

COMITÉ DE PROTECCIÓN
DEL MEDIO MARINO
77º periodo de sesiones
Punto 7 del orden del día

MEPC 77/7/7
16 septiembre 2021
Original: INGLÉS

Difusión al público antes del periodo de sesiones:

REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES

Interpretación de la regla 18.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL, relativa a los biocombustibles

Nota presentada por la IACS

RESUMEN

<i>Sinopsis:</i>	En el presente documento se propone un proyecto de interpretación unificada de la regla 18.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL, relativa a la utilización de biocombustibles.
<i>Principio estratégico, si es aplicable:</i>	3
<i>Resultados:</i>	3.2
<i>Medidas que han de adoptarse:</i>	Véase el párrafo 22.
<i>Documentos conexos:</i>	MEPC 70/7/2 y MEPC 70/18.

Introducción

1 El Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código técnico sobre los NO_x, 2008, ambos en su versión enmendada, contienen reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques junto con procedimientos obligatorios de prueba, reconocimiento y certificación de los motores diésel marinos con el fin de garantizar el cumplimiento de los límites de emisión de NO_x que se especifican en la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

2 En la regla 18 del Anexo VI del Convenio MARPOL figuran prescripciones para las Administraciones, los proveedores de combustible y los propietarios/operadores en relación con la disponibilidad y la calidad del fueloil. En la regla 18.3.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL se establecen las prescripciones correspondientes al fueloil obtenido por métodos distintos del refinado de petróleo y en la regla 18.3.2.2 de dicho Anexo se prescribe que dichos

combustibles no deberán "... ser causa de que el motor supere el límite de emisión de NO_x aplicable...".

3 La IACS toma nota de las preocupaciones manifestadas anteriormente por el IMarEST en el documento MEPC 70/7/2 acerca de la aplicación de la regla 18.3.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL. En el documento se hace hincapié en los problemas que plantea el hecho de que la regla 18.3.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL se aplique a los fueloiles derivados del refinado de petróleo y la regla 18.3.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL se aplique a los fueloiles obtenidos por métodos distintos del refinado de petróleo. Aunque algunos biocombustibles, tal como se presentan actualmente en el mercado marítimo, son de origen biológico al 100 %, muchos de ellos son mezclas, en proporciones variables, de productos destilados o residuales del refinado de petróleo con aceites de cocina usados u otros materiales de origen biológico, tales como los ésteres metílicos de ácido graso o los ésteres etílicos de ácido graso, con una amplia variedad potencial de mezclas posibles. Por consiguiente, tales biocombustibles no se ajustan perfectamente a ninguna de las reglas existentes. En el documento se hizo hincapié en los problemas que plantea que una regla, aplicable principalmente a los proveedores de combustible, presente los efectos en el cumplimiento respecto de los NO_x de la utilización de dichos biocombustibles por parte de los operadores de buques y las dificultades para validar esos efectos en el proceso original de certificación de los NO_x aplicado por el proyectista del motor. En el documento se propone ampliar el ámbito de aplicación de la regla 18.3.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL con el fin de que se contemplen todos los fueloiles, con independencia del material de origen, y se suprima la regla 18.3.2 de dicho Anexo.

4 Asimismo, el Comité "tomó nota" de la propuesta formulada por IMarEST e invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran propuestas pertinentes de un resultado nuevo (MEPC 70/18, párrafo 7.7), si bien la IACS observa que hasta la fecha no se ha formulado ninguna propuesta al respecto. El Comité también tomó nota de la información facilitada por la ISO sobre una revisión en curso de la norma ISO 8217:2012 relativa a las especificaciones de los combustibles marinos con el propósito de incluir los combustibles sintéticos y renovables. Sin embargo, la revisión antedicha de la norma ISO sobre los combustibles marinos (ISO 8217:2017) no abarcó la amplia variedad de biocombustibles disponibles actualmente en el mercado marítimo, que pueden contener hasta un 100 % de biocombustible, y solo se establecen especificaciones en relación con los combustibles destilados que contienen hasta un 7,0 % de ésteres metílicos de ácido graso.

5 Los miembros de la IACS observan que ahora hay un mayor interés por los biocombustibles marinos, que abarcan una amplia variedad de fuentes posibles además de los ésteres metílicos de ácido graso, tales como los aceites vegetales puros, los aceites vegetales tratados con hidrógeno, el glicerol o los productos de conversión de la biomasa en líquido, los cuales pueden desempeñar una función importante a la hora de reducir las emisiones en el mar generadas por combustibles fósiles de GEI, SO_x, hidrocarburo y partículas. Aunque numerosos estudios muestran un aumento de las emisiones de NO_x con la utilización de biocombustibles (si bien en muchos de dichos estudios se hace referencia a motores diésel no marinos), la OMI debería garantizar, a este respecto, que los instrumentos pertinentes existentes no constituyan un obstáculo para que se desarrollen estas soluciones nuevas. Al mismo tiempo, dichas soluciones han de cumplir lo establecido en las prescripciones de los convenios, en particular, en lo que respecta a la seguridad y a la protección del medio ambiente. Por consiguiente, los miembros de la IACS han identificado que es necesario aclarar la aplicación del Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código técnico sobre los NO_x en relación con los biocombustibles y las mezclas de biocombustibles.

Antecedentes e introducción

6 La IACS toma nota de que gran parte del Código técnico sobre los NO_x proviene de la serie de normas ISO 8178: "Motores alternativos de combustión interna – Medición de las emisiones de escape", en particular se muestran las siguientes partes con las últimas revisiones realizadas por la ISO: ISO 8178-1:2020, ISO 8178-4:2020, ISO 8178-5:2015, ISO 8178-6:2018, ISO 8178-7:2015 y ISO 8178-8:2015.

7 Como se prescribe en la regla 13.9 del Anexo VI del Convenio MARPOL, el Código técnico sobre los NO_x se utilizará para las pruebas de referencia y la certificación de todos los motores diésel marinos sujetos a lo prescrito en la regla 13 de dicho Anexo. En el Código técnico sobre los NO_x se establece la aplicación de ciclos de prueba específicos a partir de los cuales debe determinarse el valor de las emisiones de NO_x de conformidad con las disposiciones del capítulo 5 de dicho código. Como parte de esas disposiciones para la certificación relativa a las emisiones de NO_x de un grupo/familia de motores, en el párrafo 5.3.2 del Código se prescribe que el ensayo del motor de referencia se realice con un combustible marino de tipo DM (destilado) de conformidad con la norma ISO 8217:2005, si no se dispone de un combustible de referencia adecuado. Además, si no se dispone de un combustible de tipo DM, el ensayo de las emisiones del motor de referencia se realizará con un fueloil de tipo RM (residual). En todos los casos, se toman unas muestras del fueloil utilizado en el ensayo del motor de referencia y se analizan para utilizarlas en el cálculo de las emisiones de NO_x. Los miembros de la IACS informan de que la gran mayoría de las mediciones para la certificación de las emisiones de NO_x se realizan con los combustibles de tipo DM conforme a la norma ISO 8217.

8 La IACS entiende que los ensayos de emisiones de los motores de referencia con combustibles de tipo DM o RM conforme a la norma ISO 8217, *Petroleum Products – Fuels (Class F) – Specifications of Marine Fuels*, validan que se utilicen en ese grupo/familia de motores todos los combustibles contemplados en dicha norma ISO para los que el motor pueda estar proyectado para funcionar o con los pueda funcionar, aunque no es obligatorio que funcionen con dichos combustibles. Por lo general, la mayoría de los biocombustibles y mezclas de biocombustibles pueden utilizarse en motores diésel marinos certificados respecto de los NO_x sin modificar ninguno de los elementos críticos en relación con los NO_x ni los reglajes/valores límite de funcionamiento que figuran en el expediente técnico aprobado del motor. En caso de que sea necesario ajustar los reglajes, lo normal es que esté contemplado dentro de la flexibilidad ya prevista en los conceptos de familia de motores/grupo de motores que figura en el Código técnico sobre los NO_x. El concepto de familia de motores permite que se efectúen pequeños ajustes mediante sus componentes regulables (véase el párrafo 4.3.6 del Código). No obstante, en el caso de los combustibles de tipo RM, normalmente estos pueden utilizarse en los motores comprendidos en el concepto de grupo de motores, donde se permiten modificaciones o ajustes pequeños después de la certificación previa o las mediciones finales en el banco de pruebas (párrafo 4.4.7.1 del Código) y, en particular, en el caso de los ajustes realizados a bordo, se permiten ajustes de "...la regulación del avance de la inyección para compensar diferencias de las características del combustible..." (por ejemplo, en el párrafo 4.4.7.2 del Código).

9 Por consiguiente, como sucede desde la adopción de las prescripciones relativas a la certificación de los NO_x que figuran en el Anexo VI del Convenio MARPOL, la IACS concluye que la certificación de los motores de conformidad con el Código técnico sobre los NO_x en relación con los límites de NO_x establecidos en la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL, es aplicable a todos los combustibles derivados (o derivados en gran parte) de productos del petróleo que aparecen especificados conforme con la norma ISO 8217 y con los que el motor está proyectado para funcionar o con los que puede funcionar. Aunque se basan en el régimen constante, en las pruebas de referencia en el régimen del banco de

pruebas, el régimen de certificación establecido en el Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código técnico sobre los NO_x, se acepta de hecho que las emisiones de NO_x procedentes de los buques en servicio pueden tener cierto margen de variación en función del tipo de combustible, las propiedades, las características del encendido y el contenido de nitrógeno del fueloil específicos. Esta interpretación se ve confirmada por las prescripciones relativas a la aplicación del método de medición simplificado que figura en el párrafo 6.3.11.2 del Código, según el cual podrá concederse un margen del 10 % para las pruebas realizadas a bordo con fueloil de tipo RM según la norma ISO 8217, que normalmente tendría un contenido de nitrógeno del fueloil más elevado. Cabe señalar que el margen concedido al fueloil de tipo RM es aplicable únicamente cuando no se aplica el método de medición simplificado a las pruebas de certificación previa a bordo.

10 No obstante, cuando el fueloil con el que se va a operar se obtiene por métodos distintos al refinado de petróleo, existe la prescripción adicional establecida en la regla 18.3.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL de que el valor de las emisiones de NO_x no debe superar el valor límite aplicable. En consecuencia, esto impone una restricción más estricta a los fueloiles obtenidos por métodos distintos al refinado de petróleo en el sentido de que el valor de las emisiones de NO_x cuando se opera con esos fueloiles no debe superar el valor límite establecido en la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL, mientras que para los fueloiles derivados del petróleo el valor de las emisiones se determina sobre la base de fueloiles destilados, con independencia del tipo y las propiedades, las características de encendido o el contenido de nitrógeno del fueloil, tal como se utiliza a lo largo de la vida útil de ese motor.

11 La IACS señala que la norma ISO 8217:2005 relativa a los combustibles marinos ha sido enmendada en tres ocasiones desde que se enmendaron el Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código técnico sobre los NO_x de 2008, en 2010, 2012 y 2017. En particular, la última norma ISO 8217:2017 introdujo categorías de especificaciones relativas a los biocombustibles en relación con los combustibles marinos destilados que incluyen hasta un 7 % de productos del éster metílico de ácido graso, a saber, los tipos DFA, DFZ y DFB.

12 Teniendo presente lo expuesto en los párrafos 7 a 11 *supra*, la IACS entiende que los combustibles que cumplen las normas ISO 8217:2005, 2010, 2012 o 2017, incluidos los productos del éster metílico de ácido graso, tienen las especificaciones del combustible que deben utilizarse en los ensayos de las emisiones de NO_x del motor de referencia, aunque, tal y como está redactada, la regla del Código prescribe que se realice el ensayo con el combustible especificado en la norma ISO 8217:2005 o que se verifique que el combustible del ensayo del motor de referencia cumple dicha norma. La IACS pide al Comité que confirme esta interpretación y facilite orientaciones sobre la necesidad de que se enmiende, o no, la norma ISO 8217 a la que se hace referencia en el párrafo 5.3.2 del Código.

13 Además de los ajustes del motor permitidos en relación con la calidad del combustible mencionados en el párrafo 8 *supra*, los motores certificados de acuerdo con el concepto de familia/grupo de motores pueden tener suficiente flexibilidad en cuanto a los ajustes permitidos para que puedan funcionar con biocombustibles que contengan concentraciones de éster metílico de ácido graso más elevadas que las especificadas en la norma ISO 8217:2017 o con biocombustibles que contengan otros productos o concentraciones de origen biológico, y al mismo tiempo mantener los parámetros del motor dentro de los límites del expediente técnico aprobado; los denominados combustibles "de uso fácil e inmediato". Por ejemplo, el expediente técnico puede basarse en los valores límite de la presión máxima de explosión (P_{max}), que está relacionada con las temperaturas máximas de combustión y, por tanto, con la formación de NO_x. Es probable que, cuando estos motores que utilizan biocombustibles o mezclas de biocombustibles funcionen dentro de los límites aprobados en el expediente técnico sobre los NO_x, el efecto en las emisiones de NO_x pueda ser pequeño y pueda

considerarse que está dentro de los límites operacionales permitidos en el Anexo VI del Convenio MARPOL y el marco del Código técnico sobre los NO_x, como se indica en los párrafos 7 a 9 *supra*.

14 La IACS observa que en la regla 3.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL se establecen prescripciones para llevar a cabo "Ensayos para la investigación de tecnologías de reducción y control de las emisiones de los buques". Si bien esta regla tiene por objeto conceder una exención al "... menor número de buques...", esto proporciona un medio para que los propietarios/operadores y las Administraciones de abanderamiento recopilen datos sobre las emisiones de NO_x a partir de la aplicación en el mundo real de los biocombustibles a esos motores diésel marinos concretos. Como es natural, existen muchas dificultades para obtener las emisiones y los parámetros ambientales y del motor a bordo con precisión. Sin embargo, los datos recopilados en virtud de la regla 3.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL podrían como mínimo servir de prueba para ver el efecto que tienen las emisiones de NO_x de los biocombustibles especificados en aquellos motores específicos comprendidos en la familia de motores o grupo de motores aprobados.

15 La IACS toma nota de que en la regla 4.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL se establece el procedimiento general para que una Administración de abanderamiento permita la utilización a bordo de "... otros tipos de fueloil..." como "equivalente". Dado que en ninguna parte del Anexo VI del Convenio MARPOL se prescribe la utilización exclusiva del fueloil derivado del petróleo y dada la amplitud de la definición del término "fueloil" que figura en la regla 2.9 de dicho Anexo, a la IACS no le queda claro qué abarca "... otros tipos de fueloil...". La IACS entiende que se ha considerado la aplicación de la regla 4.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL en relación con los biocombustibles, aunque no resulta claro con respecto a qué prescripción del Anexo VI del Convenio MARPOL es "equivalente". Cuando se aplique, la regla 4.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL prescribe que la Administración tenga en cuenta las directrices pertinentes elaboradas por la OMI, si bien no se dispone de ellas. La exigencia establecida en la regla 4.4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, según la cual una Administración hará todo lo posible a fin de garantizar que dichos "equivalentes" no "... perjudiquen el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos ni los de otros Estados", sugiere que los efectos en las emisiones de NO_x de la utilización de esos otros tipos de fueloil tendría que cuantificarse mediante mediciones a bordo o mediante pruebas representativas en el banco de pruebas. La IACS observa que la elaboración de directrices específicas que faciliten la aplicación uniforme de los "equivalentes" para "... otros tipos de fueloil..." contemplados en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL y/o los biocombustibles, favorecerían su aplicación.

16 Al considerar los temas mencionados *supra*, la IACS reconoce que el enfoque a largo plazo encaminado a solucionar las cuestiones relativas a la aplicación del Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código técnico sobre los NO_x en lo que respecta a los biocombustibles podría resolverse mejor mediante la introducción de enmiendas a los instrumentos reglamentarios y la propuesta formulada en el documento MEPC 70/7/2 ofrece una solución sencilla para ello, a pesar de no facilitar datos de apoyo concretos sobre las emisiones de NO_x en relación con los efectos que la utilización de dichos combustibles tienen en los motores diésel marinos. Sin embargo, el tiempo que sería necesario emplear en la elaboración y aprobación de tales enmiendas como resultados nuevos junto con las enmiendas consiguientes a los instrumentos reglamentarios, no respalda las ambiciones inmediatas relativas al clima de la Organización ni la aplicación de los biocombustibles que podrían proporcionar un soporte inmediato a esa ambición. Por ello, la IACS pide orientaciones al Comité sobre la necesidad, y el proceso, para enmendar el Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código técnico sobre los NO_x.

17 Asimismo, con objeto de satisfacer el interés del transporte marítimo en la utilización de biocombustibles y de mezclas de biocombustibles y a pesar de las disposiciones e incertidumbres relativos a la "exención" y los "equivalentes" que figuran en las reglas 3 y 4 del Anexo VI en relación con la aplicación de los biocombustibles que se han expuesto en los párrafos 14 y 15 *supra*, la IACS considera que existe una necesidad urgente, y beneficios, de que se elabore una interpretación unificada de la regla 18.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL en general y, concretamente, del párrafo 18.3.2.2, con miras a facilitar la aplicación armonizada del Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código técnico sobre los NO_x con respecto a los posibles efectos que la utilización de biocombustibles tiene en las emisiones de NO_x que figuran en la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

Propuesta

18 A fin de abordar los puntos anteriores, la IACS propone la siguiente interpretación unificada. El propósito de esta interpretación es proporcionar una solución pragmática y eficaz que pueda respaldar la adopción en curso de los biocombustibles marinos sin que se pongan obstáculos reglamentarios innecesarios, pero también es coherente con los principios de certificación establecidos y mencionados *supra*, y con los márgenes concedidos en servicio, que figuran en los instrumentos reglamentarios existentes.

"Interpretación unificada de la regla 18.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL

Para la aplicación de la regla 18.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL debería interpretarse que:

- a) un fueloil que sea una mezcla del [30 %], como máximo, en volumen de biocombustible debería cumplir lo prescrito en la regla 18.3.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL. Un fueloil que sea una mezcla del [30 %], como máximo, en volumen de biocombustible debería cumplir lo prescrito en la regla 18.3.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL. A efectos de la presente interpretación, un biocombustible es fueloil derivado de la biomasa y, por tanto, contiene, aunque no exclusivamente, aceites de cocina usados procesados, ésteres metílicos de ácido graso o ésteres etílicos de ácido graso, aceites vegetales puros, aceites vegetales tratados con hidrógeno, glicerol u otros tipos de productos de conversión de la biomasa en líquido. El nombre del producto, tal y como se introduce en la nota de entrega de combustible, debería ser lo suficientemente detallado como para identificar si la mezcla del producto suministrado contiene biocombustible, y en qué medida.

Para la aplicación de la regla 18.3.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL debería interpretarse que:

- b) un motor diésel marino certificado de conformidad con lo prescrito en la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL, que pueda funcionar con un biocombustible o una mezcla de biocombustibles sin modificar ninguno de los elementos críticos en relación con los NO_x ni los reglajes/valores de funcionamiento distintos de los que figuran en el expediente técnico aprobado del motor, debería estar autorizado a utilizar dicho fueloil sin que deba realizar a la evaluación prevista en la regla 18.3.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL. A efectos de la presente interpretación, los ensayos de las emisiones de los motores de referencia realizados con combustibles de tipo DM o RM conforme a la norma ISO 8217:2005, tal como se prescribe en el párrafo 5.3.2 del Código técnico sobre los NO_x, deberían ser válidos para todos los combustibles de tipo DM o RM utilizados en el funcionamiento habitual o para aquellos con los que el motor está

proyectado para funcionar o con los que puede funcionar, incluidos los que cumplen las normas ISO 8217 que sustituyen a la ISO 8217:2005;

- c) cuando los fueloiles se obtengan por métodos distintos del refinado del petróleo o el fueloil sea una mezcla de más del [30 %] en volumen de biocombustible y no esté comprendido en el párrafo b) de la presente interpretación unificada o cuando otros combustibles obligados a someterse a la evaluación prescrita en la regla 18.3.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL que no están certificados específicamente de conformidad con los límites de la regla 13 en el banco de pruebas correspondiente a ese combustible y grupo/familia de motores específicos, se interpreta que el procedimiento que se indica a continuación es aceptable para demostrar el cumplimiento de la regla 18.3.2.2:
- i) se podrá continuar expidiendo el certificado IAPP del buque cuando se haya verificado que el nivel global de las emisiones de NO_x no son causa de que el motor especificado supere el límite de emisiones de NO_x aplicable cuando se utilizan dichos combustibles mediante el método de medición simplificado a bordo descrito en el párrafo 6.3 del Código técnico sobre los NO_x, 2008, o el método de medición y control directos de conformidad con la sección 6.4 de dicho Código, o mediante referencia a los ensayos pertinentes en el banco de pruebas. A los efectos de la presente interpretación y con miras a demostrar el cumplimiento de la regla 18.3.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL, y según sea aplicable a las posibles desviaciones al realizar las mediciones a bordo, podrá concederse un margen del 10 % del límite aplicable."

19 En este proyecto de interpretación unificada se proponen criterios encaminados a determinar si las reglas 18.3.1 o 18.3.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL, junto con las disposiciones consiguientes, son aplicables en el caso de una mezcla de biocombustibles. El criterio propuesto es el "30 % en volumen", en caso de ser igual o inferior a ese valor se aplicaría la regla 18.3.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL, en caso de ser superior se aplicaría la regla 18.3.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL. Se ha seleccionado este valor en base a los indicios existentes hasta la fecha de que las mezclas tan limitadas no suelen tener un efecto considerable en las emisiones de NO_x y a que se encuentra en el rango medio de las mezclas de biocombustibles disponibles actualmente de manera generalizada (véase el párrafo a) del proyecto de interpretación unificada).

20 Con referencia a los párrafos 12 y 13 anteriores, la IACS propone que un motor diésel marino, certificado de conformidad con lo prescrito en la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL, que pueda funcionar con un biocombustible o una mezcla de biocombustibles sin modificar sus elementos críticos en relación con los NO_x ni los reglajes/valores de funcionamiento distintos de los que figuran en el expediente técnico aprobado de dicho motor, debería estar autorizado a utilizar dicho fueloil sin que deba realizar la evaluación prevista en la regla 18.3.2. 2 del Anexo VI del Convenio MARPOL. Asimismo, la IACS afirma que los ensayos de emisiones de los motores de referencia realizados con combustibles de tipo DM o RM conforme a la norma ISO 8217:2005, y a la norma que la sustituye, son válidos para todos los combustibles de tipo DM o RM que se utilizan con los que el motor está proyectado para funcionar o con los que puede funcionar sin que se exija repetir las pruebas de certificación relativa a las emisiones de NO_x ni pruebas adicionales de validación de las emisiones de NO_x en virtud de la regla 18.3.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL (véase el párrafo b) del proyecto de interpretación unificada).

21 Además, la IACS propone que, cuando los fueloiles se obtengan por métodos distintos del refinado del petróleo o el fueloil sea una mezcla de más del 30 % en volumen de

biocombustible y no esté comprendido en el párrafo b) del proyecto de interpretación o, como ocurre con otros combustibles, esté obligado a someterse a la evaluación prevista en la regla 18.3.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL que no estén certificados específicamente de conformidad con los límites de la regla 13 del Convenio MARPOL en el banco de pruebas correspondientes a ese combustible y grupo/familia de motores específicos, un procedimiento aceptable para demostrar el cumplimiento de la regla 18.3.2.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL es el certificado IAPP del buque que puede continuar expidiéndose cuando se haya verificado que el nivel global de las emisiones de NO_x no es causa de que el motor especificado supere el límite de emisiones de NO_x aplicable al utilizar dichos combustibles mediante el método de medición simplificado de conformidad con lo dispuesto en la sección 6.3 del Código técnico sobre los NO_x o el método directo de medición y vigilancia de conformidad con lo dispuesto en la sección 6.4 de dicho Código o mediante referencia a los ensayos en el banco de pruebas. En cuanto a las posibles desviaciones aplicables al realizar las mediciones a bordo, se propone que se conceda un margen del 10 % del límite aplicable (véase el párrafo c) del proyecto de interpretación unificada).

Medidas cuya adopción se pide al Comité

22 Se invita al Comité a que examine la información facilitada en el presente documento, en particular, las cuestiones planteadas en el párrafo 12 (confirmación en cuanto a la interpretación de la norma ISO 8217 y posible necesidad de enmendar el párrafo 5.3.2 del Código técnico sobre los NO_x), el párrafo 16 (posible necesidad de introducir enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y el Código técnico sobre los NO_x con respecto a la utilización de biocombustibles) y el párrafo 18 (proyecto de interpretación unificada de la regla 18.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL), y a que tome las medidas que estime oportunas.
