

# La OMI refuerza la sostenibilidad del transporte marítimo, pero aumenta la presión sobre las navieras



Asociación de Navieros Españoles  
Dr. Fleming, 11 - 1ºD  
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40  
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es  
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:  
M-31023-2010

Imprime:  
Gráficas de Diego

**E**l Comité de Protección del Medio Marino de la OMI celebró, la última semana de octubre, su periodo de sesiones nº 70 en Londres. Esta sesión (MEPC 70) será recordada, sin duda, como una de las más resolutivas de los últimos años.

Entre los principales acuerdos alcanzados (ver página 10 de este boletín y la sección Tribuna Profesional) cabe destacar:

- La fecha de aplicación del último escalón de reducción del contenido de azufre en los combustibles marinos (0,5% fuera de las SECAs) será definitivamente el 1 de enero de 2020, la misma fecha ya establecida para la UE.
- Se ha adoptado definitivamente el sistema mundial de seguimiento, notificación y verificación de emisiones de CO<sub>2</sub> de cada buque, que se aplicará desde 2019. Además, se ha encargado a un grupo de trabajo interperiodos que comience a elaborar una estrategia detallada de la OMI para la reducción de las emisiones de

Gases de Efecto Invernadero, con vistas a su previsible adopción en el MEPC 72 (primavera 2018).

- En relación con el Convenio de Gestión de Agua de Lastre, el MEPC ha respaldado la racionalización de las concesiones de exenciones a buques que operen únicamente en una Zona de Igual Riesgo, un asunto que puede tener gran interés para España. No se ha alcanzado un acuerdo sobre la posibilidad de posponer, en determinados casos y a determinados buques, la aplicación del Convenio, aspecto que se volverá a debatir en el MEPC 71 (mayo de 2017).

Es de justicia poner claramente en valor que este conjunto de medidas suponen un impulso extraordinario a la sostenibilidad medioambiental del transporte marítimo, que contribuirá a reforzar su posición como el modo de transporte que más puede contribuir a la conservación del medio ambiente.

Además, la OMI, a la que a veces se tacha de lenta en sus progresos, ha

demostrado una vez más que esas críticas están injustificadas.

La OMI es un foro global de extraordinaria eficiencia y nivel técnico, el único que debería regular en materia de seguridad y medio ambiente un sector tan globalizado como el marítimo. Una vez más, hay que pedir a la Unión Europea, y en especial al Parlamento y la Comisión que, en lugar de proponer normas regionales que pongan en cuestión los trabajos de la OMI, utilicen el peso político de Europa para favorecer la adopción de nuevas normas y su pronta ratificación para facilitar su entrada en vigor.

Y, al mismo tiempo, es ineludible poner de manifiesto que estos avances en la regulación medioambiental del transporte marítimo, de los que se va a beneficiar toda la sociedad en su conjunto, van a suponer para las empresas navieras un nuevo y muy importante esfuerzo económico, tanto por exigirles nuevas inversiones como por la vía del aumento de sus costes operativos.

## Editorial

La OMI refuerza la sostenibilidad del transporte marítimo, pero aumenta la presión sobre las navieras

3

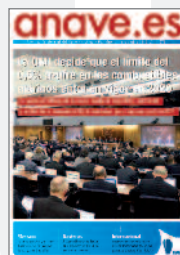
## Noticias Marítimas

Situación del mercado 4

Nacional 6

Internacional 10

Foto portada: Sesión inaugural del MEPC 70, en la sede de la OMI en Londres



Boletín informativo de Anave nº 576 noviembre 2016

## Actividades

21 ANAVE

22 Agenda del mes

## Tribuna Profesional

17 Los sistemas europeo y mundial para el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO<sub>2</sub>

## Cuaderno Profesional Marítimo

### PÁGINAS CENTRALES

El empleo de empresas de seguridad privada para la protección del transporte marítimo, ¿es una medida transitoria o definitiva?