

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 13 de marzo de 2020

Ref: SMA 16/2020/AB

Asunto: Escrito de la DGMM de recordatorio sobre:

1. **Sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques (Sistema obligatorio de recopilación de datos de la OMI)**
2. **Reglamento de Reciclaje: Inventario de Materiales Peligrosos**
3. **Convenio de Aguas de Lastre: Instalación de los sistemas de tratamiento**

Muy Srs. nuestros:

La DGMM nos ha enviado un escrito, que les adjuntamos en un **Anexo**, a modo de recordatorio para las empresas asociadas sobre las siguientes materias:

1. **Sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques (Sistema obligatorio de recopilación de datos de la OMI)**

El pasado miércoles les enviamos la circular de referencia [SMA 13/2020/AB](#) sobre este mismo asunto. Hemos comprobado que el escrito de la DGMM no introduce ninguna novedad a la información que les enviamos en la citada circular.

Se recuerda a las empresas la **obligación de notificar** a la Administración Marítima **antes del 31 de marzo de cada año** el valor agregado de los datos sobre el consumo de combustible de los buques, **a través de cualquier Capitanía Marítima y por vía electrónica**, para cumplir la regla 22 A del Anexo VI de MARPOL.

Tras verificar satisfactoriamente los datos notificados, la Capitanía Marítima en la que se presentaron los datos anuales, expedirá a cada buque un **Documento de Cumplimiento**.

La **DGMM no ha delegado en Organizaciones Autorizadas** la recopilación de la información sobre los consumos ni la emisión de la Declaración de Cumplimiento. Esto significa que las empresas solo pueden presentar la información a la Administración Marítima y será ésta quien emita el correspondiente Certificado de Declaración de Cumplimiento.

Para cualquier consulta o aclaración sobre este asunto, pueden contactar con **D. Federico Navarro Cabrera** (fncabrera@fomento.es) o **D. Juan Andrés Lecertúa** (jalecertua@fomento.es).

2. **Reglamento de Reciclaje: Inventario de Materiales Peligrosos**

El comunicado de la DGMM incluye un **resumen de la normativa aplicable** y el **procedimiento para elaborar el Inventario de Materiales Peligrosos (IMP)** que será obligatorio en buques de

GT≥500 que efectúen viajes internacionales, en cumplimiento del Reg. UE 1257/2013. Los buques existentes deberán disponer de dicho Inventario a más tardar el **31 de diciembre de 2020**.

La DGMM deberá verificar antes de la citada fecha límite que el IMP cumple los requisitos del reglamento y, en caso satisfactorio, expedirá el Certificado de Inventario. España no ha delegado tampoco esta tarea en las Organizaciones Autorizadas.

3. Convenio de Aguas de Lastre: Instalación de los sistemas de tratamiento

El escrito informa de que la DGMM **no va a conceder prórrogas** para la instalación de los sistemas de tratamiento de las aguas de lastre (regla D-2) a bordo de los buques a los que se aplica el Convenio y, en consecuencia, las empresas deben planificar, tramitar la autorización e instalar el equipo con **antelación suficiente**. Como recordarán, la fecha de instalación del sistema de tratamiento está ligada a la fecha de renovación del Certificado IOPP.

El 11 de marzo, el Centro de Seguridad Marítima del Servicio de Guardacostas de EEUU (USCG) ha publicado una **nueva actualización** del listado de Sistemas de Gestión de las Aguas de Lastre (BWMS) homologados definitivamente por los EEUU, que suman un total de **26** equipos. Pueden consultar el detalle de dichos sistemas en el siguiente [enlace](#).

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.

>>>-----



**MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA**

**SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA**

**SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTES
Y MOVILIDAD**

DIRECCION GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

ASUNTO: RECORDATORIO RECOPIACION DE DATOS SOBRE EL CONSUMO DE FUELOIL POR LOS BUQUES, INVENTARIO DE MATERIALES PELIGROSOS Y CUMPLIMIENTO DE LA REGLA D-2 CONVENIO INTERNACIONAL GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE.

El presente comunicado tiene como objeto recordar a las compañías navieras aspectos destacados en la relación con la Administración Marítima durante el año en curso:

1. Recopilación de los datos sobre el consumo de fueloil por los buques.

Se realiza la presente comunicación a fin de recordar a las Compañía Navieras que de acuerdo a la regla 22 A del Anexo VI del MARPOL, antes del 31 de marzo de cada año, deberán notificar a esta Administración Marítima el valor agregado de los datos indicados en el Apéndice IX del citado Anexo VI, a través de cualquier Capitanía Marítima y por vía electrónica.

El Anexo I del presente comunicado incluye un resumen de la información a notificar, el formato y el procedimiento a seguir.

2. Inventario de Materiales Peligrosos.

El Reglamento (UE) N° 1257/2013 del parlamento europeo y del consejo de 20 de noviembre de 2013 relativo al reciclado de buques establece en su artículo 8.4 que se realizará un reconocimiento inicial de todos los “buques existentes” antes del 31/12/2020 en el que se verificará que la parte I del inventario de materiales peligrosos cumple los requisitos del reglamento y, en caso satisfactorio, se expedirá el certificado de inventario.

El Anexo II del presente comunicado incluye un resumen de la normativa aplicable, y el procedimiento a seguir para la elaboración de dicho inventario para buques nuevos o buques existentes.

3. Cumplimiento de la regla D-2 del convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

Para cumplir con el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre los buques deberán instalar los sistemas de tratamiento del agua de lastre con anterioridad a las fechas establecidas en la regla B-3 que están ligadas a las renovaciones del Certificado IOPP (Resolución MEPC.298(72)) y a más tardar el 8 de septiembre de 2024.

Dicha instalación habrá de ser planificada, tramitada la autorización y realizada con la antelación suficiente. No se concederán prórrogas sobre el certificado internacional de aguas de lastre.

Ana Núñez Velasco
Subdirectora Adjunta Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima

C/ Ruiz de Alarcón, 1
28071 MADRID
TEL: 91 597 92 69
FAX: 91 597 92 87





ANEXO I: RECORDATORIO RECOPIACION DE DATOS SOBRE EL CONSUMO DE FUELOIL POR LOS BUQUES.

Se realiza la presente comunicación a fin de recordar a las Compañía Navieras que de acuerdo a la regla 22 A del Anexo VI del MARPOL, antes del 31 de marzo de cada año, deberán notificar a esta Administración Marítima el valor agregado de los datos indicados en el Apéndice IX del citado Anexo VI, a través de cualquier Capitanía Marítima y por vía electrónica, usando el formato normalizado del apéndice 3 de las Directrices de 2016 para la elaboración de un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP), aprobadas por resolución MEPC.282(70), copia del cual se adjunta.

FORMATO NORMALIZADO DE NOTIFICACIÓN DE DATOS PARA EL SISTEMA DE RECOPIACIÓN DE DATOS

Método utilizado para medir el consumo de fueloil ⁹	Consumo de fueloil ⁽¹⁾	Horas de navegación (h)	Distancia recorrida (m.m.)	Potencia de salida ⁸ (potencia nominal) (kW)		Clase de navegación en hielo ⁷ (si procede)	EEDI (si procede) ⁶ (gCO ₂ /t.m.m.)	Peso muerto ⁵	Arqueo neto ⁴	Arqueo bruto ³	Tipo de buque ²	Número IMO ¹	Fecha de inicio (dd/mm/aaaa)	Fecha de fin (dd/mm/aaaa)
				Motor o motores principales	Motor o motores auxiliares									
	Dieselgasoil (C: 3,206)													
	Fueloil ligero (C: 3,151)													
	Fueloil pesado (C: 3,114)													
	GPL (Propano) (C: 3,000)													
	GPL (Butano) (C: 3,030)													
	GNL (C: 2,750)													
	Metanol (C: 1,375)													
	Etanol (C: 1,913)													
	Otro (...)													
	(C:)													

- De conformidad con el sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, adoptado por la Organización mediante la resolución A. 1078(28).
- Tal como se define en la regla 2 del presente anexo; en otro caso, deberá indicarse.
- El arqueo bruto debería calcularse de conformidad con el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.
- El arqueo neto debería calcularse de conformidad con el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969. Si no es aplicable, indíquese "N/A".
- El peso muerto es la diferencia expresada en toneladas entre el desplazamiento de un buque en aguas de densidad relativa de 1 025 kg/m³ al calado en carga de verano y el desplazamiento en rosca del buque. Se debería considerar que el calado en carga de verano es el calado máximo de verano certificado en el cuadernillo de estabilidad aprobado por la Administración o una organización reconocida por ésta.
- El EEDI debería calcularse de conformidad con las Directrices de 2014 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido para buques nuevos, enmendado, adoptado mediante la resolución MEPC.245(66). Si no es aplicable, indíquese "N/A".
- La clase de navegación en hielo debería ajustarse a la definición establecida en el Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código polar), adoptado mediante las resoluciones MEPC.264(68) y MSC.385(94). Si no es aplicable, indíquese "N/A".
- Potencia de salida (potencia nominal) de los motores principales y auxiliares alternativos de combustión interna superior a 130 kW (deberá indicarse en kW). La potencia del motor del buque se define como el régimen nominal máximo continuo que se especifica en la placa de identificación.
- Métodos utilizados para medir el consumo de fueloil: 1: método en el que se utilizan notas de entrega de combustible, 2: método en el que se utilizan caudalímetros, 3: método en el que se utiliza la vigilancia del tanque de combustible líquido.

Además de la notificación de los datos anuales en el formato normalizado indicado anteriormente, las compañías deberán aportar la siguiente documentación, con objeto de que la Administración Marítima pueda realizar una evaluación de los mismos:

- Resúmenes de las notas de entrega de combustible (ver modelo de resumen más abajo. Apéndice 1) y copia de las mismas.





**MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA**

**SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA**

**SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTES
Y MOVILIDAD**

DIRECCION GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

2. Resúmenes de los datos desglosados sobre el consumo de fueloil, la distancia recorrida y las horas de navegación (Ver ejemplo de los resúmenes de datos más abajo. Apéndice 2).
3. Información que demuestre que el buque ha seguido el plan de recopilación de datos que figura en su SEEMP, incluida la información relativa a la falta de datos, a como se cumplieron estos y a como se resolvió el problema que ocasionó la falta de datos, en su caso.

APÉNDICE 1

MUESTRA DE RESÚMENES DE LAS NOTAS DE ENTREGA DE COMBUSTIBLE

Fecha de las operaciones (dd/mm/aaaa)	Tipo de fueloil/masa (toneladas métricas)							Descripción
	DO/GO	LFO	HFO	GPL(P)	GPL(B)	GNL	Otros (C+)	
① Nota de entrega de combustible								
9/1/2019								
2/5/2019			150					
8/7/2019								
9/10/2019								
10/12/2019			300					
① Cantidad anual de suministro	0	0	450	0	0	0	0	
② Corrección por los restos de hidrocarburo en el tanque								
1/1/2019			400					
31/12/2019			200					
② Corrección por los restos de hidrocarburos en el tanque	0	0	200	0	0	0	0	Diferencia en la cantidad de restos de hidrocarburos en el tanque al principio/final del periodo de recopilación de datos
③ Otras correcciones								
30/3/2019								
15/9/2019								
31/12/2019								
③ Otras correcciones anuales	0	0	0	0	0	0	0	
Consumo anual de combustible								
Consumo anual de combustible (①+②+③)	0	0	650	0	0	0	0	

Observaciones:

Si los datos de suministro/corrección del combustible líquido se han registrado en el sistema electrónico de notificación de la compañía, podrán presentarse en el formato existente en lugar de en este formato.





APÉNDICE 2

EJEMPLO DE LOS RESÚMENES DE DATOS RECOPIADOS

Desde (fecha) (dd/mm/aaaa)	Hasta (fecha) (dd/mm/aaaa)	Distancia recorrida (m.m.)	Horas de servicio (hh:mm)	Consumo de combustible (toneladas métricas)						
				DO/GO	LFO	HFO	GPL(P)	GPL(B)	GNL	Otros (C _F)
1/1/2019		210	24:00	2	3	19	0	0	0	0
2/1/2019		283	24:00	2	0	20	0	0	0	0
3/1/2019		321	24:00	2	0	18	0	0	0	0
4/1/2019		221	24:00	1	0	19	0	0	0	0
5/1/2019		320	18:00	2	0	13	0	0	0	0
6/1/2019		302	24:00	2	0	17	0	0	0	0
7/1/2019		210	24:00	1	0	19	0	0	0	0
8/1/2019		302	24:00	1	0	20	0	0	0	0
9/1/2019		280	24:00	2	0	21	0	0	0	0
10/1/2019		50	01:00	3	0	2	0	0	0	0
11/1/2019		198	24:00	3	0	21	0	0	0	0
.		.	.	.	.	.	.	.	.	.
.		.	.	.	.	.	.	.	.	.
.		.	.	.	.	.	.	.	.	.
30/12/2019		320	24:00	0	0	20	0	0	0	0
31/12/2019		213	24:00	1	0	17	0	0	0	0
Total anual										

* En caso de que hubiera datos diarios subyacentes, esta columna quedaría en blanco.

Observaciones:

Si los datos que se recogen en el formato se han registrado en el sistema electrónico de notificación de la compañía, podrán presentarse en el formato existente en lugar de en este formato.

Una vez verificados satisfactoriamente los datos reportados, los servicios de la Capitanía Marítima que hayan recibido los datos anuales, emitirán el Documento de cumplimiento con la notificación del consumo de fueloil, cuyo modelo se encuentra en el apéndice X del anexo VI del MARPOL.

Para cualquier consulta o aclaración pueden dirigirse a D. Federico Navarro Cabrera (fncabrera@fomento.es) o a D. Juan Andrés Lecertúa (jalecertua@fomento.es).





ANEXO II: INVENTARIO DE MATERIALES PELIGROSOS. REGLAMENTO (UE) Nº 1257/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 20 DE NOVIEMBRE DE 2013 RELATIVO AL RECICLADO DE BUQUES.

El Reglamento (UE) 1257/2013 entró en vigor el 30 diciembre de 2013 y sus artículos se aplicarán en varias etapas, según se detalla en el artículo 32 de dicho Reglamento. El Reglamento se aplica de forma general desde el 31 de diciembre de 2018.

Este reglamento se aplica a todos buques con un arqueo bruto igual o superior a 500 GT que realicen viajes internacionales.

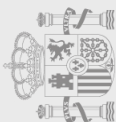
Inventario de materiales peligrosos

De acuerdo con el art. 5 del Reglamento, todos los buques con un arqueo bruto igual o superior a 500 GT que realicen viajes internacionales deben de tener a bordo un inventario de materiales peligrosos. La fecha en la que deben disponer de dicho inventario y el contenido del mismo varían según el buque sea considerado "buque nuevo", "buque existente" o "buque que se va a reciclar":

- Todo **"buque existente que vaya a ser reciclado"** entre el 20/12/2016 y el 31/12/2020 y todo **"buque existente"** a partir del **31/12/2020**, deberán disponer a bordo de un inventario en el que se identifiquen, al menos los materiales peligrosos que figuran en el Anexo I y en la medida que sea factible los contemplados en el Anexo II del Reglamento. El inventario irá acompañado de un Plan que describa la comprobación visual/por muestreo utilizada para la elaboración de dicho inventario teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la OMI (Resolución MEPC.269(68)).
- Los **"buques nuevos"** (de acuerdo con la definición del punto 2 del Artículo 3 del Reglamento), deberán disponer a bordo de un inventario donde se identifiquen al menos los materiales peligrosos mencionados en el anexo II del Reglamento, que estén presentes en la estructura o el equipamiento del buque, su ubicación y las cantidades aproximadas de estos.

El inventario constará de tres partes:

- a) Una lista de los materiales peligrosos incluidos en los Anexos I y II del Reglamento, presentes en la estructura o en los equipos del buque, con la indicación de su ubicación y cantidades aproximadas. El contenido del Anexo II del Reglamento es el mismo que el del Apéndice 2 del Convenio de Hong-Kong incluyendo además los materiales ignífugos bromados (HBCDD) y el Ácido perfluorooctano Sulfonato (PFOS) (**parte I**);
- b) Una lista de los residuos generados por las operaciones, que estén presentes a bordo del buque (**parte II**);
- c) Una lista de las provisiones que se encuentren a bordo del buque (**parte III**).





Para elaborar la parte I del inventario para los buques existentes, habrá que atenerse a lo prescrito en los apéndices 4 y 5 de la Resolución MEPC 269 (68).

El inventario debe ser específico para cada buque, acreditar que cumple la prohibición o las restricciones referentes a la instalación o el uso de materiales peligrosos de conformidad con el art. 4 del Reglamento, y elaborarse teniendo en cuenta las Directrices de la OMI publicadas en la Resolución MEPC.269(68).

Además, debe ser comprobado bien por la Administración. (No se ha delegado en España esta capacidad a las Organizaciones Autorizadas).

Se aplicarán, en la medida de lo posible, las directrices de EMSA, teniendo en cuenta que **no son de obligado cumplimiento**.

Elaboración del inventario de materiales peligrosos para buques nuevos.

La parte I del inventario para los buques nuevos deberá ser elaborado por el astillero durante la fase de proyecto y construcción del buque. El astillero es el responsable de cumplir con toda la legislación relativa a la instalación de materiales peligrosos a bordo de los buques nuevos.

En el caso de buques nuevos, la comprobación de los materiales peligrosos que deben consignarse en el inventario deberá basarse en las "Declaraciones de Conformidad" y "Declaraciones de materiales" que deben facilitar los proveedores de la cadena de suministro para la construcción del buque (por ejemplo, los proveedores de equipo, piezas y materiales), mediante las cuales se deberá confirmar la presencia de materiales peligrosos indicados en el Anexo II del Reglamento, siempre que se encuentren por encima de los valores umbral aplicables.

Una vez recopilada toda la información sobre materiales peligrosos, el astillero debe realizar una evaluación para identificar todos aquellos productos o sistemas que contengan materiales peligrosos por encima del valor umbral aplicable, los cuales deben consignarse en la parte I del inventario. Con esta información el astillero también deberá determinar la localización y calcular las cantidades aproximadas de los materiales peligrosos existentes a bordo.

La elaboración de la parte I del inventario para buques nuevos se realizará teniendo en cuenta el procedimiento descrito en el apartado 4.1 y apéndice 3 de las Directrices para la Elaboración del Inventario de Materiales Potencialmente Peligrosos de la OMI (Resolución MEPC.269 (68)).

El astillero también deberá crear un archivo que contenga una copia de toda la documentación recopilada para la elaboración del inventario. Este archivo debe ser entregado al buque para su conservación y actualización a lo largo de su ciclo de vida.

Inventario de materiales peligrosos para buques existentes.

En el caso de buques existentes, el inventario deberá ser elaborado por el propietario del buque, que podrá recabar la ayuda de personal o empresas expertas en la materia.





La determinación de los materiales peligrosos a bordo de los buques existentes deberá llevarse a cabo, **en la medida de lo posible**, según lo establecido para los buques nuevos, especialmente en el caso de instalaciones nuevas resultantes de la transformación o reparación de buques existentes.

La elaboración de la parte I del inventario para buques existentes se realizará teniendo en cuenta el procedimiento descrito en el apartado 4.2 y en los apéndices 4 y 5 de las Directrices para la Elaboración del Inventario de Materiales Potencialmente Peligrosos de la OMI (Resolución MEPC.269 (68)).

En la parte I del inventario deberán consignarse los materiales peligrosos indicados en el Anexo I del Reglamento. **En el caso de buques existentes NO ES OBLIGATORIO que se incluyan los materiales indicados en el Anexo II del reglamento, estos se deberán identificar y consignar en la medida que sea posible.**

A fin de especificar los materiales consignados en el anexo I del Reglamento, se deberá elaborar un **plan de comprobación visual/de muestreo** teniendo en cuenta la información recopilada por el propietario del buque y los conocimientos de los expertos oportunos. Se consideran que dichos expertos serán aquellos que cumplan con lo siguiente:

- Ingeniero naval, marino mercante, otras titulaciones equivalentes, o con experiencia contrastada en este tipo de labores.
- La empresa debe contar con un sistema de gestión de la calidad.

La elaboración de un **plan de comprobación visual/de muestreo** de acuerdo con las Directrices de la OMI (Resolución MEPC.269 (68)), es un requisito obligatorio en el caso de buques existentes de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 5 del Reglamento.

Una vez elaborado el **plan de comprobación visual/de muestreo** se deberán identificar las precauciones y procedimientos de seguridad a seguir durante las operaciones de comprobación visual y de muestreo a bordo.

A continuación, se procederá a realizar la comprobación visual y la toma de muestras siguiendo una determinada metodología de muestreo. En dicha metodología se definirán aspectos como:

- Cuándo se realizará un muestreo dirigido o muestreo aleatorio;
- Selección de los puntos donde se deben tomar las muestras;
- Número estimado y tipo de muestras que se van a tomar de acuerdo con el método de prueba o análisis elegido;
- Porcentaje de componentes de cada sistema que deben ser chequeados mediante la toma de muestras, que será entre un 1% y un 5%, en función de las características del sistema o equipo y de la accesibilidad al mismo.





MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTES
Y MOVILIDAD

DIRECCION GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

- Marcado, etiquetado y sellado de la muestra y del punto de a bordo donde se ha tomado la muestra.
- Preservación de la identidad de las muestras durante el transporte y el almacenaje.

Al tomar cada muestra, se deberá marcar claramente los puntos donde éstas se han tomado en el plano del buque para poder referenciar los resultados del muestreo. Los materiales que sean del mismo tipo podrán someterse a muestreo de manera representativa.

Si los equipos, sistemas y/o zonas del buque no son accesibles para una comprobación visual o una comprobación de muestreo, deberán clasificarse como que "**pueden contener materiales potencialmente peligrosos**" consignándose su cantidad aproximada y su ubicación en la parte I del Inventario.

Las muestras tomadas deberán someterse a una "**prueba o análisis específico**" (establecido en el Apéndice 9 de las Directrices de la OMI) para demostrar de forma concluyente la naturaleza del material y por lo tanto señalarán de manera precisa si debe ser incluido o no en el inventario. Las pruebas específicas deberán ser realizadas por un laboratorio debidamente acreditado que aplique criterios internacionales o equivalentes y que elaborará un informe por escrito con el resultado de la prueba realizada. Éste, deberá encontrarse acreditado por ENAC para la realización del ensayo que corresponda, u otro laboratorio acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de cualquier país de la Unión Europea.

También se deberá preparar un plano que indique la localización de los materiales peligrosos identificados.

Todos los documentos utilizados para la elaboración del Inventario deberán recopilarse en un archivo el cual acompañará al buque durante su ciclo de vida.

