

En plena cuenta atrás para el 0,1% en las ECAs, aún hay una notable confusión



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

Ya faltan menos de seis meses para el 1 de enero de 2015, fecha en la que todos los buques deberán utilizar combustible con un contenido máximo del 1% de azufre cuando naveguen en las zonas de control de emisiones (ECAs). Cuando, en 2008, la OMI adoptó las enmiendas al Anexo VI del convenio MARPOL que establecieron esta fecha, algunos pensamos que la existencia de las ECAs supone para el comercio marítimo una complicación tan enorme que lo lógico habría sido eliminarlas a largo plazo y que, en una fecha determinada, existiese una norma única para la navegación por todo el planeta.

La normativa europea, yendo más allá de la internacional, estableció que, desde el 1 de enero de 2010, todos los buques deben utilizar combustibles con un contenido de azufre del 0,1% como máximo mientras permanecen en puerto. Un equilibrio razonable podría ser extender ese requisito a todos los puertos del mundo y establecer también una norma común para navegación, con un límite algo superior y más razonable.

¿Cuál podría ser ese límite común? La lógica indica que debería ser el nivel mínimo de azufre con el que resulte técnicamente razonable

producir Fuel Oil pesado (Heavy Fuel Oil, HFO), que es el combustible utilizado por la generalidad de los buques en la actualidad. El HFO se obtiene como un producto residual del refinado de los crudos y por eso es barato (unos 615 \$/t hoy, frente a unos 950 \$/t del Gas Oil Marino, MGO). La ingeniería de motores permite aprovechar como combustible ese subproducto que, de no quemarse en los buques, las refinerías tendrían que procesar para otros usos, como la producción de coque de petróleo.

Ese límite mínimo "técnico" de azufre para el HFO depende, lógicamente, del contenido de azufre del crudo original. Allá por 2008, se hablaba de que un límite razonable podría ser el 0,7%. Por eso, cuando se acordó que el límite general a aplicar fuera de las ECAs, a partir de 2020, sería el 0,5%, algunos pensamos que habría tiempo suficiente para desarrollar la técnica de refinado necesaria o que tal vez se revisaría ese límite. Aún hay tiempo hasta 2020. Pero no para 2015. La fecha en que entrará en vigor el 0,1% en las ECAs es ya inminente.

Y, a medida que se aproxima esa fecha, si bien algunas cosas van quedando claras, en otras sigue reinando la confusión. Por ejemplo,

hace pocas semanas, hemos podido comprobar que al menos en media docena de puertos del mundo (de ellos varios del norte de Europa) se puede suministrar ya a los buques HFO con menos de 0,5% de azufre y, en algunos incluso con menos de 0,1%. No está claro aún si esa disponibilidad es o no en grandes cantidades. Si se dispusiera de HFO de 0,1% de azufre, su precio sería sensiblemente inferior al del MGO, y eso podría paliar el aumento de costes que hasta ahora se preveía. Pero esa disponibilidad no está aún clara. ¿En qué cantidades? ¿Por qué sólo en muy pocos puertos?

En paralelo, persisten también las dudas sobre la aplicación de los depuradores de gases de escape (*scrubbers*). A pesar de la existencia de una Directiva europea, las legislaciones de los Estados miembros difieren sobre la posibilidad o no de verter a la mar los residuos generados por los *scrubbers*. Las navieras que ya han invertido cantidades importantes en esta tecnología están pidiendo que se unifiquen criterios cuanto antes y, a la vez, que no se concedan excepciones o plazos adicionales a quienes no han invertido en una u otra forma de cumplimiento. Es cada vez más urgente aclarar cuanto antes todos estos extremos.

Editorial

En plena cuenta atrás para el 0,1% en las ECAs, aún hay una notable confusión **3**

Noticias Marítimas

Situación del mercado **4**

Nacional **7**

Internacional **12**



Boletín informativo de Anave nº 548 julio 2014

Actividades

25 ANAVE

26 Agenda del mes

Tribuna Profesional

21 Discurso del Presidente de ANAVE, D. Adolfo Utor, en la clausura de la Asamblea de la Asociación 2014

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES
Reunión del MSC 93 de la OMI