CIRCULAR AD Nº 019/2021

Para: Armadores, Operadores, Arrendatarios, Apoderados Legales, Empresas Navieras, Funcionarios de supervisión por el Estado Rector del Puerto, Organizaciones Reconocidas y sus Representantes Legales, Capitanes de Buques Internacionales y demás interesados de la Comunidad Marítima.

Tema: **ADOPCIÓN** de las Directrices emanadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) a través del Comité de Protección del Medio Marino en su 76ª período de sesiones (10 a 17 de junio de 2021), relativo a **"ORIENTACIONES SOBRE LAS MEJORES PRACTICAS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS/ ESTADOS RIBEREÑOS",** la cual tiene como objetivo prestar asistencia a los Estados Miembros para que puedan ejercer sus responsabilidades en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL, a fin de garantizar la implantación y aplicación eficaces de las prescripciones reglamentarias de dicho anexo.

Referencias: La Constitución de la Republica; Convenios Internacionales del ámbito marítimo, Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional (DECRETO No. 167-94) y sus Reformas; Específicamente sus Artículos 1, 5, 92 numerales 1), 18), 19), 20) y 29); **Circular MEPC. 1/Circ. 884/Rev. 1 y su Anexo (páginas 1-14)** emitida por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional (OMI), de fecha 8 de julio del año 2021 y el Acuerdo N° DGMM-071-2012, emitido por la Dirección General de la marina Mercante y publicado en el Diario Oficial "La Gaceta" con número 33,001 y otras aplicables.

La presente **CIRCULAR AD No. 019/2021** tiene la finalidad de hacer de su conocimiento lo siguiente:

PRIMERO: Que la Dirección General de la Marina Mercante, tiene como propósito asegurar la efectividad y control de la administración de los Instrumentos Marítimos de los cuales Honduras es Parte; por lo que a través del Acuerdo Nº. 71/2012 de fecha 26 de noviembre del 2012; Adopta y unifica en forma expedita las diversas implementaciones de documentos que emanen de la Organización Marítima Internacional (OMI), con la intención de apegar al Estamento Jurídico Nacional las diferentes Directrices y Practicas generadas por la OMI.

SEGUNDO: Que la Dirección General de la Marina Mercante procede a adoptar el siguiente Instrumento Técnico Jurídico que surge en el seno de la Organización Marítima

Boulevard Suyapa, Edificio Pietra, Contiguo a ALUPAC, Apdo. Postal 3625
Tegucigalpa, M.D.C., Honduras, C.A., PBX (504) 2239-8228, 2239-8334, 2239-8346, 2239-8335, 2239-8203
www.marinamercante.gob.hn correo electrónico: info@marinamercante.gob.hn

Internacional (OMI) a través del Comité de Protección del Medio Marino el cual se describe como:

- **Circular MEPC. 1/Circ. 884/Rev. 1 y su Anexo (páginas 1-14)** de fecha 8 de julio del año 2021 sobre **"INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL".**

TERCERO: Que la información antes descrita se podrá encontrar publicada en la página Oficial de la Institución, siendo: www.marinamercante.gob.hn; a la vez dicho instrumento **Circular MEPC. 1/Circ. 795/Rev. 5 y su Anexo (páginas 1-14)** de fecha 8 de julio del año 2021 sobre **"ORIENTACIONES SOBRE LAS MEJORES PRACTICAS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS/ ESTADOS RIBEREÑOS",** forma parte integral de la presente Circular.

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

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

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

PODER EJECUTIVO
DIRECTOR GENERAL
Honduras, C.A
DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

ABG. JUAN CARLOS RIVERA
DIRECTOR GENERAL

Boulevard Suyapa, Edificio Pietra, Contiguo a ALUPAC, Apdo. Postal 3625
Tegucigalpa, M.D.C., Honduras, C.A., PBX (504) 2239-8228, 2239-8334, 2239-8346, 2239-8335, 2239-8203
www.marinamercante.gob.hn correo electrónico: info@marinamercante.gob.hn

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

S

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

MEPC.1/Circ.884/Rev.1
8 julio 2021

ORIENTACIONES SOBRE LAS MEJORES PRÁCTICAS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS/ESTADOS RIBEREÑOS

1 El Comité de protección del medio marino, en su 76º periodo de sesiones (10 a 17 de junio de 2021), aprobó las "Orientaciones revisadas sobre las mejores prácticas para los Estados Miembros/Estados ribereños", que figuran en el anexo.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan las orientaciones adjuntas en conocimiento de sus Administraciones, el sector, las organizaciones pertinentes de transporte marítimo y el sector del combustible, las compañías navieras y otras partes interesadas, según proceda.

3 La presente circular sustituye a la circular MEPC.1/Circ.884.

***

ANEXO

ORIENTACIONES SOBRE LAS MEJORES PRÁCTICAS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS/ESTADOS RIBEREÑOS

1 Introducción

1.1 Estas mejores prácticas tienen por objeto prestar asistencia a los Estados Miembros para que puedan ejercer sus responsabilidades en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL, a fin de garantizar la implantación y aplicación eficaces de las prescripciones reglamentarias de dicho anexo.

1.2 Cabe señalar que estas mejores prácticas no tienen por objeto crear responsabilidades para los Estados Miembros más allá de lo prescrito en el Anexo VI del Convenio MARPOL.

1.3 Se alienta a las no Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL a que utilicen estas mejores prácticas.

2 Definiciones

A los efectos de las presentes orientaciones sobre las mejores prácticas:

2.1 *Comprador de fueloil/comprador:* obtiene los combustibles del buque que se entregan a este por el lado del operador (usuario), no un comerciante; y efectúa el pago correspondiente. El *Comprador de fueloil/comprador* puede ser el operador de un propietario de buques o el operador de un fletador. A menudo se utiliza en los contratos como contraparte del proveedor.

2.2 *Código III:* Código para la implantación de los instrumentos de la OMI, adoptado por la Organización mediante la resolución A.1070(28).

2.3 *Convenio MARPOL:* Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por sus Protocolos de 1978 y 1997, enmendados.

2.4 *Proveedor físico/proveedor:* compra, posee y almacena fueloil y vende combustibles de buques; distribuye combustibles de buques desde oleoductos, camiones y/o gabarras; puede mezclar productos para ajustarse a las especificaciones del cliente; puede tratarse del propietario o el arrendatario de una red de distribución o puede contratar a un proveedor de gabarras para los suministros; expide la nota de entrega de combustible.

2.5 *Registro de proveedores locales de fueloil:* un registro de los proveedores locales de fueloil que incluye la información de contacto que se exige en la nota de entrega de combustible, de conformidad con el apéndice V del Anexo VI del Convenio MARPOL, así como la dirección de una página web, y en el caso de que el proveedor de fueloil tenga un sistema de control de calidad (voluntariamente, basándose en la propia información del proveedor, una referencia a la página principal del proveedor).

2.6 *Muestra entregada conforme al Convenio MARPOL:* muestra de fueloil de conformidad con lo dispuesto en la regla 18.8.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

2.7 *Propietario del buque:* la compañía que posee el documento internacional de cumplimiento sobre la gestión de seguridad del buque en virtud del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS).

2.8 *Comerciante:* el comerciante compra combustibles de buques a un proveedor físico y los vende a un comprador sin tener físicamente el producto.

3 Objetivos

3.1 Las Partes deberían esforzarse por entender perfectamente sus obligaciones y responsabilidades como Estados Miembros, Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos y Estados ribereños, y comunicar cuidadosamente esas obligaciones y responsabilidades a los buques que operan bajo su autoridad y a los proveedores de fueloil ubicados en sus jurisdicciones.

3.2 Las mejores prácticas que se establecen en el presente documento reflejan un conjunto de objetivos que se debería procurar alcanzar a fin de garantizar que el fueloil utilizado a bordo de los buques cumple las prescripciones reglamentarias, como figura a continuación:

.1 esforzarse por garantizar que las prescripciones actuales del Anexo VI del Convenio MARPOL se aplican de manera eficaz:

.1 la implantación y cumplimiento de las prescripciones del Convenio MARPOL es una obligación estipulada en el Código III; y

.2 las orientaciones para la supervisión por el Estado rector del puerto, incluidas las orientaciones sobre la supervisión del contenido de azufre de todo fueloil utilizado a bordo de los buques, figuran en las "Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del capítulo 3 del Anexo VI del Convenio MARPOL, 2019" (MEPC.321(74)). Los Estados Miembros deberían remitirse a las enmiendas al apéndice VI del Anexo VI[1] del Convenio MARPOL cuando verifiquen el contenido de azufre del fueloil.

.2 las partes pertinentes de las "Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del capítulo 3 del Anexo VI del Convenio MARPOL, 2019" (MEPC.321(74)), en relación con el examen de las notas de entrega del combustible y muestras conexas o registros al respecto;

.3 según proceda, en virtud de las disposiciones normativas nacionales, esforzarse por abordar la fiabilidad de los proveedores locales de combustibles de buques bajo la jurisdicción del Estado Miembro/Estado ribereño, de conformidad con su autoridad jurídica nacional;

.4 facilitar información práctica sobre la aplicación eficaz de las obligaciones de un Estado Miembro/Estado ribereño de conformidad con el Anexo VI del Convenio MARPOL, incluidas las recomendaciones sobre las medidas adecuadas que podrían adoptarse si surgiera un problema en la jurisdicción de un Estado Miembro/Estado ribereño; y

[1] MEPC.1/Circ.882: "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).

.5 facilitar información práctica y alentar el uso de orientaciones en forma de mejores prácticas elaboradas por la OMI (compradores de fueloil) y el sector (proveedores de fueloil) por parte de los compradores y proveedores de fueloil, según proceda, a fin de garantizar la provisión de fueloiles de conformidad con las prescripciones sobre la calidad del fueloil que se recogen en el Anexo VI del Convenio MARPOL. Dar a conocer la información y las orientaciones en los sitios pertinentes en la Red es un buen método para difundir la información.

4 Mejores prácticas

4.1 Las mejores prácticas que figuran a continuación reflejan aspectos de los objetivos descritos anteriormente y tienen por objeto ayudar a los Estados Miembros/Estados ribereños en su consecución. Las mejores prácticas podrían incluir únicamente aquellos aspectos considerados más adecuados para cada gobierno nacional, pero todas deberían observar las disposiciones de la regla 18 en lo que respecta al Objetivo 1 (esforzarse por garantizar que las prescripciones actuales del Anexo VI del Convenio MARPOL se aplican de manera eficaz).

4.2 A continuación figuran las mejores prácticas en lo que respecta a las disposiciones de la regla 18 del Anexo VI del Convenio MARPOL:

Regla 18.1: la mejor práctica/experiencia sobre cómo fomentar la disponibilidad de fueloil reglamentario:

.1 los Estados Miembros/Estados ribereños deberían fomentar la disponibilidad de fueloiles que cumplan lo dispuesto en el Anexo VI del Convenio MARPOL y exigir a los proveedores de su jurisdicción que proporcionen fueloiles que cumplan las prescripciones de la regla 14 y de la regla 18.3 del Anexo VI de dicho convenio;

.2 las medidas adoptadas para fomentar la disponibilidad de fueloiles en los puertos no deberían traducirse en la distorsión de la competencia. Los proveedores de fueloil deberían poder tomar las decisiones en materia de inversión basándose en las oportunidades comerciales que detecten; y

.3 los Estados Miembros/Estados ribereños deberían facilitar oportunamente a los proveedores de su jurisdicción información sobre los reglamentos que vayan a adoptarse, incluidas revisiones de la información exigida en la nota de entrega de combustible.

Regla 18.2: la mejor práctica para la gestión de las notificaciones de la no disponibilidad de fueloil que cumpla las disposiciones del Anexo VI del Convenio MARPOL, basada en la experiencia adquirida hasta el momento, incluido el formato armonizado para tales notificaciones.

.1 los Estados Miembros/Estados ribereños deberían hacer lo posible por seguir el procedimiento para notificar la no disponibilidad de fueloil reglamentario y utilizar el formulario normalizado conexo elaborado por la Organización para la notificación a otras Partes.

Regla 18.3: calidad del fueloil

.1 en la regla 18.3 se prescribe que el combustible que se entrega a los buques cumpla las diversas exigencias cualitativas. No obstante, no existen

especificaciones (esto es, ISO 8217) ni pruebas rutinarias que garanticen que el combustible cumpla tales exigencias cualitativas. En los casos en los que se documente que el combustible entregado no cumple dichas exigencias cualitativas de la regla, el Estado rector del puerto/Estado ribereño debería adoptar medidas en contra del proveedor; y

.2 los Estados Miembros/Estados ribereños deberían fomentar que los proveedores de fueloil, dentro de su jurisdicción, utilicen especificaciones pormenorizadas para el combustible, así como las "Orientaciones sobre las mejores prácticas para los proveedores de fueloil a fin de garantizar la calidad del fueloil entregado a los buques" (MEPC.1/Circ.875/Add.1).

Regla 18.7: las mejores prácticas sobre la inspección de las notas de entrega de combustible por parte de las autoridades competentes:

.1 los Estados Miembros/Estados rectores de puertos deberían verificar la disponibilidad a bordo de la nota de entrega de combustible y que se ajuste a lo dispuesto en el apéndice V del Anexo VI del Convenio MARPOL, durante todas las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto.

Regla 18.8.2: mejores prácticas/orientaciones sobre cuándo una Administración requeriría que la muestra entregada conforme al Convenio MARPOL sea analizada, y si debería remitirse al buque una declaración por escrito en caso de que la muestra conforme al Convenio MARPOL deba ser sometida a análisis:

.1 podrían ser pertinentes los análisis de muestras entregadas conforme al Convenio MARPOL, si hay indicaciones de que la nota de entrega de combustible no es representativa del fueloil entregado. Una indicación puede ser la información facilitada por otro Estado rector del puerto en el sentido de que la nota de entrega de combustible o la muestra entregada conforme al Convenio MARPOL, tal como se exige en la regla 18 del Anexo VI de dicho convenio, que se haya presentado a un funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto no se ajusten a las prescripciones pertinentes;

.2 también podría ser una notificación facilitada por un buque en el sentido de que el análisis de azufre resultante de un análisis comercial no se ajusta a lo especificado en la nota de entrega de combustible;

.3 si un Estado rector del puerto/Estado Miembro tiene motivos para estimar que la nota de entrada de combustible expedida por un proveedor no es representativa del fueloil entregado, podría considerar oportuno solicitar un análisis de la muestra entregada conforme al Convenio MARPOL; y

.4 si se pide la muestra entregada conforme al Convenio MARPOL a efecto de análisis, debería remitirse al buque una declaración por escrito en la que se indique qué Estado reclama la muestra y las razones. Si un Estado rector del puerto/Estado Miembro/Estado ribereño reclama una muestra entregada conforme al Convenio MARPOL, se debería informar al Estado de abanderamiento.

Regla 18.9: las mejores prácticas sobre:

.1 los Estados Miembros/Estados ribereños y el mantenimiento de un registro de los proveedores locales de fueloil:

.1 información que debería incluirse en el registro de los proveedores de fueloil:

.1 nombre, dirección y número de teléfono del proveedor de fueloil marino, tal como se exige en la nota de entrega de combustible (apéndice V del Anexo VI), así como la dirección de la página web;

.2 una copia de la nota de entrega de combustible "normalizada" del proveedor (con carácter voluntario dado que no hay ninguna obligación por parte de los proveedores de presentar a las autoridades una nota de entrega de combustible "normalizada"); y

.3 información acerca de si el proveedor cuenta con un sistema de gestión de la calidad (de forma voluntaria, basándose en la propia información de los proveedores, referencia a la página web del proveedor);

.2 los Estados Miembros/Estados ribereños tienen la obligación de conformidad con el Anexo VI del Convenio MARPOL de exigir que esos proveedores de fueloil proporcionen una nota de entrega de combustible que contenga al menos la información especificada en el apéndice V del Anexo VI del Convenio MARPOL, acompañada de una muestra entregada conforme al Convenio MARPOL del fueloil entregado que haya sido sellada y firmada por el representante del proveedor y por el capitán o el oficial encargado de la operación de toma de combustible cuando se complete esta:

.1 ¿cómo comprobar que los proveedores locales de fueloil proporcionan una nota de entrega de combustible y una muestra de fueloil?

Los Estados Miembros/Estados ribereños pueden visitar las gabarras y terminales y comprobar que el proveedor facilita una nota de entrega de combustible y una muestra entregada conforme al Convenio MARPOL, y que dicha muestra se toma correctamente, y podrían tomar sus propias muestras durante la entrega, preferentemente de la borda del buque receptor, de las gabarras que entregan el combustible del buque a bordo o de la terminal en tierra que suministra el combustible del buque;

.3 los Estados Miembros/Estados ribereños se comprometen a exigir a los proveedores locales que conserven una copia de la nota de entrega de combustible, durante tres años como mínimo, a efectos de inspección.

Los Estados Miembros/Estados ribereños deberían implantar disposiciones en sus reglamentos nacionales que les permitan hacer frente a situaciones en las que se ha determinado que los proveedores han entregado fueloil que no se ajusta a lo indicado en la nota de entrega de combustible correspondiente.

.1 ¿cómo se verifica que los proveedores locales conservan una copia de la nota de entrega de combustible?

.4 los Estados Miembros/Estados ribereños se comprometen a tomar las medidas pertinentes contra los proveedores de fueloil que hayan entregado fueloil que no se ajuste a lo indicado en la nota de entrega de combustible:

.1 los Estados Miembros/Estados ribereños que reciban documentación sobre la entrega de fueloil a un buque, por parte de un proveedor dentro de su jurisdicción, que no se ajuste a lo indicado en la nota de entrega de combustible deberían verificar si es necesario adoptar alguna medida en lo que respecta al proveedor de fueloil;

.5 los Estados Miembros/Estados ribereños se comprometen a informar a la Parte o no Parte bajo cuya jurisdicción se expidió la nota de entrega de combustible de los casos en que se haya entregado fueloil no reglamentario y de informar a la Organización de todos los casos en que los proveedores de fueloil no hayan cumplido lo prescrito en las reglas 14 o 18 del Anexo VI del Convenio MARPOL; y

.6 los Estados Miembros/Estados ribereños se comprometen a informar al Estado de abanderamiento de todo buque que haya recibido combustible no reglamentario de un proveedor bajo su jurisdicción y a informar a la Organización de todos los casos en que los proveedores de fueloil (bajo su jurisdicción) no hayan cumplido lo prescrito en las reglas 14 o 18 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

.1 ¿Qué información ha de incluirse cuando se informe a las Administraciones y la Organización?

.1 nombre del proveedor tal como se señala en la nota de entrega de combustible;

.2 descripción de la naturaleza de la infracción;

.3 laboratorio de análisis de la muestra entregada conforme al Convenio MARPOL;[2] y

.4 si se ha impuesto una multa, a qué cantidad asciende.

[2] El análisis debería ser efectuado de conformidad con la norma ISO 8754:2003 por un laboratorio acreditado para realizar los ensayos de conformidad con la norma ISO/IEC 17025 o una norma equivalente.

4.3 Las mejores prácticas deberían abordar las prescripciones reglamentarias en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL, pero podrían incluir también aspectos adicionales, según proceda, que un Estado Miembro podría considerar aplicar, si procede, para sus necesidades internas, siempre y cuando esos aspectos adicionales no afecten negativamente a la armonización internacional. Estos podrían ser las siguientes:

.1 examinar qué medidas se consideran adecuadas, en virtud de las disposiciones jurídicas nacionales, con respecto a la promoción de la disponibilidad de fueloiles reglamentarios, en consonancia con la regla 18.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL; y

.2 considerar la posibilidad de introducir un programa de licencias para los proveedores de combustibles de buques. Los Estados Miembros u otras autoridades pertinentes deberían utilizar el ejemplo indicativo de licencia de suministro del combustible del buque que se presenta en el apéndice de este anexo para implantar el programa, en caso de que deseen hacerlo, teniendo en cuenta sus condiciones y mecanismos jurídicos nacionales correspondientes.

APÉNDICE

EJEMPLO INDICATIVO DE LICENCIA DE SUMINISTRO DE FUELOIL (TOMA DE COMBUSTIBLE)

Número de licencia: BUN-20XX-XX

El capitán del puerto/la autoridad competente de.....

El [fecha] [datos completos del proveedor de combustible del buque que solicita la licencia (incluidos el nombre, la compañía, la dirección, etc.)] solicita una licencia para operar como proveedor de fueloil destinado a la combustión a fines de la propulsión o el funcionamiento a bordo del buque.

Considerando:

– Artículo XX de la [legislación nacional/portuaria conexa]

Teniendo en cuenta:

– La compañía ha demostrado que tiene todas las licencias y documentos necesarios que se indican en la [legislación nacional/portuaria conexa] a fin de realizar las operaciones mencionadas en esta licencia.

Decide:

I expedir al solicitante, la citada compañía, la licencia de proveedor de fueloil solicitada anteriormente;

II que la licencia sea válida para el periodo del dd-mm-aaaa al dd-mm-aaaa (cinco años), con posibilidad de renovación;

III que la información proporcionada en la solicitud sea parte de la licencia; y

IV adjuntar las reglas y restricciones siguientes al acceso a la licencia, incluida la posibilidad de que se retire la licencia en caso de incumplimiento de aquellas.

1 Definiciones

A efectos de la presente licencia:

1.1 *Convenio SOLAS:* Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

1.2 *Convenio MARPOL:* Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por sus Protocolos de 1978 y 1997, enmendados.

1.3 *Combustible del buque/combustibles de buques:* combustible basado en hidrocarburos para el consumo del buque. Fundamentalmente es un derivado del petróleo, aunque también puede contener hidrocarburos procedentes de fuentes sintéticas o renovables. Los combustibles de buques se clasifican principalmente en fueloiles destilados o residuales que por lo general se denominan "fueloiles" en los documentos de la OMI.

1.4 *Proveedor del combustible del buque/proveedor:* elabora o compra, posee, almacena y vende combustibles. Distribuye combustibles de buques por medio de tuberías, camiones y/o gabarras. Puede mezclar productos para ajustarse a las especificaciones del cliente. Puede tratarse del propietario o el fletador de una red de distribución o puede contratar los servicios de entrega de un tercero. Expide la nota de entrega de combustible.

1.5 *Proveedor de gabarras que entregan el combustible del buque:* propietario/operador de buques tanque o gabarras que presta servicios de transporte a un proveedor físico. Por lo general, expide la nota de entrega de combustible en nombre del proveedor.

1.6 *Proveedor de camiones:* propietario/operador de camiones cisterna. Por lo general, expide la nota de entrega de combustible en nombre del proveedor.

1.7 *Instalación de entrega del combustible del buque:* el buque (gabarra), tubería o camión de suministro por medio de los cuales se entrega el combustible del buque a este último.

1.8 *Oficial responsable de la carga/representante del proveedor:* persona designada por el proveedor del combustible del buque para hacerse cargo de la entrega del combustible del buque a este último y que tiene el deber de cumplimentar la documentación que debe facilitarse al buque receptor.

1.9 *Comprador/adquisidor del combustible del buque:* obtiene y paga el combustible del buque que se entrega a este último por el lado del operador (usuario), no un comerciante. Puede tratarse del operador de un propietario de buques o del operador de un fletador, y a menudo se utiliza en los contratos como contraparte del proveedor.

1.10 *Proveedor de fueloil orientado hacia la calidad:* proveedor de combustible con un sistema de gestión de la calidad certificado de acuerdo con lo dispuesto en una norma reconocida en el ámbito internacional (norma ISO 9001 o equivalente), y que puede estar inscrito en el Estado Miembro y contar con licencia; por consiguiente, cabe prever que sea puntual, que cumpla las prescripciones reglamentarias, que suministre la cantidad y la calidad establecidas en la nota de entrega de combustible, que preste apoyo y que pueda resolver las cuestiones pertinentes.

1.11 *Inspector del combustible del buque:* inspector independiente de las demás partes del proceso de toma de combustible, con las cualificaciones apropiadas, documentado mediante una acreditación o certificado.

2 Operaciones permitidas

Esta licencia está relacionada con la entrega de los combustibles de buques destinados a ser utilizados como fueloil a bordo de buques que hacen escala en los puertos que están dentro de la jurisdicción de la autoridad competente que expide esta licencia.

3 Reserva

El capitán del puerto/la autoridad competente podrá modificar de oficio en cualquier momento las condiciones en las que concede esta licencia de suministro de fueloil como resultado de las modificaciones de la política relativa a las prescripciones y los sistemas de gestión de la calidad y cantidad del combustible. Los titulares de licencias actuales deberían disponer de un plazo razonable para adaptarse a cualquier modificación de las prescripciones.

4 Registro de instalaciones de entrega del combustible del buque

El proveedor del combustible del buque que solicite la licencia debería registrar todas las instalaciones de entrega del combustible del buque de las que sea propietario o que opere escribiendo a la autoridad portuaria/autoridad competente, junto con toda la documentación complementaria necesaria, incluidos, entre otros, los datos siguientes:

.1 los datos del propietario de la instalación de entrega del combustible del buque;

.2 los datos de la instalación de entrega del combustible del buque, incluida la capacidad;

.3 información sobre el tamaño de la instalación de entrega del combustible del buque y el tamaño de los buques a los que se prestará servicio desde la instalación, si es necesario;

.4 la idoneidad de la instalación de entrega del combustible del buque; y

.5 la fecha a partir de la cual podrá utilizarse la instalación de entrega del combustible del buque.

En la dirección de la oficina del titular de la licencia de suministro del combustible del buque debería mantenerse y estar disponible para su inspección en todo momento la licencia de suministro del combustible del buque, toda modificación de la misma y todos los datos e información conexos sobre las instalaciones de entrega del combustible del buque, notificados de conformidad con lo dispuesto en la citada documentación.

En todas las instalaciones de entrega del combustible del buque que cuenten con la licencia debería mantenerse y estar disponible para su inspección en todo momento una copia de la licencia de suministro del combustible del buque y toda modificación de la misma.

5 Cancelación de la inscripción en el registro

Si la instalación de entrega del combustible del buque va a utilizarse para cualquier otro fin que no sea la toma de combustible, el registro de la instalación debería cancelarse tan pronto como sea posible antes del cambio. Para la entrega del combustible del buque solo deberían utilizarse instalaciones de entrega que estén registradas. Los productos que haya a bordo/que haya entregado la instalación de entrega del combustible del buque deberían poder medirse, pesarse y muestrearse adecuadamente.

6 Revocación de la licencia de suministro del combustible del buque

Las licencias podrán ser suspendidas o revocadas temporalmente si se demuestra que se han infringido las condiciones de la licencia, tras el proceso oportuno que permita realizar una investigación completa de las supuestas infracciones.

La licencia debería suspenderse o revocarse si:

.1 el titular de la licencia no ha realizado ninguna entrega del combustible del buque en un periodo de más de un año;

.2 se ha comprobado que no se ha notificado ninguna operación de toma de combustible o se han hecho notificaciones incompletas;

.3 el titular de la licencia no cumple sus obligaciones ni los términos de la licencia; o

.4 el titular ha infringido las reglas portuarias pertinentes o cualesquiera otras normas que sean aplicables.

7 Sistema de gestión de la calidad

El titular de la licencia debería ser un proveedor de combustible orientado hacia la calidad, como se define en el párrafo 1.10, y debería presentar pruebas de ello a los compradores del combustible del buque en caso de que lo soliciten. La documentación del sistema de gestión de la calidad debería incluir referencias a las normas a las que se acogerá el proveedor, junto con cualquier acreditación de una tercera parte independiente del sistema de gestión de la calidad o de elementos de dicho sistema, y todos los procedimientos y certificados conexos necesarios.

8 Disponibilidad

Cuando la disponibilidad de productos y los horarios lo permitan, el titular de la licencia debería estar disponible para entregar el combustible del buque a este en el puerto para el que cuenta con autorización de conformidad con la licencia.

La instalación de entrega del combustible del buque debería ser adecuada y cumplir la legislación pertinente sobre el transporte de los combustibles de buques.

9 Notificación de las operaciones

Antes de que comience la toma de combustible del buque, o tan pronto como sea viable, el titular de la licencia debería presentar a la autoridad portuaria una notificación de las operaciones con la información siguiente:

.1 nombre del titular de la licencia y número de la licencia;

.2 número de registro de la instalación de entrega del combustible del buque que se utilizará en la operación;

.3 nombre y número IMO/ISMM/distintivo de llamada del buque receptor del combustible;

.4 lugar de la operación de toma de combustible;

.5 grados y cantidades de cada tipo de combustible del buque destinado a este; y

.6 fecha y hora prevista del inicio de la operación de toma de combustible.

Las notificaciones mencionadas deberían enviarse por vía electrónica a la dirección electrónica que indique el capitán del puerto utilizando la definición y el protocolo de mensaje que indique este.

10 Prescripciones sobre la calidad

El titular de la licencia debería asegurarse de que el combustible del buque suministrado por las instalaciones registradas de las que sea propietario u operador se ajusta a las especificaciones acordadas con el comprador del combustible del buque y cumple, en todo momento, lo dispuesto en la regla 4.2 del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, el Anexo VI del Convenio MARPOL y cualquier otra norma que determine la autoridad competente que expide la licencia.

11 Prescripciones sobre la cantidad

La cantidad que se indique en la nota de entrega de combustible es el valor reglamentario jurídicamente vinculante. Cuando la entrega haya tenido lugar en presencia de un inspector del combustible del buque, como se define en el párrafo 1.11, el informe del reconocimiento elaborado por dicho inspector debería indicar que la disposición relativa a la cantidad es normativa y vinculante. La cantidad correcta entregada debería determinarse y calcularse utilizando una norma que sea aceptable para la autoridad competente que expide la licencia.

12 Operación de toma de combustible

El titular de la licencia se debería asegurar de que se sigan los procedimientos siguientes durante todas las operaciones de toma de combustible relacionadas con las instalaciones de entrega del combustible del buque registradas de las que sea propietario o que opere.

12.1 Deberían establecerse comunicaciones claras entre el proveedor (gabarra, camión o terminal que entrega el combustible del buque) y el buque receptor, y se acordarán medidas de respuesta y parada de emergencia antes de que dé comienzo cualquier actividad de toma de combustible.

12.2 Con miras a abordar los riesgos para la salud y la seguridad de la tripulación del buque de suministro y del buque receptor, todas las partes relacionadas con las operaciones de toma de combustible deberían llevar el equipo de protección personal adecuado y prestar la debida atención a fin de impedir que el combustible del buque entre en contacto con la piel, así como la exposición a humos potencialmente peligrosos.

12.3 Deberían eliminarse todos los residuos de todas las tuberías y mangueras de suministro antes de cada entrega nueva.

12.4 La limpieza de las mangueras/tuberías del combustible del buque debería llevarse a cabo al final de las operaciones de bombeo. Una vez realizada la limpieza de las tuberías, el combustible remanente en la manguera debería vaciarse de nuevo en el tanque de carga del buque tanque.

12.5 Debería disponerse de tuberías/mangueras y conexiones para el combustible del buque separadas a efectos del suministro de tipos de productos materialmente distintos, por ejemplo, para los tipos destilados y residuales y para combustibles de buques de alto y bajo contenido de azufre, a fin de evitar la contaminación cruzada de los productos.

12.6 Debería tomarse una muestra representativa de cada uno de los tipos de combustible entregados. Si se emplea más de un buque tanque/gabarra o camión para el suministro del buque, debería tomarse una serie de muestras representativas de cada uno y debería expedirse una nota de entrega de combustible correspondiente a cada buque tanque/gabarra o camión.

12.7 Se deberían tomar muestras representativas de la carga cuando las gabarras/camiones estén cargando productos en una terminal, y deberían estar provistas de un certificado de calidad para el producto que se está embarcando en la gabarra/camión.

12.8 Se debería disponer de un punto de contacto/centro de notificación de quejas y cuestiones de cumplimiento tanto para los buques que reciben su combustible como para los proveedores del combustible del buque/operadores de gabarras. El punto de contacto debería estar claramente indicado en el documento de la licencia y comunicarse al buque receptor.

12.9 Muestreo representativo durante el suministro del combustible del buque

12.9.1 Con el fin de garantizar que las muestras sean representativas, debería extraerse una muestra primaria única de cada tipo de combustible entregado desde un buque tanque/gabarra o camión, de manera continua durante todo el trasvase, mediante un dispositivo automático de muestreo o un dispositivo de muestreo por goteo continuo manual.

12.9.2 Todo el proceso, incluidos el precintado y el etiquetado de los contenedores de muestra, debería ser presenciado por representantes de ambas partes (la parte que suministra la carga o producto y la parte receptora). Los contenedores de las muestras finales resultantes para cada tipo de combustible entregado deberían precintarse y etiquetarse con números únicos de precinto de las muestras que deben llevar la firma de los representantes de ambas partes. Los números únicos de los precintos de las muestras resultantes deberían registrarse en la documentación pertinente (por ejemplo, la nota de entrega de combustible), que debería llevar la firma de los representantes de ambas partes.

12.9.3 El proveedor debería conservar sus muestras comerciales representativas durante al menos 30 días. En caso de que surja una controversia relacionada con la calidad durante el periodo de retención de las muestras, estas deberían conservarse hasta que dicha controversia se haya resuelto.

12.9.4 Los proveedores deberían ajustarse a las "Directrices relativas al muestreo del fueloil para determinar el cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, 2009" (resolución MEPC.182(59)), en las que se establece que el proveedor debería proporcionar una muestra estipulada en el Convenio MARPOL extraída por su representante en el colector de la toma de combustible del buque receptor. Si por motivos de seguridad o de carácter práctico el representante del proveedor no puede desplazarse entre la gabarra y el buque receptor para estar físicamente presente, el proceso podría presenciarse visualmente utilizando medios alternativos mutuamente acordados y de conformidad con las reglas/prescripciones locales.

12.10 Documentación

12.10.1 Los proveedores deberían facilitar al buque receptor notas de entrega de combustible de conformidad con lo dispuesto en la regla 18.5 del Anexo VI del Convenio MARPOL y hojas informativas sobre la seguridad de conformidad con lo dispuesto en la regla VI/5-1 del Convenio SOLAS. El proveedor del combustible del buque debería garantizar que este se ajuste a la información que figura en la nota de entrega de combustible y en la hoja informativa sobre la seguridad.

12.10.2 La nota de entrega de combustible debería llevar la firma del representante del proveedor y la del representante del buque receptor, y el proveedor debería conservarla durante al menos tres años.

13 Prescripciones adicionales relativas a las instalaciones de entrega del combustible del buque registradas

Todas las instalaciones de entrega del combustible del buque registradas de las que sea propietario o que opere el titular de la licencia deberían tener un libro registro de viajes y cargas que debería contener la siguiente información:

- Fecha y hora de los recibos y entregas.

– Nombre del producto, cantidad, tanques, terminal de carga y documentos adjuntos (conocimiento de embarque).

– Mezclas y trasvases internos entre tanques.

– Toda controversia entre el receptor y el proveedor (cartas de protesta).

– Nombre y firma del oficial responsable de la carga.

PUERTO:

FECHA: dd-mm-aaaa

FIRMA Y SELLO OFICIAL DE LA AUTORIDAD EXPEDIDORA: