

# Análisis cláusula por cláusula del Anexo VI del Convenio MARPOL

Este documento es una reproducción del anexo 1 de *Ship Emissions Toolkit, Guide No.2: Incorporation of MARPOL Annex VI into national law*, cuya autoría y publicación corresponden al Proyecto GloMEEP del FMAM-PNUD-OMI y a IMarEST (2018). El FMAM, el PNUD, la OMI o IMarEST no serán responsables ante ninguna persona u organización de las pérdidas, daños o gastos ocasionados por confiar en la información o los consejos contenidos en este documento o de otro modo proporcionados.



Empowered lives.  
Resilient nations.



# **ANÁLISIS CLÁUSULA A CLÁUSULA DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL**

## **CAPÍTULO 1 – GENERALIDADES**

### **Regla 1 – Ámbito de aplicación**

En esta regla se define el ámbito de aplicación del Anexo VI del Convenio MARPOL, que generalmente se extiende a todos los buques salvo en circunstancias especiales indicadas en diversas reglas del presente Anexo.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.

### **Regla 2 – Definiciones**

En esta regla se incluyen las definiciones clave utilizadas en todo el Anexo.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.
- En los casos en que el Anexo VI se incorpore a legislación general sobre emisiones atmosféricas, y no como enmienda a legislación existente a la que se haya incorporado el Convenio MARPOL, es importante que también se incorporen las definiciones del artículo 2 del Convenio en la medida en que se apliquen al Anexo VI.
- En virtud de la resolución MEPC.278(70), adoptada el 28 de octubre de 2016, se enmendó la regla 2 mediante la adición de definiciones relativas al sistema de recopilación de datos (regla 22A). Estas nuevas definiciones también deberían incluirse en las legislaciones nacionales.

### **Regla 3 – Excepciones y exenciones**

#### **Regla 3.1**

En esta regla se establece el ámbito de aplicación del Anexo VI y se describe qué emisiones no están sujetas al Anexo.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.

#### **Regla 3.2**

Esta regla cubre la concesión de exenciones para buques que participen en ensayos de tecnologías de reducción y control de las emisiones.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales, en las que deberían establecerse las condiciones en las que se concederán las exenciones. En la legislación se debería explicar cómo se concederían dichas exenciones, a las cuales debería adjuntarse la evaluación de las condiciones.
- No obstante, en los casos en que el Estado no sea un Estado de abanderamiento o no participe en actividades de investigación y desarrollo relativas a las emisiones de los buques, puede no ser necesario que se contemple esta regla en su legislación nacional.

- Esta regla se enmendó en virtud de la resolución MEPC.278(70). Estas nuevas enmiendas también deberían incluirse en las legislaciones nacionales.

### **Regla 3.3.1**

En esta regla se contemplan ciertas exenciones aplicables a las actividades relacionadas con los recursos minerales del lecho marino.

- No es necesario incorporar esta disposición a las legislaciones nacionales, a menos que la Parte en cuestión tenga interés en la minería del lecho marino.

### **Regla 3.3.2**

En esta regla se aborda la utilización de los hidrocarburos que se producen y utilizan *in situ* como combustible.

- No es necesario incorporar esta disposición a la legislación mediante la cual se implante el Convenio MARPOL, pero podría incorporarse a legislación en la que se aborden las actividades relacionadas con los recursos minerales del lecho marino.

### **Regla 4 – Equivalentes**

En esta regla se aborda la aprobación de equipo, tipos de fueloil o métodos de cumplimiento alternativos mediante los que se logren reducciones de las emisiones tan eficaces como los prescritos en virtud del Anexo VI.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.

## **CAPÍTULO 2 – RECONOCIMIENTO, CERTIFICACIÓN Y MEDIOS DE CONTROL**

### **Regla 5 – Reconocimientos**

#### **Regla 5.1**

Los buques de arqueo bruto igual o superior a 400, así como las torres de perforación y otras plataformas, fijas o flotantes, serán objeto de los reconocimientos y la expedición de certificados prescritos de conformidad con esta regla.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.

#### **Regla 5.2**

El Anexo VI se aplica a todos los buques, pero las inspecciones y certificados no se prescriben para buques de arqueo bruto inferior a 400. En esta regla se prescribe que las Administraciones establezcan medidas adecuadas para tales buques.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.

#### **Regla 5.3**

Las Partes deberían delegar la realización de inspecciones sujetas al Anexo VI a organizaciones reconocidas y deberían aplicar las directrices de la OMI a la autorización de organizaciones que actúen en nombre de las Administraciones.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.

#### **Regla 5.4**

En esta regla se prescribe que los buques a los que se aplique el capítulo 4 del presente anexo deberían cumplir los reconocimientos especificados en la regla.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.
- En las enmiendas al Anexo VI adoptadas mediante la resolución MEPC.278(70) se incluyeron disposiciones adicionales en las que se abordan las inspecciones mediante las que se implanta el sistema de recopilación de datos; dichas disposiciones deberían incluirse en las legislaciones nacionales.

#### **Regla 6 – Expedición o refrendo de los certificados y declaraciones de cumplimiento sobre la notificación del consumo de fueloil**

En esta regla se dispone la base jurídica de la expedición del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica y el Certificado internacional de eficiencia energética. Los certificados se expiden una vez se hayan ultimado satisfactoriamente las inspecciones prescritas en virtud de la regla 5.

En las enmiendas al Anexo VI adoptadas mediante la resolución MEPC.278(70) se incluyeron disposiciones adicionales en las que se prescribe la expedición de una declaración de cumplimiento en relación con el consumo de fueloil a los buques obligados a implantar el sistema de recopilación de datos.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.

#### **Regla 7 – Expedición o refrendo del certificado por otra Parte**

En virtud de esta regla se permite a las Partes en el Anexo a realizar reconocimientos y expedir certificados a buques de otras Partes, siempre que los buques en cuestión cumplan las prescripciones del Anexo.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.

#### **Regla 8 – Modelos de los certificados y declaraciones de cumplimiento sobre la notificación del consumo de fueloil**

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales y podría incluirse como una ficha en dichas legislaciones.

#### **Regla 9 – Duración y validez de los certificados y declaraciones de cumplimiento sobre la notificación del consumo de fueloil**

En la presente regla se establece que la duración del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica no excederá de cinco (5) años y que el Certificado internacional de eficiencia energética será válido durante la vida útil del buque, salvo en el caso en que pierda su validez de conformidad con el Anexo.

En las enmiendas al Anexo VI adoptadas mediante la resolución MEPC.278(70) se introdujo la Declaración de cumplimiento, que será válida durante el año civil en el que dicha declaración se expida y durante los cinco primeros meses del año civil siguiente.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.

### **Regla 10 – Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto**

En virtud de esta regla se permite a las Partes inspeccionar buques extranjeros presentes en sus puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción para garantizar el cumplimiento del Anexo.

En virtud de las enmiendas al Anexo VI adoptadas mediante la resolución MEPC.278(70) se introdujo la Declaración de cumplimiento y se prescribe que dicha Declaración esté sujeta a verificación de conformidad con una inspección por el Estado rector del puerto.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.

### **Regla 11 – Detección de transgresiones y cumplimiento**

En esta regla se disponen competencias adicionales para el ejercicio de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre buques en los puertos o terminales mar adentro de una Parte, y para la cooperación entre Partes en la detección, investigación y notificación de presuntos incumplimientos de las disposiciones del Anexo.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales; no obstante, no es necesario incluir la obligación de cooperar con otras Partes en la legislación, sino que bastaría implantarla mediante memorandos de cooperación o instrumentos similares.

## **CAPÍTULO 3 – PRESCRIPCIONES PARA EL CONTROL DE LAS EMISIONES DE LOS BUQUES**

### **Regla 12 – Sustancias que agotan la capa de ozono**

En virtud de esta regla se prohíbe toda emisión deliberada de sustancias que agotan la capa de ozono, así como las instalaciones que contengan sustancias que agotan la capa de ozono en buques, dependiendo de su fecha de construcción.

En esta regla también se prescribe que los buques con sistemas o equipos que contengan sustancias que agotan la capa de ozono y estén obligados a disponer de un Certificado IAPP deberán llevar y estar provistos de un libro registro de dichas sustancias.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales. Una Parte también puede decidir regular las emisiones debidas a fugas de una sustancia que agota la capa de ozono, como se dispone en la regla 12.2.

### **Regla 13 – Óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>)**

Las prescripciones de control en relación con los NO<sub>x</sub> están incluidas en la presente regla, que es aplicable a los motores diésel marinos instalados. En esta regla se disponen tres modalidades distintas de control, conocidas como Niveles, que se aplican a los buques en función de su fecha de construcción. En esta regla también se dispone que las Partes introduzcan zonas de control de las emisiones de NO<sub>x</sub>.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales. En estas reglas también se dispone que, en determinadas circunstancias, cabe la posibilidad de admitir la relajación respecto de las prescripciones de certificación NO<sub>x</sub> para ciertos buques domésticos especificados. Estos casos deberían abordarse en el marco de las legislaciones nacionales.

- La regla 13.8 debería incorporarse a las legislaciones nacionales para conferir obligatoriedad a la aplicación del Código técnico sobre los NO<sub>x</sub>, 2008 a la inspección y certificación de motores diésel marinos pertinentes.

#### **Regla 14 – Óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>) y materia particulada**

Las medidas que gobiernan el control de las emisiones de óxidos de azufre y materia particulada se establecen en la presente regla y se aplican a todos los combustibles utilizados a bordo de los buques. Las Partes pueden establecer zonas de control de las emisiones (ECA) con límites de las emisiones de SO<sub>x</sub> y materia particulada más estrictos que los límites generales incluidos en la regla, y las disposiciones deberían incluir prescripciones para que los buques dispongan de procedimientos para el cambio de fueloil y para que estos cambios queden inscritos en un libro registro.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales, salvo en el caso de las reglas 14.2 y 14.8 a 14.10, relacionadas con las funciones que debe ejecutar la OMI y que, por consiguiente, no son ejecutables como reglas nacionales aplicables a los buques.

#### **Regla 15 – Compuestos orgánicos volátiles (COV)**

Esta regla es aplicable, principalmente, a buques tanque (también a buques gaseros en ciertos casos) y en ella se establecen las prescripciones para el control de los compuestos orgánicos volátiles (COV) de los buques tanque cuando se encuentren en ciertos puertos y terminales. Los buques tanque a los que se aplique esta regla y que transporten crudo deberán llevar a bordo y aplicar un plan de gestión de los COV aprobado por la Administración.

Las Partes pueden optar por aplicar los controles solamente a ciertos puertos o terminales dentro de su jurisdicción. En los casos en los que una Parte designe puertos o terminales de su jurisdicción como lugares en los que deben regularse las emisiones de COV, dicha Parte garantizará que se dispone de sistemas de control de la emisión de vapores en dichos puertos y terminales, y de que todos los sistemas hayan sido aprobados por la Parte en cuestión, teniendo en cuenta las normas pertinentes elaboradas por la OMI.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales, salvo en el caso de la regla 15.4, relacionada con las funciones que debe ejecutar la OMI y que, por consiguiente, no son ejecutables como reglas nacionales aplicables a los buques.
- Con respecto a la obligación relativa a la notificación a la OMI en virtud de la regla 15.2, las Partes pueden decidir no incluir dicha obligación en su legislación, sino disponer de procedimientos administrativos para garantizar el cumplimiento de dicha obligación.
- Cabe destacar que en la regla 15.3 se prescribe que las operaciones de los sistemas de control de la emisión de vapores se lleven a cabo de modo que ningún buque sufra una demora innecesaria. La legislación debería imponer al operador del puerto o la terminal la obligación de cumplir las reglas, con las correspondientes penalizaciones por incumplimiento y el pago de indemnizaciones cuando se causen demoras innecesarias a los buques.

## **Regla 16 – Incineración a bordo**

Esta regla se aplica a la incineración a bordo y en ella se establecen ciertas prohibiciones en relación con las sustancias que pueden incinerarse y las circunstancias en las que la incineración no debería llevarse a cabo dentro de puertos o estuarios y, en general, debería incorporarse a las legislaciones nacionales.

### **Regla 16.5**

Esta regla se refiere a otros instrumentos internacionales y a la elaboración de procesos alternativos de tratamiento de desechos y, por consiguiente, no es pertinente que forme parte de reglamentos de ámbito nacional para buques.

### **Regla 16.6.2**

En esta regla se dispone que, dependiendo de las circunstancias, cabe permitir la exclusión respecto de las prescripciones relativas a la certificación de incineradores. Este caso debería abordarse en el marco de las legislaciones nacionales.

## **Regla 17 – Instalaciones de recepción**

En esta regla se prescribe que el gobierno de cada Parte se compromete a garantizar la provisión de instalaciones adecuadas. Esto no significa necesariamente que el Gobierno deba garantizar dicha provisión; podría prescribirse la provisión de dichas instalaciones por una autoridad portuaria o de terminal. Por consiguiente, no es necesario incorporar esta regla a la legislación nacional a la que se haya incorporado el Anexo VI del Convenio MARPOL.

Esta regla se dirige, en general, a los puertos, aunque existe margen para ampliar sus prescripciones e incluir las instalaciones de reciclaje de buques.

## **Regla 18 – Calidad y disponibilidad del fueloil**

Mediante esta regla se impone una obligación de reglamentar a los proveedores de fueloil dentro de la jurisdicción de la Parte en cuestión a través de las autoridades competentes del Estado.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales. La Parte en cuestión está obligada a nombrar la agencia que reglamente a los proveedores de fueloil. No es necesario que dicha agencia sea la administración marítima; podría ser una entidad dentro del ministerio competente en materia de energía con responsabilidades generales respecto de la reglamentación de la calidad del fueloil.
- No es necesario que la regla 18.1, en la que se aborda el fomento del fueloil reglamentario, se trate en la legislación nacional.

Las Partes deben adoptar todas las medidas razonables para fomentar la disponibilidad de fueloil reglamentario.

Asimismo, se impone a las Partes la obligación de que adopten medidas contra buques que no utilicen fueloil reglamentario, mientras que el fueloil entregado y utilizado a bordo de los buques debería cumplir las normas establecidas en la regla 18.3. La obligación de notificar los casos de combustible no reglamentario a otras Partes y de adoptar medidas cuando se reciban notificaciones al respecto también viene establecida en la regla.

Las reglas también incluyen obligaciones para los proveedores de fueloil, a quienes se prescribe que documenten el contenido de azufre del fueloil.

Los buques sujetos a las reglas 5 y 6 del Anexo VI del Convenio MARPOL también están obligados a registrar los pormenores del fueloil entregado y utilizado a bordo en una nota de entrega de combustible. Dicha nota de entrega de combustible debe entregarla el proveedor de fueloil al buque. y contendrá, como mínimo, la información especificada en el apéndice V del Anexo VI del Convenio MARPOL, enmendado mediante la resolución MEPC.286(71).

En virtud de la regla 18.9 también se prescribe que la Parte garantice que se designa a una autoridad o agencia apropiada para que lleve a cabo el registro y control de los proveedores de fueloil.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales, salvo en el caso de la regla 18.1, en la que se aborda el fomento de la disponibilidad de combustible.
- Las disposiciones del apéndice V del Anexo VI del Convenio MARPOL son aplicables cuando se elabore legislación, dado que es información que debe incluirse en la nota de entrega de combustible.
- En relación con la implantación de la regla 18.9, una Parte puede decidir que no es necesario incorporar la obligación en la legislación relativa a la marina mercante, sino a través de legislación en la que se aborde el control de calidad del fueloil o a través de procedimientos administrativos. Las disposiciones deberían disponer que el proveedor de fueloil facilite una nota de entrega de combustible al buque al que se suministre fueloil.

#### **CAPÍTULO 4 – REGLAS SOBRE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES**

##### **Regla 19 – Ámbito de aplicación**

Las reglas sobre la eficiencia energética se aplican a todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400. Las prescripciones no se aplican a buques que realicen exclusivamente viajes en aguas nacionales o a buques carentes de propulsión mecánica, plataformas y plataformas de perforación. Los buques que tienen sistemas de propulsión diésel-eléctrica, propulsión por turbinas o propulsión híbrida quedan excluidos de las prescripciones de las reglas 20 y 21. Existen también ciertas excepciones en los primeros años de la implantación para buques para los que la Administración pueda dispensar del cumplimiento de los índices de eficiencia energética de proyecto obtenido y prescrito (reglas 20 y 21). Esto no es aplicable si el contrato de construcción del buque se adjudica o la quilla se coloca (o su construcción se halla en una fase equivalente) el 1 de julio de 2017 o posteriormente, o si la entrega se produce el 1 de julio de 2019 o posteriormente. La transformación importante de un buque nuevo o existente se aborda de forma similar. La Administración del Estado de abanderamiento debe comunicar los pormenores de toda exención a la OMI para que los distribuya a las Partes en el Protocolo.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.

##### **Regla 20 – Índice de eficiencia energética de proyecto obtenido (EEDI obtenido)**

El EEDI obtenido debe calcularse para buques nuevos y buques nuevos o existentes (según la definición de la regla 2) que hayan sido objeto de transformaciones importantes y debe calcularse teniendo en cuenta las directrices pertinentes elaboradas por la OMI.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.



## **Regla 21 – EEDI prescrito**

Esta regla se aplica a buques nuevos y buques nuevos o existentes (según la definición de la regla 2) que hayan sido objeto de transformaciones importantes y en ella se establece el método para determinar el EEDI prescrito.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales, salvo en el caso de la regla 21.6, en virtud de la cual se impone una obligación a la OMI.

## **Regla 22 – Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)**

Tanto los buques nuevos como los existentes deben llevar a bordo un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP). El SEEMP establece un mecanismo para mejorar la eficiencia energética utilizando medidas operacionales.

El SEEMP de los buques de arqueo bruto igual o superior a 5 000 incluirá una descripción de la metodología que se utilizará para recopilar los datos prescritos por la regla 22A.1 y los procesos que se utilizarán para notificar los datos. Esta prescripción debe aplicarse a más tardar el 31 de diciembre de 2018.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.

## **Regla 22A – Recopilación y notificación de los datos sobre el consumo de fueloil del buque**

Esta regla se aplica a todo buque de arqueo bruto igual o superior a 5 000 e impone al operador del buque la obligación de recopilar datos relativos al consumo de fueloil como se indica en el apéndice IX del Anexo VI, para el año civil de 2019 y todo año civil posterior, o parte de un año civil, según proceda, de conformidad con la metodología incluida en el SEEMP.

El buque debe enviar estos datos a la Administración del Estado de abanderamiento, la cual, una vez los haya verificado, expedirá una declaración de cumplimiento sobre la notificación del consumo de fueloil para el buque. La Parte debe transmitir los datos notificados en relación con el consumo de fueloil que sus buques registrados le hayan suministrado a la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques en un plazo de un mes desde la expedición de la declaración de cumplimiento.

- Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales, salvo en el caso de las reglas 22A.10, 22A.11 y 22A.12 en virtud de las cuales se imponen obligaciones a la OMI.

## **Regla 23 – Fomento de la cooperación técnica y de la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques**

- No es necesario incorporar esta disposición a las legislaciones nacionales.

## **CAPÍTULO 5 – VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES DEL PRESENTE ANEXO**

- No es necesario incorporar estas disposiciones a las legislaciones nacionales.

## **Apéndices**

### **Apéndice I – Modelo de Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (IAPP) (regla 8):**

Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.

### **Apéndice II – Ciclos de ensayo y factores de ponderación (regla 13):**

No es necesario incorporar esta disposición a las legislaciones nacionales.

### **Apéndice III – Criterios y procedimientos para la designación de zonas de control de las emisiones (reglas 13.6 y 14.3):**

No es necesario incorporar esta disposición a las legislaciones nacionales.

### **Apéndice IV – Homologación y límites de servicio de los incineradores de a bordo (regla 16):**

No es necesario incorporar esta disposición a las legislaciones nacionales.

### **Apéndice V – Información que debe incluirse en la nota de entrega de combustible (regla 18.5):**

Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.

### **Apéndice VI – Procedimiento de verificación del combustible a partir de las muestras de fueloil estipuladas en el Anexo VI del Convenio MARPOL (regla 18.8.2):**

Esta disposición no debería incorporarse a las legislaciones nacionales.

### **Apéndice VII – Zonas de control de las emisiones (reglas 13.6 y 14.3):**

Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.

### **Apéndice VIII – Modelo de Certificado internacional de eficiencia energética:**

Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.

### **Apéndice IX – Información que se ha de presentar a la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques:**

Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales.

### **Apéndice X – Modelo de declaración de cumplimiento – Notificación del consumo de fueloil:**

Esta disposición debería incorporarse a las legislaciones nacionales