

# I. Disposiciones generales

## JEFATURA DEL ESTADO

**17882** INSTRUMENTO de Adhesión de España al Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, hecho en Londres el 26 de septiembre de 1997.

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

*Concedida* por las Cortes Generales la autorización prevista en el artículo 94.1 de la Constitución y, por consiguiente, cumplidos los requisitos exigidos por la Legislación española, extendiendo el presente Instrumento de Adhesión de España al Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, hecho en Londres el 26 de septiembre de 1997, para que mediante su depósito y, de conformidad con lo dispuesto en su Artículo 5, España pase a ser Parte de dicho Protocolo.

En fe de la cual firmo el presente Instrumento, debidamente sellado y refrendado por la infrascrita Ministra de Asuntos Exteriores.

Dado en Madrid a 24 de julio de 2003.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Asuntos Exteriores  
ANA PALACIO VALLELERSUNDI

### PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978

Las partes en el presente Protocolo,

*Siendo* Partes en el Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973,

*Reconociendo* la necesidad de prevenir y contener la contaminación atmosférica ocasionada por los buques,

*Recordando* el Principio 15 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo a favor de la aplicación del planteamiento preventivo,

*Considerando* que el modo más eficaz de lograr este objetivo es la conclusión de un Protocolo de 1997 que enmiende el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978,

*Conviene:*

#### ARTÍCULO 1

##### *Instrumento que se enmienda*

El presente Protocolo enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante llamado «el Convenio»).

#### ARTÍCULO 2

##### *Adición del anexo VI al Convenio*

Se añade el Anexo VI, titulado «Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques», cuyo texto figura en el anexo del presente Protocolo.

#### ARTÍCULO 3

##### *Obligaciones generales*

1. El Convenio y el presente Protocolo, respecto de las Partes en el presente Protocolo, se leerán e interpretarán conjuntamente como un instrumento único.

2. Toda referencia al presente Protocolo supondrá también una referencia al anexo.

#### ARTÍCULO 4

##### *Procedimiento de enmienda*

Cuando se aplique el artículo 16 del Convenio respecto de una enmienda al anexo VI y sus apéndices, se considerará que la referencia a «una Parte en el Convenio» corresponde a una Parte obligada por dicho anexo.

### Cláusulas finales

#### ARTÍCULO 5

##### *Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión*

1. El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización Marítima Internacional (en adelante «la Organización») desde el 1 de enero de 1998 hasta el 31 de diciembre de 1998 y después de ese plazo seguirá abierto a la adhesión. Únicamente los Estados Contratantes del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante llamado «el Protocolo de 1978»), podrán constituirse en Partes en el presente Protocolo mediante:

a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o

- b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o  
c) adhesión.

2. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará depositando ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado «el Secretario General») el instrumento que proceda.

#### ARTÍCULO 6

##### *Entrada en vigor*

1. El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que, por lo menos, 15 Estados, cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50 por 100 del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, se hayan constituido en Partes del mismo de conformidad con lo prescrito en el artículo 5 del presente Protocolo.

2. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo adquirirá efectividad tres meses después de la fecha en que fue depositado.

3. Después de la fecha en la que se considere aceptada una enmienda al actual Protocolo de conformidad con lo prescrito en el artículo 16 del Convenio, todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado se aplicará al presente Protocolo enmendado.

#### ARTÍCULO 7

##### *Denuncia*

1. El presente Protocolo podrá ser denunciado por una Parte en el presente Protocolo en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el Protocolo haya entrado en vigor para dicha Parte.

2. La denuncia se efectuará depositando un instrumento de denuncia ante el Secretario General.

3. La denuncia surtirá efecto transcurridos doce meses a partir de la recepción de la notificación por el Secretario General, o después de la expiración de cualquier otro plazo más largo que se fije en la notificación.

4. Se considerará que la denuncia del Protocolo de 1978, de conformidad con el artículo VII del mismo, incluye la denuncia del presente Protocolo, de conformidad con el presente artículo. Esta denuncia surtirá efecto en la fecha en que surta efecto la denuncia del Protocolo de 1978, de conformidad con el artículo VII de dicho Protocolo.

#### ARTÍCULO 8

##### *Depositario*

1. El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General (en adelante, llamado «el Depositario»).

2. El Depositario:

a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo, de:

i) toda nueva firma o depósito de un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, así como de la fecha en que se produzcan;

ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo; y

iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo y de la fecha en que fue recibido

dicho Instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto; y

b) remitirá ejemplares auténticos certificados del presente Protocolo a todos los Estados que hayan firmado el Protocolo o se hayan adherido al mismo.

3. Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el Depositario remitirá a la Secretaría de las Naciones Unidas una copia auténtica certificada del mismo para que se registre y publique, conforme a lo dispuesto en el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

#### ARTÍCULO 9

##### *Idiomas*

El presente Protocolo está redactado en un solo ejemplar en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de los textos tendrá la misma autenticidad.

*En fe de lo cual*, los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos gobiernos, han firmado el presente Protocolo.

*Hecho en Londres*, el día veintiséis de septiembre de mil novecientos noventa y siete.

#### ANEXO

ADICIÓN DEL ANEXO VI AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978

Se añade el nuevo anexo VI después del anexo V existente:

#### «ANEXO VI

**Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques**

#### CAPÍTULO I

#### Generalidades

#### REGLA 1

##### *Ámbito de aplicación*

Las disposiciones del presente anexo se aplicarán a todos los buques, salvo que se disponga expresamente otra cosa en las reglas 3, 5, 6, 13, 15, 18 y 19 del presente anexo.

#### REGLA 2

##### *Definiciones*

A los efectos del presente anexo:

1) Por “cuya construcción se halle en una fase equivalente” se entiende la fase en que:

a) comienza la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto; y

b) ha comenzado el montaje del buque de que se trate, utilizando, al menos, 50 toneladas del total estimado del material estructural o un 1 por 100 de dicho total, si este segundo valor es menor.

2) Por "alimentación continua" se entiende el proceso mediante el cual se alimenta de desechos una cámara de combustión sin intervención humana, estando el incinerador en condiciones de funcionamiento normal, con la temperatura de trabajo de la cámara de combustión entre 850 °C y 1.200°C.

3) Por "emisión" se entiende toda liberación a la atmósfera o al mar por los buques de sustancias sometidas a control en virtud del presente anexo.

4) Por "nuevas instalaciones", en relación con la regla 12 del presente anexo, se entiende la instalación en un buque de sistemas y equipo, incluidas las nuevas unidades portátiles de extinción de incendios, aislamiento u otros materiales después de la fecha en que el presente anexo entre en vigor, pero no la reparación o recarga de sistemas y equipo, aislamiento y otros materiales previamente instalados, ni la recarga de las unidades portátiles de extinción de incendios.

5) Por "Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>" se entiende el Código técnico relativo a las emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diésel marinos, aprobado mediante la Resolución 2 de la Conferencia, con las enmiendas que introduzca la Organización, a condición de que dichas enmiendas se aprueben y entren en vigor de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio acerca de los procedimientos de enmienda aplicables a un apéndice de un anexo.

6) Por "sustancias que agotan la capa de ozono" se entiende las sustancias controladas definidas en el párrafo 4 del artículo 1 del Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono, de 1987, que figuran en los anexos A, B, C y E de dicho Protocolo, en vigor en el momento de aplicar o interpretar el presente anexo.

A bordo de los buques puede haber, sin que esta lista sea exhaustiva, las siguientes "sustancias que agotan la capa de ozono":

Halón 1211 Bromoclorodifluorometano.  
Halón 1301 Bromotrifluorometano.  
Halón 2402 1, 2 -Dibromo- 1, 1, 2, 2 -tetrafluoroetano- (también denominado Halón 1 14B2).  
CFC-1 1 Triclorofluorometano.  
CFC-1 2 Diclorodifluorometano.  
CFC-113 1, 1, 2 -Tricloro- 1, 2, 2 -trifluoroetano-.  
CFC-114 1, 2 -Dicloro- 1, 1, 2, 2 -tetrafluoroetano-.  
CFC-115 Cloropentafluoroetano.

7) Por "fangos oleosos" se entiende todo fango proveniente de los separadores de combustible o aceite lubricante, los desechos de aceite lubricante de las máquinas principales o auxiliares y los desechos oleosos de los separadores de aguas de sentina, el equipo filtrador de hidrocarburos o las bandejas de goteo.

8) Por "incineración a bordo" se entiende la incineración de desechos u otras materias a bordo de un buque si dichos desechos u otras materias se han producido durante la explotación normal de dicho buque.

9) Por "incinerador de a bordo" se entiende la instalación proyectada con la finalidad principal de incinerar a bordo.

10) Por "buque construido" se entiende todo buque cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente.

11) Por "zona de control de las emisiones de SO<sub>x</sub>" se entiende una zona en la que es necesario adoptar medidas especiales de carácter obligatorio para prevenir, reducir y contener la contaminación atmosférica por SO<sub>x</sub> y sus consiguientes efectos negativos en zonas terrestres y marítimas. Son zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> las enumeradas en la regla 14 del presente anexo.

12) Por "buque tanque" se entiende un petrolero definido en el párrafo 4) de la regla 1 del anexo I o un buque tanque químico definido en el párrafo 1) de la regla 1 del anexo II del presente Convenio.

13) Por "Protocolo de 1997" se entiende el Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978.

### REGLA 3

#### *Excepciones generales*

Las reglas del presente anexo no se aplicarán:

a) a las emisiones necesarias para proteger la seguridad del buque o salvar vidas en el mar; ni

b) a las emisiones resultantes de averías sufridas por un buque o por su equipo:

i) siempre que después de producirse la avería o de descubrirse la emisión se hayan tomado todas las precauciones razonables para prevenir o reducir al mínimo tal emisión; y

ii) salvo que el propietario o el capitán hayan actuado ya sea con la intención de causar la avería, o con imprudencia temeraria y a sabiendas de que probablemente se produciría una avería.

### REGLA 4

#### *Equivalentes*

1) La Administración podrá autorizar a bordo de un buque accesorios, materiales, dispositivos o aparatos en lugar de los prescritos en el presente anexo, si tales accesorios, materiales, dispositivos o aparatos son, por lo menos, tan eficaces como los prescritos en el presente anexo.

2) La Administración que autorice accesorios, materiales, dispositivos o aparatos en lugar de los prescritos en el presente anexo comunicará a la Organización los pormenores de los mismos a fin de que ésta los notifique a las Partes en el presente Convenio para su información y para que tomen las medidas que puedan resultar oportunas.

## CAPÍTULO II

### **Reconocimiento, certificación y medios de control**

#### REGLA 5

#### *Reconocimientos e inspecciones*

1) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 y todas las torres de perforación y otras plataformas, fijas o flotantes, serán objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación:

a) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el certificado prescrito en la regla 6 del presente anexo. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del presente anexo;

b) reconocimientos periódicos a intervalos especificados por la Administración, pero que no excederán de cinco años, los cuales se realizarán de modo que garanticen que el equipo, los sistemas, los accesorios,

las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones del presente anexo; y

c) un reconocimiento intermedio, como mínimo, durante el período de validez del certificado, que se realizará de modo que garantice que el equipo y las instalaciones cumplen plenamente las prescripciones del presente anexo y están en buen estado de funcionamiento. Cuando se efectúe solamente un reconocimiento intermedio durante uno de los períodos de validez del certificado, y cuando el período de validez del certificado sea superior a dos años y medio, dicho reconocimiento se efectuará no más de seis meses antes ni más de seis meses después de transcurrida la mitad del período de validez del certificado. Estos reconocimientos intermedios se consignarán en el certificado expedido en virtud de la regla 6 del presente anexo.

2) En el caso de los buques de arqueo bruto inferior a 400, la Administración podrá establecer las medidas pertinentes para que se cumplan las disposiciones aplicables del presente anexo.

3) El reconocimiento de buques, por lo que respecta a la aplicación de lo prescrito en el presente anexo, será realizado por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella. Tales organizaciones cumplirán las Directrices aprobadas por la Organización. En todos los casos, la Administración interesada garantizará plenamente la integridad y eficacia del reconocimiento.

4) El reconocimiento de los motores y del equipo, para determinar si cumplen lo dispuesto en la regla 13 del presente anexo, se realizará de conformidad con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>.

5) La Administración tomará disposiciones para que, durante el período de validez del certificado, se realicen inspecciones fuera de programa. Tales inspecciones garantizarán que el equipo continúa siendo satisfactorio en todos los aspectos para el servicio al que está destinado. Podrán efectuar las inspecciones funcionarios del propio servicio de la Administración, inspectores nombrados a tal efecto, organizaciones reconocidas, u otras Partes a petición de la Administración. Cuando la Administración, en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente regla, preceptúe la realización de reconocimientos anuales obligatorios, no serán obligatorias las mencionadas inspecciones fuera de programa.

6) Cuando el inspector nombrado o la organización reconocida dictaminen que el estado del equipo no corresponde en lo esencial con los pormenores del certificado, el inspector o la organización harán que se tomen medidas correctivas y, a su debido tiempo, notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, la Administración retirará el certificado. Cuando el buque se encuentre en un puerto de otra Parte, también se dará notificación inmediata a las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Cuando un funcionario de la Administración, un inspector nombrado o una organización reconocida hayan informado con la oportuna notificación a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización mencionados toda la asistencia necesaria para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la presente regla.

7) Se mantendrá el equipo de modo que se ajuste a las disposiciones del presente anexo y no se efectuará ningún cambio del equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones o los materiales que fueron objeto del reconocimiento, sin la autorización expresa de la Administración. Se permitirá la simple sustitución de dicho equipo o accesorios por equipo y accesorios que se ajusten a las disposiciones del presente anexo.

8) Siempre que un buque sufra un accidente o que se descubra algún defecto que afecte considerablemente a la eficacia o la integridad del equipo al que se aplique el presente anexo, el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, al inspector nombrado o a la organización reconocida, encargados de expedir el certificado pertinente.

## REGLA 6

### *Expedición del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica*

1) Se expedirá un Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, tras un reconocimiento efectuado de conformidad con las disposiciones de la regla 5 del presente anexo:

a) a todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400, que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes; y

b) a las plataformas y torres de perforación que realicen viajes a aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción de otras Partes en el Protocolo de 1997.

2) A los buques construidos antes de la fecha de entrada en vigor del Protocolo de 1997 se les expedirá un Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica conforme a lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente regla, en la primera entrada programada en dique seco posterior a la entrada en vigor del presente anexo, a más tardar, y en ningún caso más de tres años después de la entrada en vigor del Protocolo de 1997.

3) Tal certificado será expedido por la Administración o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella. En cualquier caso, la Administración asume la total responsabilidad del certificado.

## REGLA 7

### *Expedición del certificado por otro gobierno*

1) El Gobierno de una Parte en el Protocolo de 1997 podrá, a requerimiento de la Administración, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que cumple las disposiciones del presente anexo, expedir o autorizar la expedición a ese buque de un Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, de conformidad con el presente anexo.

2) Se remitirá lo antes posible a la Administración que haya pedido el reconocimiento una copia del certificado y otra del informe relativo al reconocimiento.

3) Se hará constar en el certificado que ha sido expedido a petición de la Administración y éste tendrá la misma fuerza y gozará del mismo reconocimiento que el expedido en virtud de la regla 6 del presente anexo.

4) No se expedirá el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica a ningún buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Protocolo de 1997.

## REGLA 8

### *Modelo del certificado*

El Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica se redactará en un idioma oficial del país que lo expida, conforme al modelo que figura en el apéndice 1 del presente anexo. Si el idioma utilizado no es el español, el francés o el inglés, el texto incluirá una traducción a uno de estos tres idiomas.

## REGLA 9

*Duración y validez del certificado*

1) El Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica se expedirá para un período que especificará la Administración y que no excederá de cinco años, contados a partir de la fecha de expedición.

2) No se permitirá prórroga alguna del período de validez de cinco años del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, salvo que sea conforme a lo dispuesto en el párrafo 3).

3) Si en la fecha de expiración del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica el buque no se encuentra en un puerto del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar o en el que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado por un período que no exceda de cinco meses. Esa prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda seguir su viaje y llegar al Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar o en el que haya de ser objeto de reconocimiento, y aun así sólo en caso de que se estime oportuno y razonable hacerlo. El buque al que se haya concedido tal prórroga no estará autorizado, cuando llegue al Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar o al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de ese puerto o Estado sin haber obtenido previamente un nuevo Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica.

4) El Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica perderá su validez en cualquiera de las circunstancias siguientes:

a) si las inspecciones y reconocimientos no se han efectuado dentro de los plazos especificados en la regla 5 del presente anexo;

b) si se efectúan reformas considerables del equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones o los materiales a los cuales se aplica el presente anexo sin autorización expresa de la Administración, salvo que se trate de la simple sustitución de tal equipo o accesorios por equipo o accesorios que se ajusten a las prescripciones del presente anexo. A los efectos de la regla 13, el concepto de reforma considerable incluirá todo cambio o ajuste del sistema, los accesorios o la instalación de un motor diésel como resultado de los cuales dicho motor deje de cumplir los límites relativos a la emisión de óxidos de nitrógeno que le corresponden; o

c) cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado. Sólo se expedirá un nuevo certificado cuando el gobierno que lo expida se haya cerciorado plenamente de que el buque cumple todo lo prescrito en la regla 5 del presente anexo. En el caso de un cambio de pabellón entre Partes, el Gobierno de la Parte cuyo pabellón tenía antes derecho a enarbolar el buque transmitirá lo antes posible a la Administración de la otra Parte, previa petición de ésta cursada en un plazo de tres meses después de efectuado el cambio, una copia del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica que llevaba el buque antes del cambio y, si están disponibles, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes.

## REGLA 10

*Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto*

1) Un buque que se encuentre en un puerto o en un terminal mar adentro sometido a la jurisdicción de

otra Parte en el Protocolo de 1997 podrá ser objeto de una inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte en lo que respecta a las prescripciones operacionales del presente anexo, si existen motivos fundados para pensar que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques.

2) En las circunstancias indicadas en el párrafo 1) de la presente regla, la Parte interesada tomará medidas para garantizar que el buque no se haga a la mar hasta que la situación se haya remediado conforme a lo prescrito en el presente anexo.

3) Los procedimientos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto prescritos en el artículo 5 del presente Convenio se aplicarán a la presente regla.

4) Nada de lo dispuesto en la presente regla se interpretará como una limitación de los derechos y obligaciones de una Parte que supervise las prescripciones operacionales específicamente previstas en el presente Convenio.

## REGLA 11

*Detección de transgresiones y cumplimiento*

1) Las Partes en el presente anexo cooperarán en toda gestión que conduzca a la detección de las transgresiones y al cumplimiento de las disposiciones del mismo utilizando cualquier medida apropiada y practicable de detección y de vigilancia ambiental, los procedimientos adecuados de notificación y el acopio de pruebas.

2) Todo buque al que se aplique el presente anexo puede ser objeto de inspección, en cualquier puerto o terminal mar adentro de una Parte, por los funcionarios que nombre o autorice dicha Parte a fin de verificar si el buque ha emitido alguna de las sustancias a las que se aplica el presente anexo transgrediendo lo dispuesto en el mismo. Si la inspección indica que hubo transgresión del presente anexo se enviará informe a la Administración para que tome las medidas oportunas.

3) Cualquier Parte facilitará a la Administración pruebas, si las hubiere, de que un buque ha emitido alguna de las sustancias a las que se aplica el presente anexo, transgrediendo lo dispuesto en el mismo. Cuando sea posible, la autoridad competente de dicha Parte notificará al capitán del buque la transgresión que se le imputa.

4) Al recibir tales pruebas, la Administración investigará el asunto y podrá solicitar de la otra Parte que le facilite más o mejores pruebas de la presunta transgresión. Si la Administración estima que hay pruebas suficientes para incoar un procedimiento respecto a la presunta transgresión, hará que se inicie tal procedimiento lo antes posible de conformidad con su legislación. Esa Administración informará inmediatamente a la Parte que haya notificado la presunta transgresión, y a la Organización, de las medidas que se hayan tomado.

5) Toda Parte podrá asimismo proceder a la inspección de un buque al que sea de aplicación el presente anexo cuando el buque entre en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción, si ha recibido de cualquier otra Parte una solicitud de investigación junto con pruebas suficientes de que ese buque ha emitido en cualquier lugar alguna de las sustancias a las que se aplica el presente anexo transgrediendo lo dispuesto en el mismo. El informe de la investigación se transmitirá tanto a la Parte que la solicitó como a la Administración, a fin de que puedan tomarse las medidas oportunas con arreglo al presente Convenio.

6) Las normas de derecho internacional relativas a la prevención, reducción y control de la contaminación

del medio marino causada por los buques, incluidas las relativas a ejecución y garantías, que estén en vigor en el momento de la aplicación o interpretación del presente anexo se aplicarán mutatis mutandis a las reglas y normas establecidas en el mismo.

### CAPÍTULO III

#### Prescripciones para el control de las emisiones de los buques

##### REGLA 12

##### *Sustancias que agotan la capa de ozono*

1) A reserva de lo dispuesto en la regla 3, se prohíbe toda emisión deliberada de sustancias que agotan la capa de ozono. Las emisiones deliberadas incluyen las que se producen durante el mantenimiento, la revisión, la reparación o el arrumbamiento de sistemas o equipo, excepto la liberación de cantidades mínimas durante la recuperación o el reciclaje de una sustancia que agota la capa de ozono. Las emisiones debidas a fugas de una sustancia que agota la capa de ozono, independientemente de que las fugas sean o no deliberadas, podrán ser reglamentadas por las Partes en el Protocolo de 1997.

2) Se prohibirán en todos los buques las instalaciones nuevas que contengan sustancias que agotan la capa de ozono, salvo las instalaciones nuevas que contengan hidroclorofluorocarbonos (HCFC), que se permitirán hasta el 1 de enero del año 2020.

3) Las sustancias a que se hace referencia en la presente regla y el equipo que contenga dichas sustancias se depositarán en instalaciones de recepción adecuadas cuando se retiren del buque.

##### REGLA 13

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

1).a) La presente regla se aplicará:

i) a todo motor diésel con una potencia de salida superior a 130 kW, instalado a bordo de un buque construido el 1 de enero del año 2000 o posteriormente; y

ii) a todo motor diésel con una potencia de salida superior a 130 kW, que haya sido objeto de una transformación importante el 1 de enero del año 2000 o posteriormente.

b) La presente regla no se aplicará:

i) a los motores diésel de emergencia, a los motores instalados a bordo de botes salvavidas ni a ningún dispositivo o equipo previsto para ser utilizado únicamente en caso de emergencia, ni

ii) a los motores instalados a bordo de buques que estén solamente dedicados a realizar viajes dentro de las aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción del Estado cuyo pabellón están autorizados a enarbolar, a condición de que tales motores estén sometidos a otra medida de control de los NO<sub>x</sub> establecida por la Administración.

c) No obstante lo dispuesto en el apartado a) del presente párrafo, la Administración podrá permitir que la presente regla no se aplique a los motores diésel que se instalen en los buques construidos antes de la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo o en los buques que sean objeto de una transformación importante antes de esa fecha, a condición de que éstos estén exclusivamente dedicados a realizar viajes hacia puertos o terminales mar adentro situados en el Estado cuyo pabellón están autorizados a enarbolar.

2).a) A los efectos de la presente regla, por «transformación importante» se entenderá la modificación de un motor mediante la cual:

i) se sustituye el motor por un motor nuevo construido el 1 de enero del año 2000 o posteriormente, o

ii) se realiza una modificación apreciable del motor, según se define ésta en el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, o

iii) se aumenta la velocidad de régimen máxima continua del motor en más de un 10%.

b) La emisión de NO<sub>x</sub> resultante de las modificaciones a las que se hace referencia en el apartado a) del presente párrafo se documentará de conformidad con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> con miras a su aprobación por la Administración.

3).a) A reserva de lo dispuesto en la regla 3 del presente anexo, se prohíbe el funcionamiento de todo motor diésel al que se aplique la presente regla, a menos que la emisión de óxidos de nitrógeno (calculada en forma de emisión total ponderada de NO<sub>2</sub>) del motor se encuentre dentro de los límites que figuran a continuación:

i) 17,0 g/kWh si n es inferior a 130 rpm.

ii) 45,0\*n<sup>(-0,2)</sup> g/kWh si n es igual o superior a 130 rpm pero inferior a 2000 rpm.

iii) 9,8 g/kWh si n es igual o superior a 2000 rpm.

donde n = velocidad de régimen del motor (revoluciones por minuto del cigüeñal).

Cuando se use combustible compuesto por mezclas de hidrocarburos derivados del refinado de petróleo, los procedimientos de ensayo y los métodos de medición se ajustarán a lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, teniendo en cuenta los ciclos de ensayo y los factores de ponderación que se indican en el apéndice V del presente anexo.

b) No obstante lo dispuesto en el apartado a) del presente párrafo, se permite el funcionamiento de un motor diésel si:

i) el motor consta de un sistema de limpieza de los gases de escape, aprobado por la Administración de conformidad con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, destinado a reducir las emisiones de NO<sub>x</sub> del buque a los límites especificados en el apartado a), como mínimo; o

ii) se utiliza cualquier otro método equivalente, aprobado por la Administración teniendo en cuenta las directrices pertinentes que elabore la Organización, con objeto de reducir las emisiones de NO<sub>x</sub> del buque a los límites especificados en el apartado a) del presente párrafo, como mínimo.

##### REGLA 14

##### *Óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>)*

Prescripciones generales:

1) El contenido de azufre de todo fueloil utilizado a bordo de los buques no excederá del 4,5 por 100 masa/masa.

2) El contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques se vigilará teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización.

Prescripciones aplicables en las zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub>:

3) A los efectos de la presente regla las zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> incluirán:

a) la zona del mar Báltico definida en el apartado 1).b) de la regla 10 del anexo I; y

b) cualquier otra zona marítima o portuaria designada por la Organización de conformidad con los criterios y procedimientos para la designación de zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub>, en lo que respecta a la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, que figuran en el apéndice II.

4) Mientras los buques se encuentren dentro de una zona de control de las emisiones de SO<sub>x</sub>, cumplirán al menos una de las siguientes condiciones:

a) el contenido de azufre del fueloil que se utiliza a bordo de los buques en una zona de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> no excede del 1,5 por 100 masa/masa:

b) se utiliza un sistema de limpieza de los gases de escape, aprobado por la Administración teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización, para reducir la cantidad total de las emisiones de óxidos de azufre del buque, incluidas las de los motores propulsores principales y auxiliares, a 6,0 g de SO<sub>x</sub>/kWh o menos, calculada en forma de emisión total ponderada de dióxido de azufre. Los flujos de desechos procedentes de la utilización de dicho equipo no se descargarán en puertos cerrados ni en estuarios, a menos que se pueda demostrar de forma detallada con documentos que tales flujos de desechos no tienen un efecto negativo en los ecosistemas de esos puertos, basándose en los criterios notificados por las autoridades del Estado rector del puerto a la Organización. La Organización notificará esos criterios a todas las Partes en el Convenio; o

c) se utiliza cualquier otro método o tecnología verificable y que se pueda hacer aplicar para reducir las emisiones de SO<sub>x</sub> a un nivel equivalente al que se indica en el apartado b). Esos métodos deberán estar aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización.

5) El proveedor demostrará mediante la pertinente documentación, según lo prescrito en la regla 18 del presente anexo, el contenido de azufre del fueloil mencionado en el párrafo 1) y en el apartado 4) a) de la presente regla.

6) En los buques que utilicen fueloil de distintos tipos para cumplir lo prescrito en el apartado 4) a) de la presente regla, se preverá tiempo suficiente para limpiar todos los combustibles que tengan un contenido de azufre superior al 1,5 por 100 masa/masa del sistema de distribución de fueloil, antes de entrar en una zona de control de las emisiones de SO<sub>x</sub>. Se indicarán en el libro registro prescrito por la Administración el volumen de fueloil con bajo contenido de azufre (igual o inferior al 1,5 por 100) de cada tanque, así como la fecha, la hora y la situación del buque cuando se llevó a cabo dicha operación.

7) Durante los doce meses siguientes a la entrada en vigor del presente Protocolo, o de una enmienda al presente Protocolo por la que se designe una zona específica de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> en virtud de lo dispuesto en el apartado 3) b) de la presente regla, los buques que penetren en una zona de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> mencionada en el apartado 3) a) de la presente regla o designada en virtud de lo dispuesto en el apartado 3) b) de la presente regla, estarán exentos de las prescripciones de los párrafos 4) y 6) de la presente regla y de las prescripciones del párrafo 5) de la presente regla en lo que respecta al apartado 4) a) de la misma.

## REGLA 15

### *Compuestos orgánicos volátiles*

1) Si las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV) procedentes de los buques tanque se reglamentan en los puertos o terminales sometidos a la jurisdicción de una Parte en el Protocolo de 1997, dicha reglamentación será conforme a lo dispuesto en la presente regla.

2) Toda Parte en el Protocolo de 1997 que designe puertos o terminales sometidos a su jurisdicción en que se vayan a reglamentar las emisiones de COV enviará una notificación a la Organización en la que se indicará el tamaño de los buques que se han de controlar, las cargas que requieren el empleo de sistemas de control de la emisión de vapores y la fecha de entrada en vigor de dicho control. La notificación se enviará por lo menos seis meses antes de dicha fecha de entrada en vigor.

3) El Gobierno de una Parte en el Protocolo de 1997 que designe puertos o terminales en los que se vayan a reglamentar las emisiones de COV procedentes de los buques tanque, garantizará que en los puertos y terminales designados existen sistemas de control de la emisión de vapores aprobados por él teniendo en cuenta las normas de seguridad elaboradas por la Organización y que tales sistemas funcionan en condiciones de seguridad y de modo que el buque no sufra una demora innecesaria.

4) La Organización distribuirá una lista de los puertos y terminales designados por las Partes en el Protocolo de 1997 a los demás Estados Miembros de la Organización, a efectos de información.

5) Todo buque tanque que pueda ser objeto de un control de la emisión de vapores conforme a lo dispuesto en el párrafo 2) de la presente regla estará provisto de un sistema de recogida de vapores aprobado por la Administración teniendo en cuenta las normas de seguridad elaboradas por la Organización, que se utilizará durante el embarque de las cargas pertinentes. Los terminales que hayan instalado sistemas de control de la emisión de vapores de conformidad con la presente regla podrán aceptar a los buques tanque existentes que no estén equipados con un sistema de recogida de vapores durante un período de tres años después de la fecha de entrada en vigor a que se hace referencia en el párrafo 2).

6) Esta regla se aplicará solamente a los gaseros cuando el tipo de sistema de carga y de contención permita la retención sin riesgos a bordo de los COV que no contienen metano o su retorno sin riesgos a tierra.

## REGLA 16

### *Incineración a bordo*

1) A reserva de lo dispuesto en el párrafo 5), la incineración a bordo se permitirá solamente en un incinerador de a bordo.

2) a) Con la salvedad de lo dispuesto en el apartado b) del presente párrafo, todo incinerador que se instale a bordo de un buque a partir del 1 de enero del año 2000 cumplirá lo dispuesto en el apéndice IV del presente anexo. Cada incinerador será aprobado por la Administración teniendo en cuenta las especificaciones normalizadas para los incineradores de a bordo elaboradas por la Organización.

b) La Administración podrá permitir que se exima de la aplicación del apartado a) del presente párrafo a todo incinerador que se instale a bordo de un buque antes de la fecha de entrada en vigor del Protocolo

de 1997, a condición de que el buque esté dedicado solamente a realizar viajes en aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción del Estado cuyo pabellón está autorizado a enarbolar.

3) Nada de lo dispuesto en la presente regla afecta a la prohibición establecida en el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, enmendado, y su Protocolo de 1996, ni a otras prescripciones de dicho Convenio.

4) Se prohíbe la incineración a bordo de las siguientes sustancias:

a) residuos de las cargas enumeradas en los anexos I, II y III del presente Convenio y los correspondientes materiales de embalaje o envase contaminados;

b) difenilos policlorados (PCB);

c) las basuras, según se definen éstas en el anexo V del presente Convenio, que contengan metales pesados en concentraciones que no sean meras trazas; y

d) productos refinados del petróleo que contengan compuestos halogenados.

5) La incineración a bordo de lodos de aguas residuales y fangos de hidrocarburos producidos durante la explotación normal del buque también se podrá realizar en la planta generadora o caldera principal o auxiliar, aunque en este caso no se llevará a cabo dentro de puertos o estuarios.

6) Se prohíbe la incineración a bordo de cloruros de polivinilo (PVC), salvo en los incineradores de a bordo para los que haya expedido un certificado de homologación de la OMI.

7) Todos los buques provistos de incineradores sujetos a lo dispuesto en la presente regla tendrán un manual de instrucciones del fabricante que especifique cómo hacer funcionar el incinerador dentro de los límites establecidos en el párrafo 2) del apéndice IV del presente anexo.

8) El personal encargado del funcionamiento de un incinerador recibirá formación al respecto y podrá seguir las instrucciones dadas en el manual del fabricante.

9) Será necesario vigilar en todo momento la temperatura de salida del gas de combustión y no se echarán desechos en un incinerador de alimentación continua cuando la temperatura esté por debajo de la temperatura mínima permitida de 850 °C. Por lo que respecta a los incineradores de a bordo de carga discontinua, la unidad se proyectará de modo que en la cámara de combustión la temperatura alcance 600 °C en los cinco minutos siguientes al encendido.

10) Nada de lo dispuesto en la presente regla impide desarrollar, instalar y utilizar otros dispositivos de tratamiento térmico de desechos a bordo que satisfagan las prescripciones de la presente regla o las superen.

#### REGLA 17

##### *Instalaciones de recepción*

1) Los gobiernos de las Partes en el Protocolo de 1997 se comprometen a garantizar la provisión de instalaciones adecuadas que se ajusten a:

a) las necesidades de los buques que utilicen sus puertos de reparaciones para la recepción de sustancias que agotan la capa de ozono y el equipo que contiene dichas sustancias cuando éstos se retiren de los buques;

b) las necesidades de los buques que utilicen sus puertos, terminales o puertos de reparaciones para la recepción de los residuos de la limpieza de los gases de escape procedentes de un sistema de limpieza de los gases de escape aprobado, cuando la descarga en

el medio marino de tales residuos no esté permitida en virtud de la regla 14 del presente anexo; sin causar demoras innecesarias a los buques; y

c) la necesidad de medios de desguace para la recepción de sustancias que agotan la capa de ozono y del equipo que contiene tales sustancias cuando éstos se retiran de los buques.

2) Cada Parte en el Protocolo de 1997 notificará a la Organización, para que ésta lo comunique a sus Miembros, todos los casos en que las instalaciones provistas en cumplimiento de la presente regla no estén disponibles o en que se considere que son insuficientes.

#### REGLA 18

##### *Calidad del fueloil*

1) El fueloil para combustible que se entregue y utilice a bordo de los buques a los que se aplique el presente anexo se ajustará a las siguientes prescripciones:

a) a excepción de lo estipulado en el apartado b):

i) estará compuesto por mezclas de hidrocarburos derivados del refinado de petróleo. Esto no excluirá la posibilidad de incorporar pequeñas cantidades de aditivos con objeto de mejorar algunos aspectos de rendimiento;

ii) no contendrá ningún ácido inorgánico;

iii) no contendrá ninguna sustancia añadida ni desecho químico que:

1) comprometa la seguridad de los buques o afecte negativamente al rendimiento de los motores, o

2) sea perjudicial para el personal, o

3) contribuya en general a aumentar la contaminación atmosférica; y

b) el fueloil obtenido por métodos distintos del refinado de petróleo no deberá:

i) tener un contenido de azufre superior al estipulado en la regla 14 del presente anexo;

ii) ser causa de que el motor supere los límites de emisión de NO<sub>x</sub> estipulados en el apartado 3) a) de la regla 13 del presente anexo;

iii) contener ningún ácido inorgánico;

iv) 1) comprometer la seguridad de los buques ni afectar negativamente al rendimiento de las máquinas;

2) ser perjudicial para el personal, ni

3) contribuir en general a aumentar la contaminación atmosférica.

2) La presente regla no se aplica al carbón en su forma sólida ni a los combustibles nucleares.

3) 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.

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

5) a) La autoridad competente del Gobierno de una Parte en el Protocolo de 1997 podrá inspeccionar las notas de entrega de combustible a bordo de cualquier buque al que se aplique el presente anexo mientras el buque esté en uno de sus puertos o terminales mar adentro, podrá sacar copia de cada nota de entrega de combustible y podrá pedir al capitán o a la persona que esté a cargo del buque que certifique que cada una

de esas copias es una copia auténtica de la correspondiente nota de entrega de combustible. La autoridad competente podrá verificar también el contenido de cada nota mediante consulta con el puerto en el que fue expedida.

b) Cuando, en virtud del presente párrafo, la autoridad competente inspeccione las notas de entrega de combustible y saque copias certificadas, lo hará con la mayor diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.

6) La nota de entrega de combustible irá acompañada de una muestra representativa del fueloil entregado, teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización. La muestra será sellada y firmada por el representante del proveedor y por el capitán o el oficial encargado de la operación de toma de combustible al concluirse ésta, y se conservará en el buque hasta que el fueloil se haya consumido en gran parte, y en cualquier caso durante un período no inferior a doce meses contados desde la fecha de entrega.

7) Las Partes en el Protocolo de 1997 se comprometen a hacer que las autoridades portuarias designadas por ellas:

a) mantengan un registro de los proveedores locales de combustible líquido;

b) exijan a los proveedores locales que faciliten la nota de entrega de combustible y la muestra prescritas en la presente regla con la certificación del proveedor de que el combustible se ajusta a lo prescrito en las reglas 14 y 18 del presente anexo;

c) exijan a los proveedores de combustible que conserven copias de las notas de entrega de combustible facilitadas a los buques durante tres años, como mínimo, de modo que el Estado rector del puerto pueda inspeccionarlas y verificarlas si es necesario;

d) tomen las medidas pertinentes contra los proveedores de combustible que hayan entregado combustible que no se ajuste a lo indicado en la nota de entrega de combustible;

e) informen a la Administración de los casos en que un buque haya recibido combustible que no se ajusta a lo prescrito en las reglas 14 ó 18 del presente anexo; y

f) informen a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes en el Protocolo de 1997, de todos los casos en que un proveedor de combustible no haya cumplido lo prescrito en las reglas 14 ó 18 del presente anexo.

8) Por lo que respecta a las inspecciones por el Estado rector del puerto realizadas por las Partes en

el Protocolo de 1977, las Partes se comprometen además a:

a) informar a la Parte o al Estado que no sea Parte, bajo cuya jurisdicción se haya expedido la nota de entrega de combustible, de los casos de entrega de combustible no reglamentario, aportando todos los datos pertinentes; y

b) asegurarse de que se toman las medidas correctivas apropiadas para hacer que el combustible no reglamentario descubierto se ajuste a lo prescrito.

## REGLA 19

### *Prescripciones aplicables a las plataformas y a las torres de perforación*

1) A reserva de lo dispuesto en los párrafos 2) y 3) de la presente regla, las plataformas y las torres de perforación, fijas o flotantes, cumplirán las prescripciones del presente anexo.

2) Las emisiones resultantes directamente de la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento mar adentro de los recursos minerales de los fondos marinos quedan exentas del cumplimiento de las prescripciones del presente anexo, de conformidad con el inciso 3) b) ii) del artículo 2 del presente Convenio. Tales emisiones incluyen:

a) las emisiones procedentes de la incineración de sustancias resultantes única y directamente de la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento mar adentro de los recursos de los fondos marinos, incluidas, sin que la enumeración sea exhaustiva, la combustión de hidrocarburos en antorcha y la quema de sedimentos de perforación, lodos o fluidos de estimulación durante las operaciones de terminación y ensayo de los pozos, y la combustión en antorcha debida a circunstancias excepcionales;

b) el desprendimiento de gases y compuestos volátiles presentes en los fluidos y sedimentos de perforación;

c) las emisiones relacionadas única y directamente con el tratamiento, la manipulación o el almacenamiento de minerales de los fondos marinos; y

d) las emisiones de los motores diésel dedicados exclusivamente a la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento mar adentro de los recursos minerales de los fondos marinos.

3) Las prescripciones de la regla 18 del presente anexo no se aplicarán a la utilización de los hidrocarburos que se producen y utilizan ulteriormente in situ como combustible, cuando así lo apruebe la Administración.

## APÉNDICE I

### Modelo de Certificado IAPP (Regla 8)

#### CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante llamado «el Convenio»), con la autoridad conferida por el Gobierno de:

.....  
(nombre oficial completo del país)

por .....  
(título oficial completo de la persona u organización competente autorizada en virtud de lo dispuesto en el Convenio)

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Número IMO	Puerto de matrícula	Arqueo bruto

Tipo de buque:  buque tanque.  
 otro tipo.

Se certifica:

1. que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5 del anexo VI del Convenio; y
2. que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables del anexo VI del Convenio.

El presente certificado es válido hasta el ..... a condición de que se realicen los reconocimientos prescritos en la regla 5 del anexo VI del Convenio.

Expedido en ..... (lugar de expedición del certificado)

el ..... (fecha de expedición) ..... (firma del funcionario debidamente autorizado)

(sello o estampilla de la autoridad)

**REFRENDO DE RECONOCIMIENTOS ANUALES E INTERMEDIOS**

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 5 del anexo VI del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio.

Reconocimiento anual: Firmado: ..... (firma del funcionario debidamente autorizado)  
 Lugar: .....  
 Fecha: .....

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual\*/intermedio\*: Firmado: ..... (firma del funcionario debidamente autorizado)  
 Lugar: .....  
 Fecha: .....

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual\*/intermedio\*: Firmado: ..... (firma del funcionario debidamente autorizado)  
 Lugar: .....  
 Fecha: .....

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado: ..... (firma del funcionario debidamente autorizado)  
 Lugar: .....  
 Fecha: .....

(sello o estampilla de la autoridad)

\* Táchese según proceda.

**Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP)**

*Cuadernillo de construcción y equipo*

Conforme a lo dispuesto en el anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante llamado «el Convenio»).

**Notas:**

1. El presente cuadernillo acompañará permanentemente al Certificado IAPP. El Certificado IAPP estará disponible a bordo del buque en todo momento.
2. Cuando el idioma utilizado en el cuadernillo original no sea el español, el francés o el inglés, se incluirá en el texto una traducción a uno de estos idiomas.
3. En las casillas se pondrá una cruz (x) si la respuesta es «sí» o «aplicable» y un guión (—) si la respuesta es «no» o «no aplicable», según corresponda.
4. A menos que se indique lo contrario, las reglas mencionadas en el presente cuadernillo son las reglas del anexo VI del Convenio y las resoluciones o circulares son las aprobadas por la Organización Marítima Internacional.

**1. Pormenores del buque.**

- 1.1 Nombre del buque .....
- 1.2 Número o letras distintivos .....
- 1.3 Número IMO .....
- 1.4 Puerta de matrícula .....
- 1.5 Arqueo bruto .....
- 1.6 Fecha en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba en una fase equivalente de construcción .....
- 1.7 Fecha en que comenzó la transformación importante del motor (si procede) (regla 13) .....

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

- 2.1 Sustancias que agotan la capa de ozono (regla 12).
  - 2.1.1 Los siguientes sistemas y equipos de extinción de incendios que contienen halones pueden continuar en servicio .....

Sistema/equipo	Ubicación a bordo

- 2.1.2 Los siguientes sistemas y equipos que contienen CFC pueden continuar en servicio .....

Sistema/equipo	Ubicación a bordo

2.1.3 Los siguientes sistemas que contienen hidroclorofluorocarbonos (HCFC) instalados antes del 1 de enero del año 2020, pueden continuar en servicio ....

Sistema/equipo	Ubicación a bordo

2.2 Óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) (regla 13).

2.2.1 Los siguientes motores diésel con una potencia de salida superior a 130 kW, instalados en un buque construido el 1 de enero del año 2000 o posteriormente, se ajustan a las normas sobre emisiones del apartado 3).a) de la regla 13 de conformidad con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> .....

Fabricante y modelo	Número de serie	Utilización	Potencia de salida (kW)	Velocidad de régimen (rpm)

2.2.2 Los siguientes motores diésel, con una potencia de salida superior a 130 kW, que han sido objeto de una transformación importante, según la definición del párrafo 2) de la regla 13, el 1 de enero del año 2000 o posteriormente, se ajustan a las normas sobre emisiones del apartado 3).a) de la regla 13, de conformidad con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> .....

Fabricante y modelo	Número de serie	Utilización	Potencia de salida (kW)	Velocidad de régimen (rpm)

2.2.3 Los siguientes motores diésel, con una potencia de salida superior a 130 kW e instalados en un buque construido el 1 de enero del año 2000 o posteriormente, o con una potencia de salida superior a 130 kW y que hayan sido objeto de una transformación importante según la definición del párrafo 2) de la regla 13, el 1 de enero del año 2000 o posteriormente, están dotados de un sistema de limpieza de los gases de escape o de otros métodos equivalentes, de conformidad con el apartado 3).b) de la regla 13 y con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> .....

Fabricante y modelo	Número de serie	Utilización	Potencia de salida (kW)	Velocidad de régimen (rpm)

2.2.4 Los siguientes motores diésel, indicados en 2.2.1 y 2.2.2 y 2.2.3 supra están dotados de dispositivos de vigilancia y registro de las emisiones de NO<sub>x</sub>, de conformidad con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub> .....

Fabricante y modelo	Número de serie	Utilización	Potencia de salida (kW)	Velocidad de régimen (rpm)

2.3 Óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>) (regla 14).

2.3.1 Cuando se explota el buque dentro de una zona de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> especificada en el párrafo 3) de la regla 14, éste utiliza:

- .1 fueloil con un contenido de azufre que no excede del 1,5 por 100 masa/masa, según consta en las notas de entrega de combustible; o .....
- .2 un sistema aprobado de limpieza de los gases de escape para reducir las emisiones de SO<sub>x</sub> a menos de 6,0 g de SO<sub>x</sub>/kWh; o .....
- .3 otra técnica aprobada para reducir las emisiones de SO<sub>x</sub> a menos de 6,0 g de SO<sub>x</sub>/kWh .....

2.4 Compuestos orgánicos volátiles (COV) (regla 15).

2.4.1 El buque tanque cuenta con un sistema de recogida del vapor, instalado y aprobado de conformidad con la circular MSC/Circ.585 .....

2.5 El buque tiene un incinerador:

- .1 que cumple lo prescrito en la resolución MEPC.76(40) enmendada .....
- .2 instalado antes del 1 de enero del año 2000 que no cumple lo prescrito en la resolución MEPC.76(40) enmendada .....

SE CERTIFICA que el presente cuadernillo es correcto en todos los aspectos.

Expido en .....  
(Lugar de expedición del cuadernillo)

a .....  
(fecha de expedición)  
.....  
(firma del funcionario debidamente autorizado que expide el cuadernillo)

(Sello o estampilla de la autoridad).

APÉNDICE II

Ciclos de ensayo y factores de ponderación (Regla 13)

Se deberían aplicar los siguientes ciclos de ensayo y factores de ponderación para verificar si los motores diésel marinos cumplen los límites relativos a los NO<sub>x</sub> de conformidad con la regla 13 del presente anexo, utilizándose a tal efecto el procedimiento de ensayo y el método de cálculo que se especifican en el Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>.

- 1. Para motores marinos de velocidad constante, utilizados para la propulsión principal del buque, incluida la transmisión dieseléctrica, se debería aplicar el ciclo de ensayo E2.
- 2. Para grupos de motores con hélice de paso regulable se debería aplicar el ciclo de ensayo E2.
- 3. Para motores auxiliares y principales adaptados a la demanda de la hélice se debería aplicar el ciclo de ensayo E3.
- 4. Para motores auxiliares de velocidad constante se debería aplicar el ciclo de ensayo D2.
- 5. Para motores auxiliares de carga y velocidad regulables no pertenecientes a las categorías anteriores se debería aplicar el ciclo de ensayo C1.

Ciclo de ensayo para «propulsión principal de velocidad constante» (incluidas la transmisión dieseleléctrica o las instalaciones de hélice de paso regulable).

Tipo de ciclo de ensayo E2	Velocidad	100 %	100 %	100 %	100 %
	Potencia	100 %	75 %	50 %	25 %
	Factor de ponderación	0,2	0,5	0,15	0,15

Ciclo de ensayo para «motores principales y auxiliares adaptados a la demanda de la hélice».

Tipo de ciclo de ensayo E3	Velocidad	100 %	91 %	80 %	63 %
	Potencia	100 %	75 %	50 %	25 %
	Factor de ponderación	0,2	0,5	0,15	0,15

Ciclo de ensayo para «motores auxiliares de velocidad constante».

Tipo de ciclo de ensayo D2	Velocidad	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Potencia	100 %	75 %	50 %	25 %	10
	Factor de ponderación	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Ciclo de ensayo para «motores auxiliares de carga y velocidad regulables».

Tipo de ciclo de ensayo C1	Velocidad	de régimen				intermedia			lenta
	Par %	100 %	75 %	50 %	10 %	100 %	75 %	50 %	0 %
	Factor de ponderación	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

### APÉNDICE III

#### Crterios y procedimientos para la designación de zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> (Regla 14)

##### 1. Objetivos.

1.1 El presente apéndice tiene por objeto proporcionar los criterios y procedimientos para la designación de zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub>. La finalidad de las zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> es prevenir, reducir y controlar la contaminación atmosférica ocasionada por las emisiones de SO<sub>x</sub> de los buques y sus consiguientes efectos negativos en zonas marítimas y terrestres.

1.2 La Organización considerará el establecimiento de una zona especial de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> cuando se demuestre que es necesario para prevenir, reducir y controlar la contaminación atmosférica ocasionada por las emisiones de SO<sub>x</sub> de los buques.

2. Criterios aplicables a las propuestas de designación de zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub>.

2.1 Sólo los Estados Contratantes del Protocolo de 1997 podrán proponer a la Organización la designación de una zona de control de las emisiones de SO<sub>x</sub>. Cuando dos o más Estados Contratantes compartan el interés por una zona particular deberían formular una propuesta conjunta.

2.2 Toda propuesta incluirá lo siguiente:

1. Una clara delimitación de la zona propuesta para la aplicación de las medidas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub>, junto con una carta de referencia en donde se indique dicha zona.

2. Una descripción de las zonas marítimas y terrestres en las que las emisiones de SO<sub>x</sub> de los buques pueden tener efectos negativos.

3. Una evaluación que demuestre que las emisiones de SO<sub>x</sub> de los buques que operan en la zona propuesta para la aplicación de las medidas de control de las emi-

siones de SO<sub>x</sub> contribuyen a la contaminación atmosférica por SO<sub>x</sub>, incluida la deposición de SO<sub>x</sub>, y a los consiguientes efectos negativos en las zonas marinas y terrestres de que se trata. Tal evaluación incluirá una descripción de los efectos de las emisiones de SO<sub>x</sub> en los ecosistemas acuáticos y terrestres, las zonas de productividad natural, los hábitat críticos, la calidad del agua, la salud del hombre y, cuando proceda, las zonas de importancia cultural y científica. Se indicarán las fuentes de los datos pertinentes así como las metodologías utilizadas.

4. Información pertinente acerca de las condiciones meteorológicas de la zona propuesta para la aplicación de las medidas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> y de las zonas marinas y terrestres que pueden ser afectadas, en particular los vientos dominantes, o las condiciones topográficas, geológicas, oceanográficas, morfológicas u otras condiciones que puedan favorecer el aumento de la contaminación atmosférica local o de los niveles de acidificación.

5. La naturaleza del tráfico marítimo en la zona de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> propuesta, incluidas las características y densidad de dicho tráfico, y

6. Una descripción de las medidas de control adoptadas por el Estado Contratante o los Estados Contratantes que formulan la propuesta para hacer frente a las emisiones de SO<sub>x</sub> procedentes de fuentes terrestres que afectan a la zona en peligro, y que están en vigor y se aplican, junto con las que se estén examinando con miras a su adopción en relación con lo dispuesto en la regla 14 del anexo VI del presente Convenio.

2.3 Los límites geográficos de la zona de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> se basarán en los criterios pertinentes antes mencionados, incluidas las emisiones y deposiciones de SO<sub>x</sub> procedentes de los buques que naveguen en la zona propuesta, las características y densidad del tráfico y el régimen de vientos.

2.4 La propuesta para designar una zona determinada como zona de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> se presentará a la Organización de conformidad con las reglas y procedimientos establecidos por ésta.

3. Procedimientos para la evaluación y adopción de zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> por la Organización.

3.1 La Organización examinará toda propuesta que le presenten uno o varios Estados Contratantes.

3.2 La designación de una zona de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> se realizará por medio de una enmienda del presente anexo, que se examinará y adoptará y que entrará en vigor de conformidad con el artículo 16 del presente Convenio.

3.3 Al evaluar la propuesta, la Organización tendrá en cuenta tanto los criterios que se han de incluir en cada propuesta que se presente para su aprobación, según se indican en la sección 2 supra, como los costos relativos de la reducción de las deposiciones de azufre procedentes de los buques por comparación con las medidas de control en tierra. También se tendrán en cuenta los efectos económicos en el transporte marítimo internacional.

4. Funcionamiento de las zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub>.

4.1 Se insta a las Partes cuyos buques navegan en la zona que tengan a bien comunicar a la Organización todo asunto de interés relativo al funcionamiento de la zona.

## APÉNDICE IV

### Homologación y límites de servicio de los incineradores de a bordo (Regla 16)

1. Los buques que tengan incineradores de a bordo como los descritos en el párrafo 2 de la regla 16 deberán tener un certificado de homologación de la OMI para cada incinerador. Con objeto de obtener dicho certificado, el incinerador se proyectará y construirá de conformidad con una norma aprobada como la que se describe en el párrafo 2 de la regla 16. Cada modelo será objeto de una prueba de funcionamiento específica para la homologación, que se realizará en la fábrica o en una instalación de pruebas aprobada, bajo la responsabilidad de la Administración, utilizando las siguientes especificaciones normalizadas de combustible y desechos para determinar si el incinerador funciona dentro de los límites especificados en el párrafo 2 del presente apéndice.

Fangos oleosos compuestos de:

75 por 100 de fangos oleosos provenientes de fueloil pesado;

5 por 100 de desechos de aceite lubricante; y  
20 por 100 de agua emulsionada.

Desechos sólidos compuestos de:

50 por 100 de desechos alimenticios.  
50 por 100 de basuras que contengan

aproximadamente 30 por 100 de papel,  
aproximadamente 40 por 100 de cartón,  
aproximadamente 10 por 100 de trapos,  
aproximadamente 20 por 100 de plásticos.

La mezcla tendrá hasta un 50 por 100 de humedad y 7 por 100 de sólidos incombustibles.

2. Los incineradores descritos en el párrafo 2 de la regla 16 funcionarán dentro de los siguientes límites:

Cantidad de O<sub>2</sub> en la cámara de combustión: 6 a 12 por 100.

Cantidad de CO en los gases de combustión (promedio máximo): 200 mg/MJ.

Número de hollín (promedio máximo): BACHARACH 3 o RINGELMAN 1 (20 por 100 de opacidad) (sólo se aceptará un número más alto de hollín durante períodos muy breves, por ejemplo durante el encendido).

Componentes no quemados en los residuos de ceniza: Máximo 10 por 100 en peso.

Gama de temperaturas de los gases de combustión a la salida de la cámara de combustión: 850 a 1.200 °C.

## APÉNDICE V

### Información que debe incluirse en la nota de entrega de combustible (Regla 18.3)

Nombre y número IMO del buque receptor.

Puerto.

Fecha de comienzo de la entrega.

Nombre, dirección y número de teléfono del proveedor del fueloil para usos marinos.

Denominación del producto o de los productos.

Cantidad en toneladas métricas.

Densidad a 15 °C, en kg/m<sup>3</sup>.

Contenido en azufre (porcentaje masa/masa).

Una declaración firmada por el representante del proveedor del fueloil de que el fueloil entregado se ajusta a lo dispuesto en los párrafos 1 ó 4, apartado a), de la regla 14 y en el párrafo 1 de la regla 18 del presente anexo.

## ESTADOS PARTE

## Fecha depósito Instrumento

Alemania .....	17-06-2003	AD
Azerbaiyán .....	16-07-2004	AD
Bahamas .....	08-11-2001	AD
Bangladesh .....	18-12-2002	AD
Barbados .....	05-04-2004	AD
Dinamarca .....	18-12-2002	R
D. Territorial .....	Se reserva el derecho a la aplicación a Islas Faroe y Groenlandia.	
España .....	26-09-2003	AD
Grecia .....	28-05-2003	AD
Islas Marshall .....	07-03-2002	AD
Liberia .....	28-08-2002	AD
Noruega .....	21-12-1998	FD
Panamá .....	13-05-2003	AD
Reino Unido .....	05-08-2004	AD
Samoa .....	18-05-2004	AD
Singapur .....	10-08-2000	AD
Suecia .....	18-05-1998	FD
Vanuatu .....	15-03-2004	AD

1D:Adhesión; R:Ratificación; FD:Firma definitiva.

El presente Protocolo entrará en vigor de forma general y para España el 19 de mayo de 2005, de conformidad con lo dispuesto en su artículo 6.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 6 de octubre de 2004.—El Secretario General Técnico, Ignacio Matellanes Martínez.

## MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

**17883** *RESOLUCIÓN de 15 de octubre de 2004, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se hacen públicas las tarifas de suministro de gas natural, el coste unitario de la materia prima y el precio de cesión.*

En desarrollo del Real Decreto 949/2001, de 3 de agosto, la Orden ECO/33/2004, de 15 de enero de 2004, publicada en el BOE de 19 de enero, estableció las tarifas de gas natural y gases manufacturados por canalización, alquiler de contadores y derechos de aco-

metida para los consumidores conectados a redes de presión de suministro igual o inferior a 4 bar.

El apartado 2 del artículo 5 de la citada Orden establece:

«El coste unitario de la materia prima (Cmp), se calculará trimestralmente, de acuerdo con la fórmula del artículo 3 de la presente Orden en los meses de enero, abril, julio y octubre de cada año. La tarifa media se modificará, siempre que las variaciones del coste unitario de la materia prima (Cmp) experimenten una modificación, al alza o a la baja, superior al 2 por 100 del valor de Cmp, incluida en las tarifas vigentes.

Por la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio de Economía se efectuarán los cálculos para la aplicación de lo previsto en el párrafo anterior y se dictará la Resolución correspondiente, que se publicará en el Boletín Oficial del Estado, y que entrará en vigor el tercer martes del mes correspondiente.»

Igualmente en el artículo 5 de la mencionada Orden se define el precio de cesión, y en el párrafo último del artículo 7 se establece:

«El precio de cesión se variará cuando se modifiquen los precios del coste de la materia prima por Resolución de la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio de Economía o anualmente, simultáneamente con el resto de los parámetros si se modifican la estructura o condiciones de los aprovisionamientos.»

Realizados los cálculos indicados anteriormente, se ha constatado que el valor resultante de la aplicación de la fórmula del Cmp implica una modificación al alza superior al 2 % del valor vigente. En consecuencia, y de acuerdo con lo anteriormente expuesto, esta Dirección General de Política Energética y Minas ha resuelto:

Primero.—Desde las cero horas del día 19 de octubre de 2004:

1. Los precios máximos de las tarifas de suministro de gas natural serán los recogidos en el Anexo de la presente Resolución.

2. El coste unitario de la materia prima Cmp será de 0,012546 €/kWh.

3. El precio de cesión de las empresas transportistas a las empresas distribuidoras será de 0,012976 €/kWh.

Segundo.—Las facturaciones de los consumos correspondientes a los suministros de gas natural por canalización medidos por contador, relativas al periodo que incluya la fecha de entrada en vigor de esta Resolución, o en su caso, de otras Resoluciones anteriores o posteriores relativa al mismo periodo de facturación, se calcularán repartiendo proporcionalmente el consumo total correspondiente al periodo facturado a los días anteriores y posteriores a cada uno de dichas fechas, aplicando a los consumos resultantes del reparto los precios que corresponden a las distintas Resoluciones aplicables.

Tercero.—La presente Resolución entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 15 de octubre de 2004.—El Director General, Jorge Sanz Oliva.