente.

- .2 si se cuenta con un manual de operaciones para utilizar 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 siempre que la unidad esté funcionando (regla VI/16.9).

2.6.12 Si hay motivos fundados, según la definición del párrafo 2.5.3, el funcionario de supervisión podrá examinar los procedimientos operacionales confirmando que:

- .1 el capitán o la tripulación están familiarizados con los procedimientos para evitar las emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono;
- .2 el capitán o la tripulación están familiarizados con el funcionamiento y el mantenimiento adecuados de los motores diésel marinos, de conformidad con sus expedientes técnicos o el expediente del método aprobado, según proceda, y teniendo debidamente en cuenta las zonas de control de las emisiones para el control de los NO_x;
- .3 el capitán o la tripulación están familiarizados con los procedimientos de toma de fueloil en relación con las notas de entrega de combustible y los registros de a bordo respectivos, incluida la parte 1 del Libro registro de hidrocarburos (reglas VI/18.5 y VI/14.4) y las muestras conservadas, tal como se prescribe en la regla VI/18;
- .4 el capitán o la tripulación están familiarizados con el funcionamiento correcto de un SLGE u otro medio equivalente de a bordo, además de con cualquier prescripción aplicable sobre vigilancia, registro y mantenimiento de registros;
- .5 el capitán o la tripulación están familiarizados y han adoptado los procedimientos necesarios para el cambio de fueloil, o su equivalente, relacionados con la demostración del cumplimiento dentro de una zona de control de las emisiones;
- .6 el capitán o la tripulación están familiarizados con el procedimiento de selección de basura para garantizar que no se incinere basura prohibida;
- .7 el capitán o la tripulación están familiarizados con el funcionamiento del incinerador de a bordo, según lo prescrito en la regla VI/16.6, dentro de los límites establecidos en el apéndice IV del Anexo, de conformidad con el manual de operaciones;
- .8 el capitán o la tripulación están familiarizados con lo estipulado en la regla sobre las emisiones de 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 los que deben regularse dichas emisiones, y también con el funcionamiento adecuado de un sistema de recogida de vapores aprobado por la Administración (en caso de que se trate de un buque tanque, según la definición de la regla VI/2.21); y
- .9 el capitán o la tripulación están familiarizados con la aplicación del plan de gestión de los COV, si procede.

2.7 Deficiencias que pueden dar lugar a una detención

2.7.1 Cuando ejerza sus funciones, el funcionario de supervisión debería valerse de su criterio profesional para determinar si conviene detener un buque hasta que se subsanen las deficiencias que se hayan observado, o permitir que navegue con determinadas deficiencias que no representan un riesgo inaceptable en el marco del Anexo a condición de que se aborden oportunamente. Al proceder así, el funcionario de supervisión debería guiarse por 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, la seguridad de la navegación o la salud humana, y de que apartarse de tales prescripciones podría constituir un riesgo inaceptable para los aspectos de protección mencionados, que debería evitarse.

2.7.2 Con objeto de asistir al funcionario de supervisión en la aplicación de las presentes directrices, se incluye a continuación una lista de deficiencias que se consideran lo suficientemente importantes, habida cuenta de lo dispuesto en la regla VI/3, como para justificar la detención del buque en cuestión:

- .1 la ausencia de un Certificado IAPP, Certificados EIAPP o expedientes técnicos válidos, si procede;
- .2 un motor diésel marino, 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 diésel marino que ha sufrido una transformación importante el 1 de enero de 2000 o posteriormente, que no se ajusta a su expediente técnico o para el que los registros prescritos no se han mantenido como correspondía, o que no ha cumplido las prescripciones aplicables de la zona concreta de control de las emisiones de NO_x del nivel III en la que esté funcionando;
- .3 un motor diésel marino, con una potencia de salida superior a 5 000 kW y una cilindrada igual o superior a 90 litros, instalado en un buque construido el 1 de enero de 1990 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2000, para el que una Administración haya certificado un método aprobado que esté disponible en el mercado, pero en el que no se haya instalado un método aprobado después de la fecha del primer reconocimiento de renovación especificado en la regla VI/13.7.2;
- .4 en los buques que no estén provistos de medios equivalentes de cumplimiento respecto de los SO_x, basándose en la metodología del análisis de muestras de conformidad con el apéndice VI⁹ del Anexo VI del Convenio MARPOL, el contenido de azufre de cualquier fueloil que se esté utilizando o se transporte para su utilización a bordo supera el límite aplicable prescrito en la regla VI/14. Si el capitán alega que no ha sido posible tomar fueloil reglamentario, el funcionario de supervisión debería tener en cuenta lo dispuesto en la regla VI/18.2 (véase el apéndice);
- .5 en los buques provistos de medios equivalentes de cumplimiento respecto de los SO_x, la falta de la aprobación oportuna del medio equivalente que se aplique a las unidades de combustión pertinentes de a bordo. En cuanto a

⁹ Enmiendas al apéndice VI del Anexo VI del Convenio MARPOL, Procedimientos de verificación a partir de las muestras de fueloil estipuladas en el Anexo VI del Convenio MARPOL (regla 18.8.2 o regla 14.8), cuya adopción se prevé para la primavera de 2020 y que figuran en el anexo 13 del documento MEPC 74/18/Add.1.

las unidades de combustión no conectadas a un SLGE, el contenido de azufre de todo fueloil que se utilice en dichas unidades rebasa los límites estipulados en la regla VI/14, teniendo en cuenta lo dispuesto en la regla VI/18.2 (véase el apéndice);

- .6 el incumplimiento de las prescripciones pertinentes cuando las operaciones se desarrollan dentro de una zona de control de las emisiones de SO_x y de materia particulada;
- .7 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.244(66)); y
- .8 el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales relativos al funcionamiento del equipo de prevención de la contaminación atmosférica, según la definición del párrafo 2.5.12 *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 LLEVAR EL CERTIFICADO IAPP

3.1 Como a los buques de esta categoría no se les expide el Certificado IAPP, el funcionario de supervisión debería determinar si el estado del buque y de su equipo cumple lo prescrito en el Anexo. A este respecto, el funcionario de supervisión debería tener en cuenta que, de conformidad con el artículo 5 4) del Convenio MARPOL, a los buques de un Estado que no sea Parte no se les concederá un trato más favorable.

3.2 En todos los demás aspectos, el funcionario de supervisión debería guiarse por los procedimientos para los buques que se indican en el capítulo 2 y debería asegurarse de que ni el buque ni la tripulación representan un peligro para las personas a bordo ni una amenaza inaceptable para el medio marino.

3.3 Si el buque cuenta con algún tipo de certificación que no sea el Certificado IAPP, el funcionario de supervisión podrá tener en cuenta tal documentación al evaluar el buque.

APÉNDICE

ALEGACIÓN DE NO DISPONIBILIDAD DE FUELOIL REGLAMENTARIO

En caso de que se alegue la no disponibilidad de fueloil reglamentario, el capitán/propietario ha de presentar un registro de las medidas adoptadas para tratar de tomar fueloil reglamentario, y debe facilitar pruebas:

- .1 de las tentativas de compra de fueloil reglamentario de conformidad con su plan de viaje;
- .2 si el fueloil no estaba disponible como se había previsto, de que se intentó localizar fuentes alternativas de dicho fueloil; y
- .3 de que a pesar de hacer todo lo posible por obtener fueloil reglamentario, no hubo posibilidad de adquirirlo.

Entre las posibles medidas para obtener fueloil reglamentario se encuentra la de buscar fuentes alternativas de fueloil antes de comenzar el viaje, o cuando se está en ruta.

No se debería exigir al buque que se desvíe de su ruta prevista o que retrase indebidamente el viaje a fin de alcanzar el cumplimiento.

Si el buque facilita la información que se señala *supra*, en el Estado rector del puerto se deberían tomar en consideración todas las circunstancias del caso y las pruebas presentadas a fin de determinar las medidas adecuadas que han de adoptarse, incluida la posibilidad de no adoptar ninguna medida de control.

El capitán/propietario puede facilitar pruebas, tal como se detalla seguidamente, en apoyo de su alegación (la lista no es exhaustiva):

- .1 una copia (o descripción) del plan de viaje del buque, incluidos los datos sobre el puerto de origen del buque y el puerto de destino;
- .2 el momento en el que se informó al buque por primera vez de que realizaría un viaje que incluía el tránsito/la llegada a un puerto, y la ubicación del buque cuando fue informado por primera vez de estos pormenores;
- .3 una descripción de las medidas adoptadas para intentar alcanzar el cumplimiento, incluida la descripción de todas las tentativas realizadas para localizar fuentes alternativas de fueloil reglamentario, y una descripción de las razones por las que no se disponía de combustible reglamentario (por ejemplo, no se contaba con fueloil reglamentario en los puertos de la "travesía prevista", hubo problemas en el suministro de hidrocarburos en el puerto, etc.);
- .4 el costo del combustible reglamentario no se considera una razón válida para alegar la no disponibilidad de combustible;
- .5 incluir nombres y direcciones de los proveedores de fueloil con los que se entró en contacto y las fechas de los contactos;

- .6 en los casos de interrupción del suministro de fueloil, el nombre del puerto en el que el buque debía recibir el fueloil reglamentario, y el nombre del proveedor de combustible que notifica la no disponibilidad de fueloil reglamentario;
- .7 la disponibilidad de fueloil reglamentario en el siguiente puerto de escala y los planes para obtener dicho fueloil; y
- .8 si procede, identificar y describir las restricciones operativas que impidieron que se utilizara fueloil reglamentario, por ejemplo, respecto de la viscosidad u otros parámetros del fueloil.

Si a pesar de los esfuerzos realizados no se pudo obtener fueloil reglamentario, el capitán/propietario ha de notificárselo a las autoridades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto en el puerto de llegada y a la Administración de abanderamiento (regla VI/18.2.4).
