

# Enorme carga regulatoria adicional sobre las empresas 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

Entre agosto y septiembre de este año 2017 se concentran dos fechas cruciales para las empresas navieras y muy especialmente para las europeas. El 8 de septiembre entrará por fin en vigor en todo el mundo el Convenio de Gestión de Aguas de Lastre, sobre el que persisten considerables incertidumbres, algunas de las cuales van apareciendo, como suele ocurrir, a medida que las empresas armadoras y los Estados van profundizando en los pormenores concretos de su aplicación.

Por ejemplo: una vez entre en vigor el convenio, cada buque deberá instalar equipos de tratamiento de las aguas de lastre en la fecha en que tenga que renovar su llamado certificado IOPP. Dichos equipos y su instalación costarán a los armadores entre 300.000 y 3 millones de euros, dependiendo del tipo y tamaño del buque. Hasta esa fecha, los buques podrán cumplir el convenio intercambiando el agua de lastre tomada en puerto por otra tomada en alta mar, al menos a 200 millas de la costa más próxima o, si ello no fuera posible, a 50 millas. En todo caso, para cada buque se deberá elaborar un Plan y mantener un Libro de gestión de aguas

de lastre, que supondrán una nueva y notable carga administrativa para el personal de a bordo.

El convenio aclara que no se obligará a los buques a desviarse o retrasarse para efectuar el cambio de lastre. Pero hay muchos tráficos (por ejemplo, el cruce de estrechos, como Gibraltar, Otranto, Oresund, y muchos más en Europa y en todo el mundo), en los que no se alcanzan esas distancias. Corea del Sur ha propuesto a la OMI que se adopte una interpretación unificada sobre cómo tratar esos casos concretos, para evitar que unos Estados sean más estrictos y otros más flexibles. Esta propuesta ha sido muy bien acogida y seguramente se alcanzará un acuerdo uniforme, pero, por razones jurídicas, no podrá adoptarse hasta la primavera de 2018, unos 8 meses después de que el convenio haya entrado en vigor. ¿Y hasta entonces qué?

Es positivo que, en las últimas semanas de 2016, los EE.UU. hayan concedido, por fin, la homologación definitiva a tres sistemas de tratamiento de aguas de lastre, pero aún no hay ningún equipo homologado con arreglo a las nuevas directrices (DB) revisadas de la OMI. Los arma-

dores que tengan que instalar a corto plazo dichos equipos (algunos deberán hacerlo antes de septiembre) siguen en un mar de dudas.

Además, a más tardar el 31 de agosto, los armadores que operen en la Unión Europea deberán comunicar a una empresa verificadora debidamente reconocida sus planes para la recogida, por cada buque, de la información que exige el Reglamento europeo sobre seguimiento, informe y verificación de los viajes efectuados, cargas transportadas, consumos de combustible y emisiones de CO<sub>2</sub>. Aunque ello no va a requerir, en general, inversiones en costosos equipos, pero sí una nueva carga administrativa, adicional a la antes referida del convenio de lastre, especialmente para los buques en tráficos de corta distancia que efectúen varios cientos de viajes al año.

Contando incluso el mes de agosto, las empresas navieras disponen de 7 meses para adaptarse a estas nuevas normas. Y todo esto en un momento en que casi todos los mercados de fletes marítimos se encuentran en situación de máxima depresión.

## Editorial

Enorme carga regulatoria adicional sobre las empresas navieras **3**

## Noticias Marítimas

Situación del mercado **4**

Nacional **6**

Internacional **12**

Foto portada: Un granelero intercambia su agua de lastre en alta mar



Boletín informativo de Anave n° 579 febrero 2017

## Actividades

**22** ANAVE

**23** Agenda del mes

## Tribuna Profesional

**17** Graneles menores: un papel fundamental en el mercado de graneles secos

## Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES

Los 'Deadly Dozen': doce factores humanos fundamentales en la seguridad marítima (Parte I)