

CIRCULAR AD N° 018/2021

- Para:** Armadores, Operadores, Arrendatarios, Apoderados Legales, Empresas Navieras, Funcionarios de supervisión por el Estado Rector del Puerto, Organizaciones Reconocidas y sus Representantes Legales, Capitanes de Buques Internacionales y demás interesados de la Comunidad Marítima.
- Tema:** **ADOPCIÓN** de las Directrices emanadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) a través del Comité de Protección del Medio Marino en su 76ª período de sesiones (10 a 17 de junio de 2021), relativo a **"INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL"**, la cual tiene como objetivo de que los Estados Miembros de la Organización puedan esforzarse por entender perfectamente sus obligaciones y responsabilidades como Estados Parte, Estados de Abanderamiento, Estados Rectores de Puertos y Estados Ribereños y comunicar cuidadosamente esas obligaciones a los buques que operan bajo su autoridad así como a los proveedores de fueloil ubicados en sus jurisdicciones.
- Referencias:** La Constitución de la Republica; Convenios Internacionales del ámbito marítimo, Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional (DECRETO No. 167-94) y sus Reformas; Específicamente sus Artículos 1, 5, 92 numerales 1), 18), 19), 20) y 29); **Circular MEPC. 1/Circ. 795/Rev. 5 y su Anexo (páginas 1-14)** emitida por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional (OMI), de fecha 8 de julio del año 2021 y el Acuerdo N° DGMM-071-2012, emitido por la Dirección General de la marina Mercante y publicado en el Diario Oficial "La Gaceta" con número 33,001 y otras aplicables.

La presente **CIRCULAR AD No. 018/2021** tiene la finalidad de hacer de su conocimiento lo siguiente:

PRIMERO: Que la Dirección General de la Marina Mercante, tiene como propósito asegurar la efectividad y control de la administración de los Instrumentos Marítimos de los cuales Honduras es Parte; por lo que a través del Acuerdo N° 71/2012 de fecha 26 de noviembre del 2012; Adopta y unifica en forma expedita las diversas implementaciones de documentos que emanen de la Organización Marítima Internacional (OMI), con la intención de apegar al Estamento Jurídico Nacional las diferentes Directrices y Prácticas generadas por la OMI.

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

SEGUNDO: Que la Dirección General de la Marina Mercante procede a adoptar el siguiente Instrumento Técnico Jurídico que surge en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) a través del Comité de Protección del Medio Marino el cual se describe como:

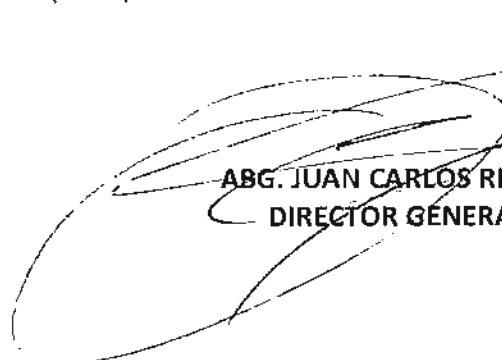
- **Circular MEPC. 1/Circ. 795/Rev. 5 y su Anexo (páginas 1-14)** de fecha 8 de julio del año 2021 sobre **“INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL”**.

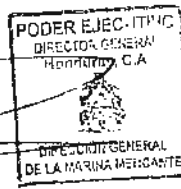
TERCERO: Que la información antes descrita se podrá encontrar publicada en la página Oficial de la Institución, siendo: www.marinamercante.gob.hn; a la vez dicho instrumento **Circular MEPC. 1/Circ. 795/Rev. 5 y su Anexo (páginas 1-14)** de fecha 8 de julio del año 2021 sobre **“INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL”**, forma parte integral de la presente Circular.

CUARTO: Que Honduras es Estado miembro de la OMI y se encuentra comprometido en Adoptar e Implementar los instrumentos relativos a la Seguridad de la Navegación, Protección del Medio Marino, así como las directrices establecidas en el Convenio MARPOL, del cual Honduras es signatario.

Para el cumplimiento de lo antes establecido, requerimos la cooperación y ayuda de todos los Armadores, Operadores, Arrendatarios, Apoderados Legales, Empresas Navieras, y en especial a las Organizaciones Reconocidas OR'S y sus Representantes Técnicos, Capitanes, Funcionarios de supervisión por el Estado Rector del Puerto y demás interesados.

Tegucigalpa, República de Honduras a los veintitrés (23) días del mes de septiembre del año Dos mil veintiuno (2021).


ABG. JUAN CARLOS RIVERA
DIRECTOR GENERAL


PODER EJECUTIVO
DIRECCIÓN GENERAL
HONDURAS, C.A.
DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR
Teléfono: +44(0)20 7735 7611 Facsímil: +44(0)20 7587 3210

MEPC.1/Circ.795/Rev.5
8 julio 2021

INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL

- 1 El Comité de protección del medio marino, en su 76º periodo de sesiones (10 a 17 de junio de 2021), aprobó interpretaciones unificadas de la regla 2.23 del Anexo VI del Convenio MARPOL sobre la aclaración de las fechas relacionadas con las fases 2 y 3 del EEDI para los buques nuevos.
- 2 El texto refundido y actualizado de todas las interpretaciones unificadas actuales del Anexo VI del Convenio MARPOL, incluidas las que se indican en la circular MEPC.1/Circ.795/Rev.4, figura en el anexo.
- 3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que apliquen las interpretaciones unificadas adjuntas del Anexo VI del Convenio MARPOL, según proceda, y las pongan en conocimiento de todas las partes interesadas.
- 4 La presente circular sustituye a la circular MEPC.1/Circ.795/Rev.4.

ANEXO

INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL

1 Definición de "buque nuevo"

Regla 2

Definiciones

La regla 2.23 dice lo siguiente:

"Por *buque nuevo* se entiende:

- .1 un buque cuyo contrato de construcción se formalice el 1 de enero de 2013 o posteriormente; o
- .2 en ausencia de un contrato de construcción, un buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2013 o posteriormente; o
- .3 un buque cuya entrega se produzca el 1 de julio de 2015 o posteriormente."

Interpretación:

1.1 Con respecto a la aplicación a cada fase especificada en el cuadro 1 de la regla 21, la definición de "buque nuevo" que figura en la regla 2.23 debería interpretarse del siguiente modo:

- .1 la fecha especificada en la regla 2.23.1 debería sustituirse por la fecha de inicio de cada fase;
- .2 la fecha especificada en la regla 2.23.2 debería sustituirse por la fecha seis meses después de la fecha de inicio y la fecha del final de cada fase; y
- .3 la fecha especificada en la regla 2.23.3 para las fases 1, 2 y 3 debería sustituirse por la fecha 48 meses después de la fecha de inicio y la fecha del final de cada fase.

1.2 De acuerdo con esta interpretación, el EEDI prescrito de cada fase se aplica a los buques nuevos siguientes que pertenecen a una de las categorías definidas en los párrafos 25 a 31 de la regla 2 y a los que se aplican también las disposiciones del capítulo 4:

- .1 El EEDI prescrito de la fase 0 se aplica al buque nuevo siguiente:
 - .1 el buque cuyo contrato de construcción se formalice en la fase 0 y cuya entrega se produzca antes del 1 de enero de 2019; o
 - .2 el buque cuyo contrato de construcción se formalice antes de la fase 0 y cuya entrega se produzca el 1 de julio de 2015 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2019; o

en ausencia de un contrato de construcción,

- .3 el buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2013 o posteriormente pero antes del 1 de julio de 2015, y cuya entrega se produzca antes del 1 de enero de 2019; o
 - .4 el buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente antes del 1 de julio de 2013 y cuya entrega se produzca el 1 de julio de 2015 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2019.
- .2 El EEDI prescrito de la fase 1 se aplica al buque nuevo siguiente:
- .1 el buque cuyo contrato de construcción se formalice en la fase 1 y cuya entrega se produzca antes del 1 de enero de 2024; o
 - .2 el buque cuyo contrato de construcción se formalice antes de la fase 1 y cuya entrega se produzca el 1 de enero de 2019 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2024; o
- en ausencia de un contrato de construcción:
- .3 el buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2015 o posteriormente pero antes del 1 de julio de 2020, y cuya entrega se produzca antes del 1 de enero de 2024; o
 - .4 el buque cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente antes del 1 de julio de 2015 y cuya entrega se produzca el 1 de enero de 2019 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2024.
- .3 El EEDI prescrito de la fase 2 se aplica al buque nuevo siguiente:
- .1 para los tipos de buques en los que la fase 2 finaliza el 31 de marzo de 2022:¹
 - .1 los buques cuyo contrato de construcción se formalice en la fase 2 y cuya entrega se produzca antes del 1 de abril de 2026; o
 - .2 los buques cuyo contrato de construcción se formalice antes de la fase 2 y cuya entrega se produzca el 1 de enero de 2024 o posteriormente, pero antes del 1 de abril de 2026; o
- en ausencia de un contrato de construcción:
- .3 los buques cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2020 o posteriormente pero antes del 1 de octubre de 2022, y cuya entrega se produzca antes del 1 de abril de 2026; o

¹ La interpretación unificada es aplicable cuando la resolución MEPC.324(75) entre en vigor el 1 de abril de 2022.

- .4 los buques cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente antes del 1 de julio de 2020, y cuya entrega se produzca el 1 de enero de 2024 o posteriormente, y antes del 1 de abril de 2026;
- .2 para los tipos de buques en los que la fase 2 finaliza el 31 de diciembre de 2024:
 - .1 los buques cuyo contrato de construcción se formalice en la fase 2 y cuya entrega se produzca antes del 1 de enero de 2029; o
 - .2 los buques cuyo contrato de construcción se formalice antes de la fase 2 y cuya entrega se produzca el 1 de enero de 2024 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2029; oen ausencia de un contrato de construcción:
 - .3 los buques cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2020 o posteriormente pero antes del 1 de julio de 2025, y cuya entrega se produzca antes del 1 de enero de 2029; o
 - .4 los buques cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente antes del 1 de julio de 2020 y cuya entrega se produzca el 1 de enero de 2024 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2029.
- .4 El EEDI prescrito de la fase 3 se aplica a los buques nuevos siguientes:
 - .1 para los tipos de buques en los que la fase 3 comience a partir del 1 de abril de 2022:²
 - .1 los buques cuyo contrato de construcción se formalice en la fase 3; o
 - .2 los buques cuyo contrato de construcción se formalice antes de la fase 3 y cuya entrega se produzca el 1 de abril de 2026 o posteriormente; oen ausencia de un contrato de construcción:
 - .3 los buques cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de octubre de 2022 o posteriormente; o
 - .4 los buques cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente antes del 1 de octubre de 2022, y cuya entrega se produzca el 1 de abril de 2026 o posteriormente;

² La interpretación unificada es aplicable cuando la resolución MEPC.324(75) entre en vigor el 1 de abril de 2022.

- .2 para los tipos de buques en los que la fase 3 comience a partir del 1 de enero de 2025:
 - .1 los buques cuyo contrato de construcción se formalice en la fase 3; o
 - .2 los buques cuyo contrato de construcción se formalice antes de la fase 3 y cuya entrega se produzca el 1 de enero de 2029 o posteriormente; o
- en ausencia de un contrato de construcción:
- .3 los buques cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2025 o posteriormente; o
 - .4 los buques cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente antes del 1 de julio de 2025, y cuya entrega se produzca el 1 de enero de 2029 o posteriormente.

2 Transformación importante

Regla 2

Definiciones

La regla 2.24 dice lo siguiente:

"Por *transformación importante* se entiende, a los efectos del capítulo 4 del presente anexo, la transformación de un buque:

- .1 que altere considerablemente las dimensiones, la capacidad de transporte o la potencia del motor del buque; o
- .2 que altere el tipo de buque; o
- .3 que se efectúe, a juicio de la Administración, con el propósito de prolongar considerablemente la vida del buque; o
- .4 que de algún otro modo modifique el buque hasta el punto de que, si fuera un buque nuevo, quedaría sujeto a las disposiciones pertinentes del presente convenio que no le son aplicables como buque existente; o
- .5 que altere considerablemente la eficiencia energética del buque e incluya cualquier modificación que pueda hacer que el buque sobrepase el EEDI prescrito que le sea aplicable, según se indica en la regla 21 del presente anexo."

Interpretación:

2.1 Con respecto a la regla 2.24.1, todo cambio importante de las dimensiones del casco y/o la capacidad (por ejemplo, un cambio de la eslora entre perpendiculares (L_{PP}) o del francobordo asignado) debería considerarse una transformación importante. Todo aumento importante de la potencia total del motor a efectos de propulsión (por ejemplo, 5 % o más) debería considerarse una transformación importante. En cualquier caso, la Administración

tiene autoridad para evaluar y decidir si un cambio debería considerarse una transformación importante, de conformidad con el capítulo 4.

Nota: No obstante lo dispuesto en el párrafo 2.1, y suponiendo que no hay cambios en la estructura del buque, ni la disminución del francobordo asignado ni el aumento temporal del francobordo asignado como consecuencia de la limitación del peso muerto o del calado en un puerto de escala deberían considerarse una transformación importante. Sin embargo, un aumento del francobordo asignado que no sea temporal debería considerarse una transformación importante.

2.2 No obstante lo dispuesto en el párrafo 2.1, con respecto a la regla 2.24.5, debería investigarse el efecto en el EEDI obtenido como resultado de todo cambio en los parámetros del buque, en particular todo aumento de la potencia total del motor a efectos de propulsión. En cualquier caso, la Administración tiene autoridad para evaluar y decidir si un cambio debería considerarse una transformación importante, de conformidad con el capítulo 4.

2.3 Una compañía podrá, en cualquier momento, solicitar de manera voluntaria que se vuelva a certificar el EEDI y que se vuelva a expedir el Certificado IEE basándose en cualquier nueva mejora de la eficiencia del buque que no se considere una transformación importante.

2.4 En la regla 2.24.4, debería entenderse que las expresiones "buque nuevo" y "buque existente" tienen el mismo significado que en la regla 1.9.1.4 del Anexo I del Convenio MARPOL y no el de los términos definidos en las reglas 2.22 y 2.23.

2.5 La expresión "un buque" que figura en la regla 5.4.2 se interpreta en el sentido de que significa "un buque nuevo".

3 Buques dedicados al transporte de jugos de fruta en tanques de carga refrigerada

Regla 2

Definiciones

La regla 2.30 dice lo siguiente:

"Por *buque de carga refrigerada* se entiende un buque proyectado exclusivamente para el transporte de cargas refrigeradas en las bodegas."

Interpretación:

3.1 Los buques dedicados al transporte de jugos de fruta en tanques de carga refrigerada deberían clasificarse como buques de carga refrigerada.

4 Fecha a partir de la cual los buques existentes deben llevar un SEEMP a bordo

Regla 5

Reconocimientos

La regla 5.4.4 dice lo siguiente:

"para los buques existentes, la verificación de la prescripción relativa a llevar a bordo un SEEMP, de conformidad con la regla 22 del presente anexo, tendrá lugar en el primer reconocimiento intermedio o en el de renovación, si este es anterior, señalados en el párrafo 1 de la presente regla, o el 1 de enero de 2013 o posteriormente"

Regla 6

Expedición o refrendo de los certificados

La regla 6.4 dice lo siguiente:

"Se expedirá un Certificado internacional de eficiencia energética una vez se realice un reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5.4 del presente anexo, a todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 antes de que el buque pueda realizar viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes."

Regla 22

Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)

La regla 22.1 dice lo siguiente:

"Todo buque llevará a bordo un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP). Dicho plan podrá formar parte del sistema de gestión de la seguridad del buque (SMS)."

Interpretación:

4.1 El Certificado internacional de eficiencia energética (Certificado IEE) debería expedirse tanto para los buques nuevos como para los buques existentes a los que se aplique el capítulo 4. A los buques a los que no se exige llevar a bordo un SEEMP tampoco habrá que expedirles un Certificado IEE.

4.2 No es obligatorio que el SEEMP prescrito por la regla 22.1 se lleve a bordo de un buque existente al que se aplique la presente regla hasta que no se lleve a cabo el reconocimiento de verificación especificado en la regla 5.4.4.

4.3 Para los buques existentes, debería verificarse que llevan a bordo, según lo dispuesto en la regla 5.4.4, el SEEMP prescrito en la regla 22, y debería expedirse un Certificado IEE a más tardar en el primer reconocimiento intermedio o de renovación, si este es anterior, que se efectúe el 1 de enero de 2013 o posteriormente y que se ajuste al capítulo 2; es decir, que sea un reconocimiento vinculado a un reconocimiento intermedio o de renovación del Certificado IAPP.

4.4 El reconocimiento intermedio o de renovación al que se hace referencia en el párrafo 4.3 está relacionado únicamente con el plazo para verificar que se lleva a bordo el SEEMP, es decir, esos plazos para el reconocimiento relativo al Certificado IAPP se convertirán también en la fecha del reconocimiento inicial del Certificado IEE para los buques existentes. No obstante, el SEEMP es un elemento del reconocimiento únicamente en virtud del nuevo capítulo 4, y no en virtud de los reconocimientos relativos al Certificado IAPP.

4.5 En el caso de que no se encuentre a bordo el SEEMP en el primer reconocimiento intermedio o de renovación del Certificado IAPP que se lleve a cabo el 1 de enero de 2013 o posteriormente, la organización reconocida debería solicitar el asesoramiento de la Administración con respecto a la expedición del Certificado IEE y recibir la correspondiente orientación. Sin embargo, la validez del Certificado IAPP no se ve afectada por la ausencia de un SEEMP ya que el SEEMP es un elemento del reconocimiento únicamente en virtud del capítulo 4, y no en virtud de los reconocimientos relativos al Certificado IAPP.

4.6 Con respecto a los buques que deban llevar a bordo un SEEMP, estos excluyen las plataformas (incluidas las IFPAD/UFA) y las torres de perforación, independientemente de su propulsión, y cualquier otro buque sin medios de propulsión.

4.7 El SEEMP debería redactarse en un idioma o idiomas de trabajo que entienda el personal del buque.

5 Sección 2.3 del Suplemento del Certificado IAPP

Regla 8

Modelos de los certificados

La regla 8.1 dice lo siguiente:

"El Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP) se elaborará conforme al modelo que figura en el apéndice I del presente anexo, y estará redactado como mínimo en español, francés o inglés. Cuando se use también un idioma oficial del país expedidor, dará fe el texto en dicho idioma en caso de controversia o discrepancia."

Apéndice I

Modelo de Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (IAPP) (regla 8)

La sección 2.3 del suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica dice lo siguiente:

"2.3 Óxidos de azufre (SO_x) y materia particulada (regla 14).

2.3.1 Cuando opera fuera de una zona de control de las emisiones especificada en la regla 14.3, el buque utiliza:

.1 fueloil con un contenido de azufre, según consta en las notas de entrega de combustible, que no excede del valor límite de 0,50 % masa/masa, y/o

.....□

.2 un medio equivalente aprobado de conformidad con la regla 4.1, según se indica en el párrafo 2.6, que es al menos tan eficaz en cuanto a la reducción de las emisiones de SO_x como la utilización de fueloil con un contenido de azufre de un valor límite de 0,50 % masa/masa

.....□

2.3.2 Cuando opera dentro de una zona de control de las emisiones especificada en la regla 14.3, el buque utiliza:

.1 fueloil con un contenido de azufre, según consta en las notas de entrega de combustible, que no excede del valor límite de 0,10 % masa/masa, y/o

.....□

.2 un medio equivalente aprobado de conformidad con la regla 4.1, según se indica en el párrafo 2.6, que es al menos tan eficaz en cuanto a la reducción de las emisiones de SO_x como la utilización de fueloil con un contenido de azufre de un valor límite de 0,10 % masa/masa:

.....□

2.3.3 En el caso de un buque que no cuente con un medio equivalente aprobado de conformidad con la regla 4.1, según se indica en el párrafo 2.6, el contenido de azufre del fueloil transportado para su utilización a bordo del buque no excederá del 0,50 % masa/masa, según consta en las notas de entrega de combustible

..... □"

Interpretación:

5.1 La sección 2.3 del Suplemento ("según consta en las notas de entrega de combustible") permite que pueda ponerse una "x" antes de las fechas indicadas en todas las casillas pertinentes, al reconocerse que las notas de entrega de combustible, que han de conservarse a bordo durante un periodo mínimo de tres años, facilitan los medios para comprobar posteriormente que un buque está funcionando de un modo acorde con su propósito, según se indica en la sección 2.3.

6 Motores de sustitución idénticos

Regla 13

Óxidos de nitrógeno (NO_x)

La regla 13.1.1.2 dice lo siguiente:

"a todo motor diésel marino con una potencia de salida superior a 130 kW que haya sido objeto de una transformación importante el 1 de enero de 2000 o posteriormente, salvo cuando haya quedado demostrado, de manera satisfactoria a juicio de la Administración, que tal motor constituye una sustitución idéntica del motor al que sustituye y no está contemplado en el párrafo 1.1.1 de la presente regla."

La regla 13.2.2 dice lo siguiente:

"En el caso de una transformación importante que suponga la sustitución de un motor diésel marino por un motor diésel marino no idéntico o la instalación de un motor diésel marino adicional, se aplicarán las normas estipuladas en la presente regla en el momento de la sustitución o adición del motor."

Interpretación:

6.1 En la regla 13.1.1.2, el término "idéntico" (y, por ende, el término inverso "no idéntico" de la regla 13.2.2) aplicado a los motores previstos en la regla 13, debería entenderse como sigue:

6.2 Comparado con el motor que se sustituye,³ un "motor idéntico" es todo motor de igual:

- .1 proyecto y modelo;
- .2 potencia nominal;
- .3 régimen nominal;
- .4 uso;

³ En los casos en que no se disponga del motor sustituido para que pueda ser comparado directamente con el motor sustitutivo en el momento en que se actualice el Suplemento del Certificado IAPP a fin de hacer constar ese cambio de motor, se garantizará que se dispone de los registros necesarios relativos al motor sustituido para poder confirmar que el motor sustitutivo constituye "un motor idéntico".

- .5 número de cilindros; y
- .6 tipo de sistema de combustible (incluido, si procede, el programa informático de control de inyección):
 - .1 en el caso de los motores sin el Certificado EIAPP, que tiene los mismos elementos y reglajes críticos⁴ en lo que se refiere a los NO_x; o
 - .2 en el caso de los motores con el Certificado EIAPP, que pertenece al mismo grupo/familia de motores.

7 Momento de la sustitución de un motor

Regla 13

Óxidos de nitrógeno (NO_x)

La regla 13.2.2 dice lo siguiente:

"En el caso de una transformación importante que suponga la sustitución de un motor diésel marino por un motor diésel marino no idéntico o la instalación de un motor diésel marino adicional, se aplicarán las normas estipuladas en la presente regla en el momento de la sustitución o adición del motor."

Interpretación:

7.1 La expresión "momento de la sustitución o adición" del motor que figura en la regla 13.2.2 debería entenderse como que es la siguiente fecha:

- .1 la fecha contractual de entrega del motor al buque;⁵ o
- .2 en ausencia de una fecha contractual de entrega, la fecha en que el motor se entrega de hecho al buque,⁴ siempre que esta fecha esté confirmada por un recibo de entrega; o
- .3 en el caso de que el motor se instale y se someta a prueba a bordo para su uso previsto como mínimo seis meses después de la fecha especificada en los subpárrafos de la regla 13.5.1.2, según proceda, regirá la fecha real en que el motor se someta a prueba a bordo para su uso previsto a los efectos de determinar las normas de la presente regla en vigor en el momento de la sustitución o adición del motor.

⁴ En el caso de los motores sin el Certificado EIAPP, no se dispondrá de los valores definitorios de las marcas o los reglajes de los elementos críticos en relación con los NO_x, como se indican normalmente en el expediente técnico aprobado. Por consiguiente, la evaluación en estos casos de "... mismos elementos y reglajes fundamentales en relación con los NO_x ..." se realizará partiendo de la base de que los elementos y reglajes siguientes son los mismos:

Sistema de combustible:

- .1 modelo de bomba de combustible y regulación del avance de la inyección; y
- .2 modelo de tobera de inyección.

Aire de carga:

- .1 configuración y, si procede, modelo de turboalimentador y especificación del soplador auxiliar; y
- .2 medio de refrigeración (agua de mar/agua dulce).

⁵ El motor se instalará a bordo y se someterá a prueba para su uso previsto en el plazo de seis meses posterior a la fecha especificada en los subpárrafos de la regla 13.5.1.2, según proceda.

7.2 La anotación de la fecha indicada en el párrafo 7.1 *supra*, si se aplican las condiciones correspondientes a dichas fechas, debería realizarse en el epígrafe 8.a "Transformación importante – 13.2.1.1 y 13.2.2" del Suplemento del Certificado IAPP.

7.3 Si el motor no se somete a prueba en un plazo de seis meses posterior a la fecha especificada en los subpárrafos de la regla 13.5.1.2, según proceda, por circunstancias imprevistas ajenas a la voluntad del propietario del buque, la Administración podrá tener en cuenta las disposiciones sobre "retrasos imprevistos en la entrega" de manera análoga a la contemplada en la interpretación unificada 4 del Anexo I del Convenio MARPOL.

8 Prescripciones relativas al registro de cambio de modalidad del nivel/estado de encendido-apagado del motor

Regla 13

Óxidos de nitrógeno (NO_x)

La regla 13.5.3 dice lo siguiente:

"El nivel y el estado de encendido/apagado de los motores diésel marinos instalados a bordo de un buque al que se aplique el párrafo 5.1 de la presente regla, y certificados de acuerdo con el nivel II y el nivel III, o solo de acuerdo con el nivel II, se registrarán en el diario de navegación prescrito por la Administración a la entrada y a la salida de una zona de control de las emisiones designada en virtud del párrafo 6 de la presente regla, o cuando el estado de encendido/apagado cambie dentro de dicha zona, junto con la fecha, la hora y la situación del buque."

Interpretación:

8.1 A efectos de aplicación de la presente regla:

- .1 "los motores diésel marinos instalados a bordo de un buque al que se aplique el párrafo 5.1 de la presente regla" incluyen motores adicionales o sustituidos⁶ instalados en la fecha en que entre en vigor la zona de control de las emisiones pertinente o posteriormente;
- .2 "certificado solo de acuerdo con el nivel II" significa un motor que se ajusta a las prescripciones del nivel II instalado a bordo de un buque construido en la fecha en que entre en vigor la zona de control de las emisiones, o posteriormente, en que el buque navegue;
- .3 los motores que se ajustan a las prescripciones del nivel II sujetos a la prescripción del nivel II de la regla 13.4, es decir, los motores que se ajustan a las prescripciones del nivel II instalados a bordo de un buque construido antes de la entrada en vigor de la zona de control de las emisiones en que navegue el buque, no se consideran motores "certificados solo de acuerdo con el nivel II" a efectos de registro. Esta exclusión cubre también los motores que se ajustan a las prescripciones del nivel II sustituidos después de la entrada en vigor de las zonas de control de las emisiones pertinentes a bordo de buques de esta categoría si los motores de sustitución cumplen las disposiciones de la resolución MEPC.230(65);

⁶ Motor adicional o sustituido: véase la sección 7.1 de la circular MEPC.1/Circ.795/Rev.5.

- .4 si un motor instalado en un buque construido antes de la entrada en vigor de la zona de control de las emisiones en que navegue el buque ha sufrido una transformación importante según se describe en la regla 13.2.1, pasará a ser un motor que se ajusta a las prescripciones del nivel III, por lo que será aplicable la interpretación que figura en .1; y
- .5 el registro será necesario para el funcionamiento de los motores que se ajustan a las prescripciones del nivel II en una NECA con arreglo a la exención otorgada en virtud de la regla 13.5.4.

9 Aplicación del límite del contenido de azufre al equipo de emergencia

Regla 14

Óxidos de azufre (SO_x) y materia particulada

La regla 14.1 dice lo siguiente:

"El contenido de azufre del fueloil utilizado o transportado para su utilización a bordo de un buque no excederá del 0,50 % masa/masa."

Interpretación:

9.1 La regla 14.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL sobre la prohibición del transporte de fueloil no reglamentario debería aplicarse al fueloil del equipo de emergencia.

10 Plan de gestión de los COV

Regla 15

Compuestos orgánicos volátiles (COV)

Las reglas 15.6 y 15.7 dicen lo siguiente:

"6 Todo buque tanque que transporte crudo dispondrá a bordo de un plan de gestión de los COV aprobado por la Administración, que deberá aplicar. Dicho plan se elaborará teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización. El plan será específico para cada buque y, como mínimo:

- .1 contendrá procedimientos escritos para reducir al mínimo las emisiones de COV durante la carga, la travesía y la descarga;
- .2 tendrá en cuenta los COV adicionales generados por el lavado con crudos;
- .3 incluirá el nombre de la persona responsable de su ejecución; y
- .4 en los buques dedicados a viajes internacionales, estará redactado en el idioma de trabajo del capitán y los oficiales y, si el idioma de trabajo del capitán y los oficiales no es el español, el francés ni el inglés, irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas.

7 Esta regla se aplicará también a los gaseros solo en el caso de que los sistemas de embarque y contención de la carga sean de un tipo que permita la retención sin riesgos a bordo de los COV que no contengan metano o el retorno sin riesgos de estos a tierra.[†]

[†] Véase el "Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel" (resolución MSC.30(61)).

Interpretación:

10.1 La prescripción de llevar a bordo un plan de gestión de los COV se aplica únicamente a los buques tanque que transporten crudo.

11 Incineradores de a bordo de alimentación continua

Regla 16

Incineración a bordo

La regla 16.9 dice lo siguiente:

"En los incineradores instalados de conformidad con lo dispuesto en el apartado 6.1 de la presente regla se vigilará, siempre que la unidad esté en funcionamiento, la temperatura de salida del gas de la cámara de combustión. En los incineradores de alimentación continua, no se verterán desechos en la unidad cuando la temperatura de salida del gas de la cámara de combustión esté por debajo de 850 °C. Por lo que respecta a los incineradores de a bordo de carga discontinua, la unidad se proyectará de modo que la temperatura de salida del gas de la cámara de combustión alcance 600 °C en los 5 min siguientes al encendido y que posteriormente se estabilice a una temperatura que no sea inferior a 850 °C."

Interpretación:

11.1 A efectos de la aplicación de esta regla, la expresión "no se verterán desechos en la unidad" se debería interpretar de la siguiente manera:

En los incineradores de alimentación continua no se verterán desechos sólidos en la unidad cuando la temperatura de salida del gas de la cámara de combustión esté por debajo de 850 °C. Los fangos de hidrocarburos generados durante el funcionamiento normal de un buque no se deberían considerar como desecho en relación con esta regla y se podrán verter en la unidad cuando se alcance la temperatura de precalentamiento requerida de 650 °C en la cámara de combustión.

11.2 Por lo que se refiere a la aplicación de esta regla, la expresión "la unidad se proyectará de modo que la temperatura de salida del gas de la cámara de combustión alcance 600 °C en los 5 min siguientes al encendido" debería interpretarse como sigue:

Los incineradores de carga discontinua se deberían proyectar de forma que la temperatura en la cámara de combustión en que se quema el desecho sólido alcance 600 °C en los cinco minutos siguientes al encendido.

12 Aplicabilidad de las prescripciones sobre la nota de entrega de combustible

Regla 18

Disponibilidad y calidad del fueloil

La regla 18.5 dice lo siguiente:

"En todo buque al que se apliquen las reglas 5 y 6 del presente anexo, los pormenores relativos al fueloil para combustible entregado y utilizado a bordo se registrarán en una nota de entrega de combustible, que contendrá, como mínimo, la información especificada en el apéndice V del presente anexo."

La regla 18.6 dice lo siguiente:

"La nota de entrega de combustible se conservará a bordo, en un lugar que permita inspeccionarla fácilmente en cualquier momento razonable, durante un periodo de tres años a partir de la fecha en que se efectúe la entrega del combustible a bordo."

Interpretación:

12.1 En lo que se refiere al ámbito de aplicación de estas reglas, se debería interpretar que se aplican a todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 y, a discreción de la Administración, a los buques de arqueo bruto inferior a 400.

13 Confirmación del cumplimiento por los buques nuevos

Regla 5

Reconocimientos

La regla 5.4.5 dice lo siguiente:

"La Administración garantizará que para cada buque al que se aplica la regla 22A, el SEEMP cumple lo dispuesto en la regla 22.2 del presente anexo. Esto se llevará a cabo antes de recopilar los datos de conformidad con la regla 22A del presente anexo a fin de garantizar que la metodología y los procesos estén implantados antes de que comience el primer periodo de notificación del buque. Se facilitará al buque la confirmación del cumplimiento, la cual se mantendrá a bordo."

Regla 22

Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)

La regla 22.2 dice lo siguiente:

"A más tardar el 31 de diciembre de 2018, en el caso de un buque de arqueo bruto igual o superior a 5 000, el SEEMP incluirá una descripción de la metodología que se utilizará para recopilar los datos prescritos por la regla 22A.1 del presente anexo y los procesos que se utilizarán para notificar los datos a la Administración del buque."

La regla 22.3 dice lo siguiente:

"El SEEMP se elaborará teniendo presentes las directrices adoptadas por la Organización."

Interpretación:

13.1 Los buques que se entreguen el 1 de enero de 2019 o posteriormente deberían conservar a bordo un SEEMP que se ajuste a lo dispuesto en la regla 22.2 y la confirmación del cumplimiento prescrita en la regla 5.4.5.

14 Gas de evaporación consumido a bordo de los buques

Regla 2

Definiciones

La regla 2.9 dice lo siguiente:

"Por *fueloil* se entiende cualquier combustible entregado y destinado a la combustión a fines de la propulsión o el funcionamiento a bordo del buque, incluidos los combustibles gaseosos, destilados o residuales."

Regla 22A

Recopilación y notificación de los datos sobre el consumo de fueloil del buque

La regla 22A.1 dice lo siguiente:

"A partir del año civil de 2019, todo buque de arqueo bruto igual o superior a 5 000 recopilará los datos que se especifican en el apéndice IX del presente anexo, para ese año civil y todo año civil posterior, o parte de un año civil, según proceda, de conformidad con la metodología incluida en el SEEMP."

Apéndice IX

Recopilación y notificación de los datos sobre el consumo de fueloil del buque

El Apéndice IX dice lo siguiente:

"Consumo de fueloil por tipo de fueloil u otro tipo (deberá indicarse), en toneladas métricas, y métodos utilizados para recopilar los datos sobre el consumo de fueloil"

Interpretación:

14.1 Los datos relativos al gas de evaporación consumido a bordo del buque para su propulsión y funcionamiento deben recopilarse y notificarse como relativos al combustible, como parte del sistema de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques.

15 Acceso a los datos desglosados

Regla 22A

Recopilación y notificación de los datos sobre el consumo de fueloil del buque

La regla 22A.8 dice lo siguiente:

"Salvo en los casos previstos en los párrafos 4, 5 y 6 de la presente regla, los datos desglosados en los que se basan los datos notificados que se indican en el apéndice IX del presente anexo para el año civil anterior estarán disponibles durante un periodo de 12 meses como mínimo desde el final de ese año civil y se pondrán a disposición de la Administración si esta lo solicita."

Interpretación:

15.1 No es necesario que los datos desglosados se conserven a bordo del buque, siempre que la compañía pueda facilitarlos.