

Solo faltan 15 meses para las nuevas normas sobre azufre

Este verano, el tema más tratado en los medios marítimos internacionales ha sido la ya próxima entrada en vigor de las nuevas normas de la OMI sobre el contenido de azufre en los combustibles marinos. Dentro de solo 15 meses, el límite global (fuera de las zonas de control de emisiones o SECAS), bajará del 3,5% al 0,5%. Es un asunto complejo que, lógicamente, cada cual analiza desde su propia perspectiva o interés.

En lo que todos coinciden es en que originará un enorme aumento de los costes de combustible del transporte marítimo. Actualmente el precio medio mundial del fuel oil pesado (HFO) es de unos 475 \$/tonelada, frente a 750\$/t para el del gas oil. La diferencia es, por tanto, de 275 \$/t (un 58% del precio actual del HFO). A partir de 2020 la demanda de HFO descenderá muchísimo, mientras aumentará la de MGO, con lo que se espera que ese diferencial de precio se amplíe, puede que notablemente.

Una alternativa a asumir ese enorme aumento de los costes es instalar depuradores de gases de exhaustación (*scrubbers*), cuya penetración ha sido hasta ahora bastante menor que la que se preveía hace solo dos años, entre otras cosas porque hay inseguridad jurídica sobre su uso en algunos países, al menos de la versión más barata, la de ciclo abierto. A 31 de mayo de este año solo 983 buques habían ya instalado o tenían encargados *scrubbers* (menos del 1,5% de la flota mundial). Los fabricantes de estos equipos afirman que ya con ese diferencial de 275 \$/t el coste de la inversión en instalar uno de sus equipos se recupera en solo un par de años. Y que conviene darse prisa, porque aseguran que el año próximo habrá escasez de técnicos y astilleros para montarlos a bordo.

Pero a muchos armadores de buques pequeños, con limitada capacidad financiera, no les salen las cuentas de invertir los aproximadamente 2 millones de dólares que puede costar un *scrubber* de ciclo abierto (en caso de optar por uno híbrido, el coste es bastante superior), especialmente si se trata de buques de edad avanzada y que deberían también instalar equipos de tratamiento de aguas de lastre en los próximos años. Así que los analistas prevén que aumentarán los

desguaces, lo que podría reducir el excedente de flota y así mejorar algo el mercado de fletes para los que sobrevivan.

Por su parte, los fabricantes de motores y los comercializadores de GNL reiteran las ventajas medioambientales de este combustible, que es una opción interesante, especialmente para los buques nuevos que reemplacen a los que se envíen al desguace.

Es probable que se proponga establecer una fase transitoria antes de poner en marcha la prohibición, pero se da por hecho que no se va a posponer su fecha de entrada en vigor

Y, en paralelo, todos los armadores en general se preocupan por asegurar una aplicación universal y uniforme de las nuevas normas, ya que el armador que consiguiese eludirlas se convertiría en un competidor desleal. De ahí que se haya acordado en principio en la OMI que se prohibirá llevar a bordo combustible con más de 0,5% de azufre, salvo en los buques que dispongan de *scrubbers*. Pero el cambio se va a producir de un día para otro, el 1 de enero de 2020, lo que quiere decir que en algunos lugares puede no haber combustible reglamentario disponible. Por ello, es probable que se proponga a la OMI establecer una fase transitoria (en inglés, *Experience-Building Phase*) antes de poner en marcha la prohibición como tal. Lo que sí se da por hecho (puede que sea lo único que está claro), es que no se va a posponer la fecha de entrada en vigor.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España.

Tel.: +34 91 458 00 40

anave@anave.es

www.anave.es

