

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 19 de diciembre de 2019

Ref: SMA 53/2019/ES

Asunto: IMO 2020 - Instrucción de la DGMM - Aplicación en Canarias, uso de *scrubbers*, inspecciones.

Muy Srs. nuestros:

Les adjuntamos la Instrucción de Servicio 13/2019, de la DGMM, de 18 de diciembre, sobre la aplicación de los nuevos límites de contenido de azufre a los combustibles marinos. Se adjuntan dos versiones: una electrónica y otra para imprimir.

En resumen, esta instrucción establece lo siguiente:

1. **Sobre los combustibles reglamentarios:** Mantiene la exclusión prevista en la Directiva 2016/802 y el RD 61/2006 para los buques en puerto en las Islas Canarias, por lo que el **contenido máximo de azufre de los combustibles** utilizados por los buques fondeados o atracados **en puertos de las Islas Canarias, será de 0,50%**. Como consecuencia, desde el 1 de enero de 2020:
 - a. **Buques en navegación:** En las zonas de control de emisiones (SECAS) deberán utilizar un combustible con un contenido máximo de azufre del 0,1%. En el resto del mundo, el contenido máximo de azufre utilizado por los buques será del 0,5%. Quedan exceptuados los buques que utilicen métodos de equivalencia como *scrubbers*.
 - b. **Buques atracados o fondeados en puertos europeos:** El contenido máximo de azufre será del 0,1%, salvo en los puertos de las Islas Canarias donde será **el 0,5%**.
2. **Inspecciones:** Se inspeccionarán buques de pabellón español (Plan Lista Blanca) y el 10% de los buques de otros pabellones que toquen puerto español (inspecciones de Port State Control - PSC). Se informa de los criterios para priorizar los buques a inspeccionar. Además de los habituales de buques con alertas, que no hayan sido inspeccionados en el último año o con factor de alto riesgo, **figuran entre los buques prioritarios aquellos que lleven *scrubbers*.**
3. **Muestreos:** Se tomarán muestras en el 30% de los buques que se inspeccionen por el PSC. Llamamos la atención de las empresas sobre:
 - a. Si durante una inspección el inspector tiene motivos fundados para considerar que **el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos de cambio de combustible, se deberán tomar muestras.**
 - b. Si un buque **no cuenta con un Plan de Implantación** (ver el punto 3 de la [circular SMA 47/2018/AB](#) de 19 de diciembre de 2018) podría considerarse motivo para muestrear el combustible.

Recomendamos por tanto a las empresas llamar la atención de sus tripulaciones e instruir las adecuadamente sobre los procedimientos de cambio de combustible y llevar a bordo, en la medida de lo posible, un Plan de Implantación del nuevo límite de azufre.

4. **Falta de disponibilidad de combustibles reglamentario.** Deberá estar siempre avalada por un *Fuel oil non-availability report* (FONAR) y se debe informar a las Autoridades antes de la llegada a puerto. **El precio del combustible no se considera una razón válida para alegar la no disponibilidad.** Por lo tanto, si se quiere justificar que no se ha podido tomar combustible reglamentario, se debería justificar no solo la falta de disponibilidad de combustible con contenido de azufre <0,50%, sino también la falta de disponibilidad de combustible con contenido ultra bajo de

azufre <0,10% o MGO. En nuestro informe sobre seguridad no. 30, de junio 2019 Anexo 2.3.1. págs 21 a 27 disponen de información detallada sobre el FONAR. También, más somera en la pág. 29 de nuestro informe no. 31, de noviembre 2019.

5. **Buques con scrubbers:** Se detallan los documentos y características a verificar por los inspectores y se indica cómo proceder en caso de un fallo en el equipo.

Esta Instrucción de Servicio no incluye como Anexo las tablas resumen de los contenidos máximos de azufre que, a sugerencia de ANAVE, se habían incluido en instrucciones anteriores, por considerar la DGMM que la casuística ahora es mucho más sencilla. En ANAVE vamos a preparar en todo caso unas tablas actualizadas, que consultaremos a la DGMM y les enviaremos a la mayor brevedad posible.

Estamos a su disposición para cualquier duda que tengan sobre este asunto.

Muy atentamente,

Manuel Carlier
Director General

-----<<<

Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>>-----



INSTRUCCIÓN DE SERVICIO N° 13/2019

**SOBRE APLICACIÓN DE LOS NUEVOS LIMITES DE CONTENIDO DE
AZUFRE DE LOS COMBUSTIBLES MARINOS.**

A partir del próximo 1 de enero de 2020 será de aplicación el apartado 3 de la regla 14.1 del anexo VI del Convenio MARPOL, que establece que el contenido de azufre de todo combustible utilizado a bordo de los buques no excederá del 0,5% masa/masa.

Esta prescripción ya está considerada en el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo, se regula el uso de determinados biocarburantes y el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, como resultado de la transposición de la Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos (versión codificada). Además, se establece el límite de contenido de azufre de los combustibles marinos utilizados en los puertos españoles en el 0,1% masa/masa.

Por otro lado, la Decisión de Ejecución (UE) 2015/253 de la Comisión, de 16 de febrero de 2015, por la que se establecen las normas relativas al muestreo y los informes de conformidad con la Directiva (UE) 2016/802, por lo que respecta al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, establece que a partir del 1 de enero de 2020, los controles mediante muestreo o análisis, o ambos, realizados por los Estados miembros no ribereños de zonas de control de emisiones de SOx (SECA), pasen del 20% al 30% del número de inspecciones realizadas.

Adicionalmente, el 1 de marzo de 2020 entrarán en vigor las enmiendas introducidas por la Resolución MEPC.305(73), a la regla 14 y al apéndice I del anexo VI del Convenio MARPOL, quedando desde ese momento prohibido el transporte para su utilización a bordo de combustible con un contenido de azufre superior el 0,5% masa/masa.

Por lo expuesto anteriormente, se ha considerado la conveniencia de dictar la presente Instrucción de Servicio, con objeto de aclarar la aplicación de los límites de contenido de azufre de los combustibles de uso marítimo aplicables a partir del 1 de enero de 2020 y aspectos a tener en cuenta en las actividades inspectoras relacionadas.



1. Contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo

A partir del 1 de enero de 2020 se aplicarán, para todos los buques que se encuentren en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, las siguientes limitaciones sobre el contenido de azufre de los combustibles marinos:

- 0,10% masa/masa de contenido de azufre para los combustibles utilizados por todos los buques que estén fondeados o atracados en cualquiera de los puertos ubicados en territorio nacional u operando en zonas SECA territoriales (en el caso de que se designaran).
- 0,50% masa/masa de contenido de azufre para los combustibles utilizados por los buques en navegación fuera de las zonas de control de emisiones.

Las limitaciones anteriores no se aplicaran a aquellos buques que utilicen métodos equivalentes de reducción de emisiones aprobados de acuerdo a la regla 4 del anexo VI del Convenio MARPOL.

La actual exclusión de aplicación en las aguas de las Islas Canarias, como región ultraperiférica, de la Directiva Europea (UE) 2016/802, recogida en la Instrucción de Servicio 5/2015, dejará de tener validez tal como está redactada, toda vez que el límite de azufre en los combustibles marinos que se aplicará a partir del 1 de enero de 2020 viene recogido en el anexo VI del Convenio MARPOL.

Con todo, dado que el uso en los puertos de combustibles con un contenido en azufre inferior al 0,10% en masa viene impuesto por Real Decreto 61/2006, la exclusión contemplada en el apartado d.1) de la disposición adicional tercera del Real Decreto 61/2006 seguirá siendo de aplicación a los combustibles utilizados en los puertos canarios. Consecuentemente, a partir del 1 de enero de 2020, el contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo, utilizados por los buques fondeados o atracados en puertos ubicados en las Islas Canarias, será de 0,50% en masa.

Esta exclusión será de aplicación siempre que se pueda garantizar que en las Islas Canarias se respetan las normas de calidad del aire. Consultada la Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, no se dan actualmente las condiciones para dejar de aplicar dicha exclusión.

2. Selección de buques a inspeccionar

Se efectuarán inspecciones tanto a buques de bandera española, dentro del Plan Lista Blanca, como a buques extranjeros dentro del MoU-PSC, para totalizar el 10% de buques individuales que tocan de promedio en los tres años precedentes puertos españoles, que se estima totaliza entre 1063 a 1083 buques, debiendo controlarse mediante muestreo o análisis, o ambos, el combustible utilizado por al menos el 30% de ellos.



La aplicación “THETIS-EU” de EMSA cuenta con una pestaña “Overview” para cada buque, donde se encuentra información para seleccionar aquellos a inspeccionar. Se deberá priorizar la selección de buques por:

1. Denuncias de tripulantes por incumplimientos en el uso de combustible adecuado.
2. Buques con alertas por evidencia de usar combustible no conforme, según resultados de análisis de laboratorio después de haber abandonado el puerto.
3. Buques con alerta emitida por otro Estado Miembro, referidas a buques detectados durante su navegación usando combustible con contenido de azufre superior al permitido mediante controles remotos.
4. Buques con alerta por haber sido detectado usando combustible no conforme con equipos portátiles, pero que no han podido ser contrastados con análisis efectuado en laboratorio.
5. Buques que no han sido inspeccionados previamente.
6. Buques con sistemas de limpieza de gases de escape.
7. Buques con evidencias en los últimos 24 meses de haber usado combustible no conforme.
8. Buques que no han sido inspeccionados en el último año.
9. Buques con factor de alto riesgo (HRS) en el sistema THETIS, debido al historial de la compañía y pertenecer a banderas de la Lista Negra del MOU.
10. Buques con bandera de estados no firmantes del anexo VI del Convenio MARPOL.

3. Control del contenido de azufre en los combustibles marinos

Como se ha indicado anteriormente, a partir del 1 de enero de 2020 los controles mediante muestreo o análisis del contenido de azufre, habrán de realizarse al 30% de los buques inspeccionados anualmente (10% de los buques que utilizan los puertos nacionales). Se estima, por tanto, que en 2020 habrán de realizarse unos 325 controles de muestras de combustibles.

Por tal motivo, si durante la inspección, al realizar las comprobaciones documentales del sistema de combustible, notas de entrega de combustible, libros de registro y diarios, el inspector tiene motivos fundados para considerar que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos de cambio de combustible, se deberá muestrear el combustible utilizado por los motores y calderas auxiliares en funcionamiento en puerto para comprobar que es de contenido de azufre inferior al 0,10% en masa, así como, en su caso, el utilizado por los motores o calderas principales para llegar a puerto, para comprobar que el contenido de azufre no excede el límite de 0,50% en masa.



Lo mencionado en el párrafo anterior, será de aplicación cuando no se disponga de métodos de reducción de emisiones aprobados y en funcionamiento. Dichos métodos deberán estar indicados en el apartado 2.6 del Suplemento del Certificado IAPP del buque.

Convine destacar también que el Comité MEPC(73) reconoció la necesidad de contar con orientaciones para respaldar la implantación uniforme del límite del contenido de azufre del 0,50% estipulado en el anexo VI del Convenio MARPOL, para lo cual aprobó las Orientaciones sobre la elaboración de un plan de implantación del buque para la implantación uniforme del límite del contenido de azufre del 0,50% en virtud del anexo VI del Convenio MARPOL mediante la Circular MEPC.1/Circ.878.

De conformidad con la introducción de estas Orientaciones:

«El plan de implantación en el buque no es una prescripción de carácter obligatorio y la falta del plan de implantación en el buque o la existencia de un plan de implantación en el buque incompleto no podrá considerarse "motivo fundado" para desarrollar una inspección más detallada».

No obstante, la falta de dicho plan en un buque que haya consumido en el pasado combustibles residuales con alto contenido en azufre (HFO) si podría considerarse motivo para muestrear el combustible utilizado por el/los motores principales o calderas para llegar al puerto.

Para el muestreo del fueloil utilizado a bordo de los buques se seguirán las Directrices de 2019 relativas al muestreo a bordo para la verificación del contenido de azufre del fueloil utilizado a bordo, aprobadas mediante la Circular MEPC.1/Circ.864/Rev.1, y la Instrucción de Servicio 3/2017. Se debe tener presente que está previsto adoptar para el próximo período de sesiones del Comité MEPC(75), unas nuevas enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL donde se hará obligatorio la instalación de grifos para la toma de muestras del fueloil utilizado por los buques durante la primera revisión anual del certificado IOPP a partir de la entrada en vigor de las enmiendas, prevista para el 1 de septiembre de 2021.

Señalar que la “Sulphur Inspection Guidance” de EMSA, elaborada para dar soporte al cumplimiento de las obligaciones de inspección y control, ha sido actualizada para alinearla con los nuevos requerimientos.

4. Comprobación de las notas de entrega de combustible y casos de falta de disponibilidad de combustible reglamentario

La Resolución MEPC.305(73) enmienda, entre otros, el apartado 1 de la regla 14 del anexo VI del Convenio MARPOL, sustituyendo el texto actual por el siguiente:

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



Esta enmienda entrará en vigor el 1 de marzo de 2020, por lo que a partir de dicha fecha, el contenido de azufre del fueloil transportado para su utilización a bordo del buque no excederá del 0,50% masa/masa, según conste en las notas de entrega de combustible (a menos que cuenten con un método de cumplimiento equivalente aprobado).

Consecuentemente, durante las comprobaciones documentales efectuadas en las inspecciones a los buques, se deberán revisar las notas de entrega del combustible para cerciorarse de que no se ha efectuado toma de combustible con contenido de azufre superior al indicado.

Caso de comprobarse la tenencia a bordo de combustible con contenido superior al autorizado, utilizado o transportado para su utilización a bordo, este deberá estar avalado por un informe sobre la falta de Disponibilidad de Fueloil (FONAR), que previamente a la llegada a puerto debería haber sido comunicado por el Capitán o la Compañía del Buque, tal como se indica en las Directrices de 2019 para la implantación uniforme del límite de contenido de azufre del 0,50% en virtud del anexo VI del Convenio MARPOL, aprobadas mediante Resolución MEPC.320(74), en cuyo apéndice 1 se encuentra un modelo de FONAR.

A la hora de efectuar las inspecciones se deberán seguir las Directrices de 2019 sobre la supervisión por el Estado Rector del Puerto en virtud del capítulo 3 del anexo VI del Convenio MARPOL, aprobadas mediante Resolución MEPC.321(74), incluido su apéndice sobre casos en los que se alegue una falta de disponibilidad de fueloil.

Téngase en cuenta que de acuerdo al párrafo 2.7.2 de estas Directrices está considerado como deficiencia, entre otras, que puede justificar una detención:

« [...] en los buques que no estén provistos de medios equivalentes de cumplimiento respecto de los SO_x, basándose en la metodología del análisis de muestras de conformidad con el apéndice VI del Anexo VI del Convenio MARPOL, el contenido de azufre de cualquier fueloil que se esté utilizando o se transporte para su utilización a bordo supera el límite aplicable prescrito en la regla VI/14. Si el capitán alega que no ha sido posible tomar fueloil reglamentario, el funcionario de supervisión debería tener en cuenta lo dispuesto en la regla VI/18.2 (véase el apéndice); [...]».

Tal como indica el apéndice de las mismas Directrices *«el costo del combustible reglamentario no se considera una razón válida para alegar la no disponibilidad de combustible»*. Por lo tanto, si se quiere justificar que no se ha podido tomar combustible reglamentario, debería justificarse no solo la falta de disponibilidad de combustible con contenido de azufre <0,50%, sino también, cuando sea pertinente, la falta de disponibilidad de combustible con contenido ultra bajo de azufre <0,10% o MGO con contenido de azufre inferior al 0,10%.



5. Buques con sistemas de limpieza de gases de escape (Scrubbers)

Si el buque está equipado con un Sistema de Limpieza de Gases de Escape (Scrubber) como medio equivalente de cumplimiento respecto de los SO_x, el inspector deberá verificar que el sistema está aprobado, está operativo, y funciona correctamente, que hay unos sistemas de vigilancia continua con dispositivos de registro y procesamiento de datos a prueba de manipulación indebida, que los registros demuestran el cumplimiento necesario cuando se comparan con los límites que se indican en la documentación aprobada, y que se aplica a las unidades de combustión pertinentes de abordaje. La comprobación puede abarcar, entre otras cosas, el índice de emisiones, el pH, los PAH, las lecturas de la turbidez como valores límites expresados en ETM-A o ETM-B, y los parámetros de las operaciones que se enumeran en la documentación del sistema.

Téngase en cuenta que de acuerdo al mencionado apartado 2.7.2 de las Directrices de 2019 aprobadas por la Resolución MEPC.321(74), está considerado como deficiencia que puede justificar una detención:

« [...] en los buques provistos de medios equivalentes de cumplimiento respecto de los SO_x, la falta de la aprobación oportuna del medio equivalente que se aplique a las unidades de combustión pertinentes de a bordo. En cuanto a las unidades de combustión no conectadas a un SLGE, el contenido de azufre de todo fueloil que se utilice en dichas unidades rebasa los límites estipulados en la regla VI/14, teniendo en cuenta lo dispuesto en la regla VI/18.2 (véase el apéndice); [...]».

Asimismo, en la verificación de un fallo en el SLGE debería tenerse presente lo indicado en las secciones 5 y 6 de las Orientaciones sobre la indicación del cumplimiento en curso en caso de fallo de un solo instrumento de vigilancia, y medidas cuya adopción se recomienda en caso de que el sistema de limpieza de los gases de escape (SLGE) no cumpla las disposiciones de las Directrices de 2015 sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape (SLGE) (resolución MEPC.259(68)), aprobadas por la circular MEPC.1/Cir.883, donde se indica:

«5 Un suceso de fallo del SLGE debería indicarse en el Libro registro del SLGE, incluidas la fecha y la hora en que comenzó el fallo y, en su caso, cómo se resolvió, las medidas adoptadas para subsanarlo y toda medida de seguimiento necesaria.

6 Un fallo del sistema que no pueda rectificarse se considera una avería accidental. En ese caso, el buque debería hacer el cambio a fueloil reglamentario cuando el SLGE no pueda volver a una condición reglamentaria en el plazo de una hora. [...]».

6. Instrucciones de Servicio vigentes

Las Instrucciones de servicio 3/2017 y 8/2017 siguen vigentes, salvo en lo que puedan oponerse o contradecir a esta Instrucción de Servicio.



A partir del 01/01/2020 quedarán sin efecto las Instrucciones de servicio 1/2015, 5/2015, 1/2016, 4/2016, 5/2016, 5/2017 y 7/2018.

7. Documentación de referencia

Las siguientes Directrices y Orientaciones han sido elaboradas por el Comité de Protección del Medio Marino, para la implantación uniforme de los nuevos requerimientos.

- **Resolución MEPC.320(74).** Directrices de 2019 para la implantación uniforme del límite del contenido de azufre del 0,50% en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL.
- **Circular MEPC.1/Circ.878.** Orientaciones sobre la elaboración de un plan de implantación en el buque para la implantación uniforme del límite de contenido de azufre del 0,50% en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL.
- **Circular MEPC.1/Circ.864/Rev.1.** Directrices de 2019 relativas al muestreo a bordo para la verificación del contenido de azufre del fueloil utilizado a bordo de los buques.
- **Circular MEPC.1/Circ.875.** Orientaciones sobre las mejores prácticas para los Compradores/Usuarios de fueloil a fin de garantizar la calidad del fueloil utilizado a bordo de los buques.
- **Circular MEPC.1/Circ.875/Add.1.** Orientaciones sobre las mejores prácticas para los proveedores de fueloil a fin de garantizar la calidad del fueloil entregado a los buques.
- **Circular MSC-MEPC.5/Circ.15.** Entrega De Fueloil Reglamentario Por Parte De Los Proveedores.
- **Resolución MEPC.321(74).** Directrices 2019 sobre la supervisión por el Estado Rector del puerto en virtud del capítulo 3 del Anexo VI del Convenio MARPOL.
- **Circular MEPC.1/Circ.881.** Orientaciones sobre la supervisión por el Estado Rector del puerto de las medidas para contingencias relativas al fueloil no reglamentario.
- **Circular MEPC.1/Circ.882.** Notificación sobre la aplicación temprana de los procedimientos de verificación a partir de las muestras de fueloil estipuladas en el ANEXO VI del Convenio MARPOL (Regla 18.8.2 o regla 14.8). Nuevas enmiendas al Anexo VI (prevista su entrada en vigor para 01/09/2021).
- **Circular MEPC.1/Circ.883.** Orientaciones sobre la indicación de cumplimiento en caso de un fallo de un solo instrumento de vigilancia y medidas cuya adopción se recomienda en caso de que el sistema de limpieza de gases de escape no cumpla las Directrices de 2015 (Resolución MEPC.259(68)).
- **Circular MEPC.1/Circ.884.** Orientaciones sobre las mejores prácticas para los Estados Miembros/Estados Ribereños.

Se puede acceder a esta documentación, así como al resto de información disponible sobre esta materia (Resolución MEPC.305(73), “Sulphur Inspection Guidance” de



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTE

DIRECCION GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

EMSA, consultas técnicas, etc.), en el apartado de la Intranet correspondiente a la “Inspección SOx”, habilitado dentro de los “Documentos compartidos” del “Área de Contaminación”, siguiente:

[http://intranet.fomento.es/sites/DGMM/segMaritim/Contamin/Documentos compartidos/INSPECCIONES SOx/](http://intranet.fomento.es/sites/DGMM/segMaritim/Contamin/Documentos%20compartidos/INSPECCIONES%20SOx/)

Cualquier duda en la aplicación de esta Instrucción de Servicio podrá ser consultada con los funcionarios de esta Dirección General, D. Juan Andrés Lecertúa (jalecertua@fomento.es) y D. Federico Navarro Cabrera (fncabrera@fomento.es).

Madrid, de diciembre de 2019

EL DIRECTOR GENERAL

Benito Núñez Quintanilla
(Firmado electrónicamente)