

ANEXO 6**RESOLUCIÓN MEPC.181 (59)
Adoptada el 17 de julio de 2009****DIRECTRICES SOBRE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO
EN VIRTUD DEL ANEXO VI REVISADO DEL CONVENIO MARPOL, 2009**

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 que confieren al Comité de Protección del Medio Marino los convenios internacionales relativos a la prevención y la contención de la contaminación del mar,

RECORDANDO TAMBIÉN que el Anexo VI del Convenio MARPOL entró en vigor el 19 de mayo de 2005,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución MEPC.129(53), mediante la cual el Comité adoptó las Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL,

TOMANDO NOTA de que el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL fue adoptado mediante la resolución MEPC.176(58), cuya entrada en vigor está prevista para el 1 de julio de 2010,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que 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 revisar las Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL de conformidad con lo dispuesto en el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL,

HABIENDO EXAMINADO las Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, 2009, elaboradas por el Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel en su 13º periodo de sesiones y examinadas por el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento en su 17º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, 2009, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que, en el ejercicio de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, apliquen las Directrices revisadas a partir del 1 de julio de 2010;
3. ACUERDA que, más adelante, las Directrices de 2009 se adopten como enmiendas a la resolución A.787(19), Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, en su forma enmendada por la resolución A.882(21).

* * *

ANEXO

DIRECTRICES SOBRE LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VIRTUD DEL ANEXO VI REVISADO DEL CONVENIO MARPOL, 2009

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 Las reglas del Anexo VI del Convenio 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 a partir del 19 de mayo de 2005, inclusive, quedan prohibidas nuevas instalaciones que contengan sustancias que agotan la capa de ozono que no sean hidroclorofluorocarbonos. Todo buque que tenga sistemas recargables que contengan sustancias que agotan la capa de ozono está obligado a mantener un libro registro de sustancias que agotan la capa de ozono;
- .3 por lo que se refiere a los controles de NO_x, se aplicarán los límites de las emisiones del Nivel I a todos los motores diésel marinos pertinentes de potencia superior a 130 kW instalados en buques construidos el 1 de enero de 2000 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2011,

Podrán aplicarse los límites de emisión equivalentes a los del Nivel I a 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, de conformidad con lo dispuesto en la regla VI/13.7.

Los límites de emisión del Nivel II se aplicarán a todos los motores diésel marinos pertinentes de más de 130 kW instalados en buques construidos el 1 de enero de 2011 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2016.

A reserva del examen indicado en la regla 13.10, los límites de emisión del Nivel III se aplicarán a todos los motores diésel marinos de más de 130 kW instalados en buques construidos el 1 de enero de 2016 o posteriormente. No obstante, mientras estos buques naveguen fuera de una zona de control de emisiones* establecida para el control de los NO_x, se aplicarán los límites del Nivel II.

Los motores diésel marinos que sean objeto de una transformación importante habrán de contar con la certificación necesaria para el nivel de control requerido de conformidad con la regla VI/13.2;

- .4 El control de los SO_x y la materia particulada debería efectuarse como sigue:
- .1 el contenido de azufre de todo fueloil utilizado a bordo de los buques sujetos a lo dispuesto en la regla VI/18.2 no deberá exceder de los siguientes límites:
- .1 4,50 % masa/masa antes del 1 de enero de 2012;
- .2 3,50 % masa/masa a partir del 1 de enero de 2012, inclusive; y
- .3 0,50 % masa/masa a partir del 1 de enero de 2020, inclusive, a reserva del examen indicado en las reglas VI/14.8, VI/14.9 y VI/14.10.
- No obstante, mientras los buques operen dentro de las zonas de control de las emisiones de óxidos de azufre (SO_x) y de materia particulada, el contenido de azufre del fueloil utilizado a bordo no excederá los siguientes límites:
- .1 1,50 % masa/masa antes del 1 de julio de 2010;
- .2 1,00 % masa/masa a partir del 1 de julio de 2010, inclusive;
- .3 0,10 % masa/masa a partir del 1 de enero de 2015, inclusive;
- o
- .2 un método equivalente aprobado (regla VI/4);
- .5 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
- .6 los buques tanque que transporten crudo deberán llevar a bordo y aplicar un plan de gestión de los COV aprobado por la Administración. Los sistemas de control de las emisiones de vapor de los buques tanque sólo son exigibles cuando la autoridad pertinente haya dictaminado su instalación.

* Al DD/MM/AAAA no se ha designado ninguna zona de control de emisiones en virtud de la regla VI/13.

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), también se aplican a las presentes directrices.

Capítulo 2 INSPECCIONES DE LOS 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 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 dependiendo 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 el expediente de método aprobado (regla VI/13.7);
- .6 procedimientos por escrito que abarquen las operaciones de cambio del fueloil cuando se utilicen distintos tipos de fueloil a fin de lograr el cumplimiento (regla VI/14.6);
- .7 la documentación aprobada relativa a los sistemas de limpieza de los gases de escape o medios equivalentes instalados para reducir las emisiones de SO_x (regla VI/4);

* De conformidad con la regla 6.2) del Anexo VI del Convenio MARPOL, a los buques construidos antes de la fecha de entrada del Anexo VI del Convenio MARPOL se les expedirá un Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (certificado IAPP), a más tardar, en la primera entrada programada en dique seco posterior a la fecha de entrada en vigor, pero no más de tres años después de dicha fecha.

- .8 las notas de entrega de combustible y las correspondientes muestras, o registros de éstas (regla VI/18);
- .9 un ejemplar del certificado de homologación de los incineradores de a bordo instalados el 1 de enero de 2000 o posteriormente (con una capacidad individual de hasta 1 500 kW) (resoluciones MEPC.76(40) y MEPC.93(45));
- .10 el libro registro de sustancias que agotan la capa de ozono (regla VI/12.6);
- .11 el plan de gestión de los COV (regla VI/15.6); y
- .12 toda notificación sobre la entrega de combustible no reglamentario 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 encargado de la 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 Como comprobación preliminar, debería confirmarse la validez del certificado IAPP verificando que éste está debidamente cumplimentado y firmado y que se han llevado a cabo los reconocimientos prescritos.

2.1.3 El funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto debería poder determinar cómo está equipado el buque para prevenir la contaminación atmosférica mediante un examen del suplemento del certificado IAPP.

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 debería en general limitar su inspección 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 VI/18 que se presentan 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, para ulterior inspección en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto.

2.1.6 No obstante, si 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 se corresponden en lo esencial con los pormenores indicados en los certificados o documentos, el funcionario procederá 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 de que faltan los certificados prescritos en el Anexo o de que claramente no son válidos;
- .2 pruebas de que faltan los documentos prescritos en el Anexo o de que claramente no son válidos;
- .3 falta del equipo o las instalaciones principales que se especifican en los certificados o documentos;
- .4 presencia de equipo o de instalaciones no especificados en los certificados o documentos;
- .5 pruebas derivadas de las impresiones u observaciones generales del funcionario de 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 de 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 parece ser de calidad 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 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 dichas sustancias.

2.2.2 Con objeto de verificar que cada motor diésel marino instalado con una potencia de salida superior a 130 kW está 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 diésel marinos para asegurarse de que se adecúan a lo indicado en el certificado EIAPP y en su suplemento, así como en el expediente técnico y, si procede, en el 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 el expediente técnico para verificar que no se les han hecho modificaciones no aprobadas que puedan afectar a las emisiones de NO_x;
- .3 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, de conformidad con lo dispuesto en la regla VI/13.7;
- .4 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 ésta en la regla VI/13, está aprobado por la Administración; y
- .5 comprobar que los motores diésel marinos de emergencia cuya utilización esté prevista sólo para casos de emergencia continúan utilizándose sólo con ese propósito.

2.2.3 El funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto debería verificar que la calidad del fueloil utilizado a bordo del buque cumple las disposiciones de las reglas VI/14 y VI/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 debería prestar atención a los datos exigidos por la regla VI/14.6, con objeto de determinar el contenido de azufre del fueloil utilizado cuando el buque se encuentre en zonas de control de las emisiones, según se estipula en la regla VI/14.3, o que se han aplicado otros medios equivalentes aprobados, según lo prescrito.

2.2.4 Si se trata de un buque tanque, según la definición de la regla VI/2.21, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto debería verificar que se ha instalado un sistema de recogida de vapores aprobado por la Administración, con arreglo a la circular MSC/Circ.585, si así lo exige la regla VI/15.

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

2.2.6 El funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto debería verificar que no se incineran materiales prohibidos.

2.2.7 El funcionario de supervisión debería verificar que la incineración de los fangos cloacales 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 VI/16.4).

2.2.8 El funcionario de supervisión debería verificar que el incinerador de a bordo, si lo exige la regla VI/16.6.1, está aprobado por la Administración. Respecto de estas unidades, debería

* Cabe señalar que, en caso de que la nota de entrega de combustible o la muestra representativa prescritas en la regla VI/18 no cumplan las disposiciones pertinentes, el capitán o la tripulación deberían documentarlo. Cuando se suministre combustible en un puerto bajo la jurisdicción de una Parte en el Protocolo de 1997, el funcionario de supervisión debería notificar la falta de cumplimiento a la autoridad competente responsable del registro de proveedores de fueloil (regla VI/18.10.1).

verificarse que el incinerador se mantiene debidamente, por lo que el funcionario de supervisión debería 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 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 de los gases de la cámara de combustión, según lo prescrito (regla VI/16.9).

2.2.9 Si hay motivos fundados, según la definición del párrafo 2.1.6, 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 que agotan la capa de ozono;
- .2 el capitán o la tripulación están familiarizados con el funcionamiento y mantenimiento adecuados del motor diésel marino, de conformidad con el expediente técnico o el expediente del método aprobado, según proceda, teniendo debidamente en cuenta los límites de emisión en las zonas sujetas a control de los NO_x;
- .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 y materia particulada;
- .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/16.6, 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 las 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 Convenio 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 de la regla VI/2.21); y
- .7 el capitán o la tripulación están familiarizados con la aplicación del plan de gestión de los COV, si corresponde; y

- .8 el capitán o la tripulación están familiarizados con los procedimientos de entrega de combustibles respecto de las notas de entrega de combustible y las muestras conservadas, según lo dispuesto en 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 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 representen un riesgo inaceptable para el medio marino. Al proceder así, el funcionario debería aplicar 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 apartarse de tales prescripciones podría constituir un riesgo inaceptable para el medio marino.

2.3.2 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 falta de un certificado IAPP válido, de certificados EIAPP o de expedientes técnicos* ;
- .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 cumplen el Código Técnico sobre los NO_x o los límites de emisión de NO_x aplicables;
- .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 y disponible en el mercado, pero en el que no se haya instalado el método aprobado después de la fecha del primer reconocimiento de renovación especificado en la regla VI/13.7.2;
- .4 dependiendo del método utilizado para demostrar el cumplimiento respecto de los SO_x, el contenido de azufre de cualquier fueloil utilizado a bordo supera el 4,5 % masa/masa antes del 1 de enero de 2012, el 3,50 % masa/masa a partir del 1 de enero de 2012, inclusive, y el 0,50 % masa/masa a partir del 1 de enero de 2020¹, inclusive, habida cuenta de lo dispuesto en la regla VI/18.2;

* De conformidad con lo dispuesto en la regla 6.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL, a los buques construidos antes de la fecha de entrada en vigor del Anexo VI se les expedirá un Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica a más tardar en la primera entrada programada en dique seco posterior a la mencionada fecha de entrada en vigor, y en ningún caso tres años después de dicha fecha.

¹ O 2025, en función de los resultados del examen de la regla VI/14.1.3, según se indica en la regla VI/14.8.

- .5 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;
- .6 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)); y
- .7 el capitán o 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 2.2.9 *supra*.

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

3.1 Como a los buques de este tipo no se les expide el certificado IAPP, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto debería determinar si el estado del buque y su equipo cumplen 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 se guiará por los procedimientos para los buques que se indican en el capítulo 2, asegurándose de que ni el buque ni la tripulación suponen un peligro para las personas a bordo o 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.
