

# Convenio MARPOL

## Edición refundida de 2017

### Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques

#### Suplemento

Febrero de 2019

*Tras la publicación de la edición refundida de 2017 del Convenio MARPOL, el Comité de protección del medio marino (MEPC) ha adoptado una serie de enmiendas al Anexo VI\*, que figuran a continuación por orden cronológico según su fecha de adopción:*

Resolución	Enmiendas	Fecha de entrada en vigor	Página
MEPC.286(71)	<b>Anexo VI</b> Capítulo 3 – Regla 13 Apéndice V	1 de enero de 2019	2
MEPC.301(72)	<b>Anexo VI</b> Capítulo 3 – Regla 13 Capítulo 4 – Regla 21	1 de septiembre de 2019 <sup>†</sup>	5
MEPC.305(73)	<b>Anexo VI</b> Capítulo 3 – Regla 14 Apéndice I	1 de marzo de 2020 <sup>†</sup>	6

\* Véase el texto refundido del Anexo VI del Convenio MARPOL, donde se incluyen las enmiendas adoptadas mediante las resoluciones MEPC.271(69) y MEPC.278(70), que ya han entrado en vigor (sección «Información adicional» de la edición refundida de 2017 del Convenio MARPOL, páginas 391 a 494).

<sup>†</sup> A reserva de aceptación.

# Resolución MEPC.286(71)

adoptada el 7 de julio de 2017

## Anexo VI del Convenio MARPOL

Reglas para prevenir la contaminación atmosférica  
ocasionada por los buques

### Capítulo 3 – Prescripciones para el control de las emisiones de los buques

#### Regla 13

Óxidos de nitrógeno ( $NO_x$ )

#### Nivel III

1 En el párrafo 5.1, tras la expresión «una zona de control de las emisiones designada para el control de los  $NO_x$  del nivel III en virtud del párrafo 6 de la presente regla», introducir la expresión «(zona de control de las emisiones de  $NO_x$  del nivel III)».

2 Se sustituye el actual texto del párrafo 5.1.2 por el siguiente:

«.2 dicho buque ha sido construido:

- .1 el 1 de enero de 2016 o posteriormente y opera en la zona de control de las emisiones de Norteamérica o en la zona de control de las emisiones del mar Caribe de los Estados Unidos;
- .2 el 1 de enero de 2021 o posteriormente y opera en la zona de control de las emisiones del mar Báltico o en la zona de control de las emisiones del mar del Norte;»

3 Se suprime la palabra «cuando» entre el párrafo 5.1.2 y 5.1.3.

4 En el párrafo 5.1.3 se sustituye la expresión «una zona de control de las emisiones designada para el control de los  $NO_x$  del nivel III en virtud del párrafo 6 de la presente regla» por «una zona de control de las emisiones de  $NO_x$  del nivel III».

5 En el párrafo 5.2.3 se sustituye la palabra «convenio» por «Convenio» y la expresión «24 m» se sustituye por «24 metros».

6 Se añaden los nuevos párrafos 5.4 y 5.5 siguientes:\*

«.5.4 Las emisiones de óxidos de nitrógeno procedentes de motores diésel marinos regidos por lo dispuesto en el párrafo 5.1 de la presente regla, emitidas inmediatamente después de la construcción y las pruebas de mar de buques nuevos, o antes y después de la conversión, reparación y/u obras de mantenimiento del buque o el mantenimiento o reparación de un motor del nivel II o de un motor de combustible mixto cuando se prescribe que el buque no puede tener combustible gaseoso ni cargas de gas a bordo en cumplimiento de las prescripciones de seguridad, a fin de desarrollar las actividades del astillero u otra instalación de reparaciones situada en una zona de control de las emisiones de  $NO_x$  del nivel III, están exentas temporalmente siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- .1 el motor cumple los límites de emisiones de  $NO_x$  del nivel II; y
- .2 el buque navega directamente desde y hasta el astillero u otra instalación de reparaciones, no embarca ni desembarca carga durante la duración de la exención y sigue todas las instrucciones sobre rumbo específicas adicionales que le indique el Estado rector del puerto en el cual se encuentra el astillero o la instalación de reparaciones, si procede.

\* Véase la resolución MEPC.271(69), mediante la cual se adopta un nuevo apartado 5.3. La resolución figura en el apartado «Futuras enmiendas a los Anexos del Convenio MARPOL» de la sección «Información adicional» de la edición refundida de 2017 del Convenio MARPOL (página 425). En dicha sección también se puede consultar el Anexo VI refundido, donde se incluyen las enmiendas adoptadas mediante las resoluciones MEPC.271(69) y MEPC.278(70) (página 435).

5.5 La exención descrita en el párrafo 5.4 de la presente regla solamente se aplica durante los periodos indicados a continuación:

- .1 en el caso de los buques de nueva construcción, durante el periodo que comienza en el momento en que el astillero entrega el buque, incluidas las pruebas de mar, y culmina en el momento en el que el buque sale directamente de la zona de control de las emisiones de NO<sub>x</sub> del nivel III o, por lo que respecta a los buques que tienen instalados motores de combustible mixto, el buque sale directamente de la zona de control de las emisiones de NO<sub>x</sub> del nivel III o navega directamente hacia la instalación de toma de combustible gaseoso más cercana adecuada para el buque situada en la zona de control de las emisiones de NO<sub>x</sub> del nivel III;
- .2 en el caso de los buques que tengan un motor de nivel II que esté siendo sometido a conversión, mantenimiento o reparación, durante el periodo que comienza en el momento en que el buque entra en la zona de control de las emisiones de NO<sub>x</sub> del nivel III y navega directamente hacia el astillero o la instalación de reparaciones, y culmina en el momento en el que el astillero o la instalación de reparaciones libera al buque y éste sale directamente de la zona de control de las emisiones de NO<sub>x</sub> del nivel III tras efectuar las pruebas de mar, si procede; o
- .3 en el caso de los buques que tienen motores de combustible mixto y se han sometido a conversión, mantenimiento o reparación, cuando se prescriba que el buque no puede llevar combustible gaseoso ni cargas de gas a bordo debido a las prescripciones de seguridad, durante el periodo que comienza en el momento en el que el buque entra en la zona de control de las emisiones de NO<sub>x</sub> del nivel III o cuando se procede a su desgasificación en la zona de control de las emisiones de NO<sub>x</sub> del nivel III y navega directamente hacia el astillero o la instalación de reparaciones, y culmina en el momento en el que el astillero y/o la instalación de reparaciones libera al buque y éste sale directamente de la zona de control de las emisiones de NO<sub>x</sub> del nivel III o navega directamente hacia la instalación de toma de combustible gaseoso más cercana adecuada para el buque situada en la zona de control de las emisiones de NO<sub>x</sub> del nivel III.»

## Zona de control de las emisiones

7 *El texto actual del párrafo 6 se sustituye por el siguiente:*

«6 A efectos de la presente regla, por zona de control de las emisiones de NO<sub>x</sub> del nivel III se entiende cualquier zona marítima, incluida toda zona portuaria, designada por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos indicados en el apéndice III del presente anexo. Las zonas de control de las emisiones de NO<sub>x</sub> del nivel III son:

- .1 la zona de control de las emisiones de Norteamérica, por la cual se entiende la zona definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del presente anexo;
- .2 la zona de control de las emisiones del mar Caribe de los Estados Unidos, por la cual se entiende la zona definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del presente anexo;
- .3 la zona de control de las emisiones del mar Báltico definida en la regla 1.11.2 del Anexo I del presente convenio; y
- .4 la zona de control de las emisiones del mar del Norte definida en la regla 1.14.6 del Anexo V del presente convenio.»

## Apéndice V

### Información que debe incluirse en la nota de entrega de combustible (regla 18.5)

8 *Los puntos del apéndice se numeran del 1 al 9.*

9 *En el punto 7 la enmienda no afecta al texto en español.*

10 El punto 9 se sustituye por el siguiente:

«Una declaración, firmada y certificada por el representante del proveedor del fueloil, de que el fueloil suministrado se ajusta a lo dispuesto en la regla 18.3 del presente anexo y que el contenido de azufre del fueloil suministrado no excede:

- el límite indicado en la regla 14.1 del presente anexo;
- el límite indicado en la regla 14.4 del presente anexo; o
- el límite de \_\_\_\_\_ (% masa/masa) especificado por el comprador, cumplimentado por el representante del proveedor del fueloil y previa notificación del comprador de que el fueloil se va a utilizar:
  - .1 en combinación con un método de cumplimiento equivalente de conformidad con lo dispuesto en la regla 4 del presente anexo; o
  - .2 está sujeto a una exención pertinente para un buque en el que se llevan a cabo pruebas relativas a la investigación de tecnologías de reducción y control de las emisiones de azufre, de conformidad con lo prescrito en la regla 3.2 del presente anexo.

El representante del proveedor del fueloil cumplimentará la declaración marcando con una cruz (x) la casilla o casillas correspondientes.»

# Resolución MEPC.301(72)

adoptada el 13 de abril de 2018

## Anexo VI del Convenio MARPOL

Reglas para prevenir la contaminación atmosférica  
ocasionada por los buques

### Capítulo 3 – Prescripciones para el control de las emisiones de los buques

#### Regla 13

Óxidos de nitrógeno ( $NO_x$ )

#### Nivel III

1 En el párrafo 5.3, las palabras «una zona de control de las emisiones designada en virtud del párrafo 6 de la presente regla» se sustituyen por «una zona de control de las emisiones de  $NO_x$  del nivel III».<sup>1</sup>

### Capítulo 4 – Reglas sobre la eficiencia energética de los buques

#### Regla 21

EEDI prescrito

2 En el cuadro 2 (Parámetros para la determinación de los valores de referencia de los distintos tipos de buques), las filas 2.34 y 2.35 relativas a los buques de carga rodada y a los buques de pasaje de transbordo rodado, se sustituyen por las siguientes:

2.34 Buque de carga rodada	1 405,15	Peso muerto del buque	0,498
	1 686,17*	Peso muerto del buque cuando el peso muerto $\leq 17,000^*$ 17,000 cuando el peso muerto $> 17,000^*$	
2.35 Buque de pasaje de transbordo rodado	752,16	Peso muerto del buque	0,381
	902,59*	Peso muerto del buque cuando el peso muerto $\leq 10,000^*$ 10,000 cuando el peso muerto $> 10,000^*$	

\* Para su utilización a partir de la fase 2.»

<sup>1</sup> Véase la resolución MEPC.271(69), mediante la cual se adopta un nuevo apartado 5.3. La resolución figura en el apartado «Futuras enmiendas a los Anexos del Convenio MARPOL» de la sección «Información adicional» de la edición refundida de 2017 del Convenio MARPOL (página 425). En dicha sección también se puede consultar el Anexo VI refundido, donde se incluyen las enmiendas adoptadas mediante las resoluciones MEPC.271(69) y MEPC.278(70) (página 435).

# Resolución MEPC.305(73)

adoptada el 26 de octubre de 2018

## Anexo VI del Convenio MARPOL

Reglas para prevenir la contaminación atmosférica  
ocasionada por los buques

### Capítulo 3 – Prescripciones para el control de las emisiones de los buques

#### Regla 14

Óxidos de azufre ( $SO_x$ ) y materia particulada

#### Prescripciones generales

1 *El párrafo 1 se sustituye por el siguiente:*

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

#### Prescripciones aplicables en las zonas de control de las emisiones

2 *El párrafo 3 se sustituye por el siguiente:*

«3 A efectos de la presente regla, una zona de control de las emisiones será cualquier zona marítima, incluida toda zona portuaria, designada por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos indicados en el apéndice III del presente anexo. Las zonas de control de las emisiones en virtud de la presente regla son:

- .1 la zona del mar Báltico definida en la regla 1.11.2 del Anexo I del presente convenio;
- .2 la zona del mar del Norte definida en la regla 1.14.6 del Anexo V del presente convenio;
- .3 la zona de control de las emisiones de Norteamérica, por la cual se entiende la zona definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del presente anexo; y
- .4 la zona de control de las emisiones del mar Caribe de los Estados Unidos, por la cual se entiende la zona definida por las coordenadas que figuran en el apéndice VII del presente anexo.»

3 *El párrafo 4 se sustituye por el siguiente:*

«4 Mientras un buque opere dentro de una zona de control de las emisiones, el contenido de azufre del fueloil utilizado a bordo no excederá del 0,10 % masa/masa.»

4 *Se suprimen el subtítulo «Examen de la norma» y los párrafos 8, 9 y 10.*

## Apéndice I

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

**SUPLEMENTO DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA (CERTIFICADO IAPP)**

CUADERNILLO DE CONSTRUCCIÓN Y EQUIPO

**2 Control de las emisiones de los buques**

**2.3 Óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>) y materia particulada (regla 14)**

5 *Se sustituyen los párrafos 2.3.1 y 2.3.2 por los siguientes y se añade el nuevo párrafo 2.3.3 siguiente:*

«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 2.6, que es al menos tan eficaz en cuanto a la reducción de las emisiones de SO<sub>x</sub> 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 2.6, que es al menos tan eficaz en cuanto a la reducción de las emisiones de SO<sub>x</sub> 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 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 ..... »