

Reunión del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (*Marine Environment Protection Committee, MEPC*)

Londres, 18 al 22 de abril de 2016

Nota elaborada por ANAVE sobre los principales asuntos a tratar

En la documentación presentada para su discusión por el MEPC, la OMI pone de manifiesto una importante mejora de la eficiencia energética de los buques de nueva construcción, incluso por encima de lo exigido en el Anexo VI del Convenio MARPOL. En conjunto, las normas a discutir por el MEPC van a suponer un refuerzo adicional y muy significativo de las ya reconocidas ventajas de sostenibilidad del transporte marítimo y la reducción de su impacto global sobre el medio ambiente.

Entre los asuntos a tratar cabe destacar:

- Las emisiones de CO₂ del transporte marítimo.
- La inminente entrada en vigor del Convenio sobre gestión de aguas de lastre.
- La determinación de la fecha definitiva (2020 o 2025) para la aplicación de las normas sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.

El sector naviero, que estará representado en la reunión principalmente por la *International Chamber of Shipping (ICS)*, ha presentado varios documentos en los que manifiesta su posición proactiva sobre estos asuntos. La organización europea del sector naviero (ECSA) ha apoyado públicamente los planteamientos de ICS. La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), es miembro tanto de ECSA como de ICS.

Resumen de los principales asuntos a tratar

En relación con las emisiones de CO₂ del transporte marítimo, el sector naviero ha manifestado su pleno apoyo a los objetivos generales acordados en diciembre en el COP21 (París), de aplicar las medidas que sean necesarias para mantener el calentamiento global por debajo de 2°C para 2100. En consecuencia, ICS ha presentado al MEPC dos documentos complementarios:

- El primero se refiere al sistema de recolección, informe y verificación de datos sobre las emisiones de CO₂ de cada buque individual (el llamado sistema MRV) que la OMI viene desarrollando. ICS, en un documento conjunto con otras importantes organizaciones navieras internacionales, como BIMCO e Intercargo, afirma que este instrumento será muy útil para facilitar el desarrollo y control de futuras medidas para la reducción de dichas emisiones. Considera que los trabajos están ya suficientemente avanzados como para que se adopte definitivamente en esta reunión del MEPC y se ponga en marcha lo antes posible. Cabe recordar que la Unión Europea, mediante el Reglamento 523/2013/UE, estableció un sistema con análogo objetivo, pero diferente en su aplicación, que será obligatorio desde enero de 2018.

Dr. Fleming, 11-1ºD

28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

Fax. +34 91 457 97 80

anave@anave.es

www.anave.es

Para las navieras europeas sería muy positivo que el sistema de MRV de la OMI se acordase cuanto antes, de modo que todo el sector naviero mundial aplique un sistema equivalente.

- En segundo lugar, ICS apoya la propuesta de varios Estados miembros de la OMI para que se establezca un plan de acción que, en el plazo de unos 2 años, permita evaluar cuál debería ser la contribución del transporte marítimo, en materia de reducción de emisiones, para alcanzar los objetivos contenidos en el acuerdo alcanzado en el COP21. Más concretamente, y dado que en dicho acuerdo se invita a cada país a proponer su "Contribución Nacional Determinada", utilizando la misma terminología, ICS propone que la OMI establezca la Contribución Determinada del transporte marítimo.

Abundando en este asunto, ICS recuerda que, del mismo modo que el acuerdo de COP21 prevé la posibilidad de que los diferentes Estados reduzcan sus emisiones a diferentes velocidades, en función de sus circunstancias específicas, también deberá en su momento decidirse cuál es el ritmo razonable y realista al que puede reducirse el transporte marítimo. De hecho, ICS anuncia que sus asociaciones miembros (entre ellas ANAVE) están trabajando en ideas para el diseño de medidas concretas para reducir las emisiones netas de CO₂ del sector, con vistas a proponerlas a la OMI en una próxima reunión del MEPC.

En segundo lugar, en relación con el Convenio sobre la gestión de las aguas de lastre de los buques, y en documento conjunto con Intertanko, ICS parte de la base de que el mismo entrará en vigor muy probablemente en 2017 y, en consecuencia, confía en que en esta reunión del MEPC se pueda avanzar en la solución de una serie de problemas importantes que plantea su aplicación. Estos incluyen:

- Finalizar la revisión de las Directrices de la OMI para la homologación de sistemas de tratamiento de las aguas de lastre.
- Resolver la situación creada por los Estados Unidos, que no han concedido aún su homologación definitiva a ningún equipo de tratamiento.
- La necesidad de tener en cuenta que la entrada en vigor del convenio generará un encargo masivo de equipos y de obras en los buques para su instalación a bordo, lo que, según otros informes presentados al MEPC, dará sin duda lugar en los años siguientes a graves cuellos de botella por la insuficiencia de capacidad de las instalaciones existentes para atender a esas demandas.
- La tasa de incumplimientos del Convenio por los sistemas ya instalados que, según un estudio presentado por el Secretariado de la OMI, oscila entre un 25 y un 50% (si bien es cierto que el propio estudio establece que la información disponible *"era extremadamente escasa y difícil de interpretar"*).

(Es importante entender que los armadores retrasarán la instalación de estos equipos hasta el último momento no por dejadez, sino por la inexistencia aún de sistemas de homologación reconocidos universalmente y por la escasa información disponible y la gran incertidumbre sobre la verdadera eficacia de los equipos homologados).

En consecuencia, ICS pide:

- Que se unifiquen cuanto antes los criterios de homologación de la OMI y de los EEUU y se objetiven lo máximo posible para facilitar una interpretación uniforme y asegurar que los sistemas homologados cumplan los requisitos del Convenio.
- Que se garantice que aquellos armadores que hayan invertido en instalar, anticipadamente y de buena fe, costosos equipos de tratamiento, no se vean perjudicados si dichos equipos no superasen las normas de homologación revisadas de la OMI o de los EEUU.
- Que se establezca algún medio para flexibilizar las fechas de cumplimiento, con el fin de que no se produzcan los anunciados cuellos de botella. A este efecto, Liberia ha propuesto a la OMI que se permita utilizar, durante 5 años, un doble cambio de lastre como alternativa a la instalación de equipos de tratamiento.

También en relación con el convenio de lastre, ICS apoya la propuesta de Dinamarca e Interferry para introducir el concepto de “zonas de igual riesgo” que facilitaría la concesión de exenciones a los buques que no salgan de una determinada zona geográfica, en la que un estudio de riesgo haya demostrado que no existen disparidades biológicas significativas entre los puertos afectados.

Finalmente, y sin perjuicio de otras muchas materias de notable interés, ICS, en otro documento conjunto con Intertanko, pone de manifiesto la necesidad de que la OMI decida cuanto antes la fecha definitiva de entrada en vigor del último escalón de reducción del contenido de azufre en los combustibles marinos. En 2008 se acordó que dicha fecha sería 2020 o 2025, en función de un estudio sobre disponibilidad del combustible bajo en azufre que la OMI está desarrollando y cuyos resultados debería publicar no más tarde de 2018.

ICS propone que no se agote dicho plazo y que la decisión se tome lo antes posible, concretamente en la siguiente reunión del MEPC, prevista para octubre de este año 2016. De este modo, cualquiera que fuese la fecha (2020 o 2025) que finalmente se establezca, tanto los armadores como las refinerías contarán con más tiempo para prepararse y, en su caso, invertir en medidas como el uso de depuradores de gases de exhaustación o en combustibles alternativos, como GNL.