

## ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 2 de noviembre de 2016

Ref: SMA 42/2016/ES

### Asunto: Resumen de los principales acuerdos del MEPC 70.

Muy Srs. nuestros:

Les adjuntamos una breve nota que resume los principales acuerdos alcanzados por el MEPC 70 de la OMI, celebrado la pasada semana en Londres.

Todos estos asuntos, y otros que también se trataron en dicha reunión, se analizarán detalladamente en nuestro informe semestral sobre Seguridad y Medio Ambiente, que estamos preparando y que presumiblemente les circularemos a lo largo de la semana que viene.

Les recordamos que el martes 15 de noviembre, de 10:30 a 14:15 horas, tenemos previsto presentar este Informe y debatir sus principales contenidos con la Administración, con especial atención al Convenio sobre agua de lastre. Esta reunión tendrá lugar, como viene siendo habitual, en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid (ETSIN), Sala de Conferencias (primer piso). Rogamos a aquellas empresas que no lo hayan hecho ya, nos confirmen su participación, en el teléfono: 91 458 00 40 o en el correo electrónico: [abasurko@anave.es](mailto:abasurko@anave.es).

Por último, en el siguiente enlace se pueden descargar un artículo publicado en la sección Tribuna Profesional de nuestra revista, este mismo mes de noviembre, en el que resumimos las principales características y diferencias entre el sistema de recopilación de datos sobre consumo de combustible aprobado la pasada semana por la OMI y el sistema MRV de la Unión Europea:

[http://anave.es/images/tribuna\\_profesional/2016/tribuna\\_bia1116.pdf](http://anave.es/images/tribuna_profesional/2016/tribuna_bia1116.pdf)

Saludos cordiales,

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.

>>>-----

## **RESUMEN DE LOS ACUERDOS MÁS IMPORTANTES ADOPTADOS POR LA OMI EN EL MEPC 70 24 al 29 de octubre de 2016**

Del 24 al 29 de octubre se reunió en Londres la 70ª sesión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 70) de la OMI, en la que se han adoptado decisiones sobre varios asuntos de máxima importancia para el futuro a corto y medio plazo del transporte marítimo. En esta nota se resumen los principales acuerdos alcanzados.

### **Emisiones de gases de efecto invernadero**

Se ha aprobado la puesta en marcha de un sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques, con el fin de poder contar con datos cuantitativos precisos, contrastables y continuados sobre las emisiones reales de CO<sub>2</sub> de los buques mercantes.

Este sistema obligará a los buques de **GT  $\geq$  5.000** a recopilar datos sobre el consumo para cada tipo de combustible que emplean a bordo y las emisiones asociadas a partir del 1 de enero de 2019. Las navieras deberán notificar al final de cada año dichos datos al Estado de bandera, que expedirá a cada buque una Declaración de Cumplimiento tras comprobar que los datos se han notificado con arreglo a los requisitos establecidos. Cada Estado transferirá estos datos a una nueva base de datos de la OMI sobre el consumo de combustible de los buques.

Este nuevo sistema obligatorio de recopilación de datos es el primer paso de un proceso de tres etapas en el que el análisis de los datos recopilados permitirá sentar la base para un debate, objetivo y transparente, en futuras reuniones, sobre si es necesario adoptar medidas obligatorias adicionales para mejorar la eficiencia energética y hacer frente a las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional.

Como es sabido, la UE tiene aprobado un sistema análogo que está previsto que comience a aplicarse en enero de 2018. Las principales organizaciones navieras han pedido ya a la UE la alineación de ambos sistemas, algo en principio previsto en el Reglamento comunitario 757/2015).

Adicionalmente, el MEPC 70 ha acordado una hoja de ruta (de 2017 a 2023) para elaborar una estrategia detallada de la OMI para la reducción adicional de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo, incluyendo establecer unos compromisos concretos, que podrían adoptarse en el MEPC 72 (primavera de 2018).

### **Reducción del límite de contenido de azufre de los combustibles marinos al 0,5% en 2020**

Según establece el Anexo VI de MARPOL, la OMI debía decidir, a más tardar en 2018, si el límite del 0,5% en los combustibles marinos se aplicará desde 2020 o 2025, en función de un estudio sobre la disponibilidad o no en 2020 de combustible suficiente de tales características.

Ante la petición no solo del sector naviero, sino también de refino, de que la decisión se adelantase en el tiempo, en este MEPC 70 se han presentado dos informes sobre la disponibilidad de combustible en 2020 suficiente: uno encargado por la OMI y otro por varias organizaciones del sector refinero, junto con BIMCO. Si bien los resultados de ambos informes resultaron ser cuantitativamente muy similares, las conclusiones cualitativas finales son bastante diferentes. Mientras el informe de la OMI concluye *“que la industria de refino puede producir suficiente cantidad de combustibles marinos de la calidad demandada en los tres casos analizados (base, alto y bajo)”*, el de BIMCO indica que *“los resultados apuntan a una extrema dificultad, y de hecho a una potencial inviabilidad para el sector de refino de suministrar el combustible necesario”*.

Sin embargo, a la OMI, aun reconociendo que se trata de un *“asunto muy complejo, en el que no es posible tener una seguridad absoluta, dado que la disponibilidad del combustible dependerá de que otro sector haga lo que el sector del transporte marítimo necesita”*, concluyó que *“las inquietudes planteadas no son suficientemente significativas para retrasar la implantación a 2025”*.

**En consecuencia, a partir del 1 de enero de 2020, el límite global (fuera de las zonas SECA) del contenido de azufre de los combustibles marinos será del 0,5% en masa.** Cabe recordar que esta misma fecha era ya definitiva para los buques que navegan por aguas europeas, en virtud de la Directiva 2005/33 modificada.

### **Convenio de agua de lastre**

La inminente entrada en vigor, el próximo 8 de septiembre de 2017, del Convenio sobre gestión del agua de lastre, animó considerablemente el debate sobre este asunto. No obstante, aunque se han producido avances, existen varios puntos importantes que no quedarán completamente resueltos hasta la entrada en vigor del Convenio.

Por el lado positivo, se han adoptado las nuevas Directrices revisadas para la homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre, encaminadas a garantizar que los equipos aprobados cumplen con los requisitos del Convenio. Se considera además que estas nuevas Directrices están más en línea con las normas vigentes en los Estados Unidos.

Persiste sin embargo una fuerte preocupación por el hecho de que pasarán varios años antes de que se cuente con equipos aprobados con arreglo a estas nuevas Directrices y que, a partir del 8 de septiembre de 2017, decenas de miles de barcos comenzarán a instalar sistemas que podrían no cumplir plenamente el Convenio ni las normas norteamericanas.

Por ello que Liberia ha propuesto en el MEPC adoptar un mecanismo **que facilite a los buques un tiempo adicional que asegure la disponibilidad de equipos** que cumplan las normas aplicables y de espacio en los astilleros para su instalación. Tras un amplio debate, se acordó volver a analizar esta cuestión en el MEPC 71 con vistas a adoptar una decisión final antes del 8 de septiembre de 2017 (fecha de entrada en vigor del convenio).

Sumamente positivo fue el **respaldo del MEPC al concepto de “zonas de igual riesgo”<sup>1</sup>**, que facilitará la concesión de exenciones, muy especialmente en los viajes más cortos, a los buques que únicamente operen en una zona determinada, para evitar penalizar al transporte marítimo de corta distancia (TMCD). Además, se acordó desarrollar orientaciones detalladas sobre este particular.

### **Aprobación de nuevas zonas de control de emisiones de óxidos de nitrógeno (NECAs)**

También se aprobó la designación del Mar Báltico y del Mar del Norte como zonas de control de emisiones de Nitrógeno, con efectos desde el 1 de enero de 2021, lo que obligará a los buques nuevos entregados a partir de esa fecha, a cumplir los muy exigentes requisitos del Nivel 3 del Anexo VI de MARPOL, que reduce las emisiones máximas permitidas de óxidos de nitrógeno en más de un 70% respecto del Nivel 2 vigente, con carácter general.

---

<sup>1</sup> En los textos de la OMI en español se está traduciendo la expresión inglesa "Same Risk Area", como Misma Zona de Riesgo y no como "Zona de Igual Riesgo".