

La necesidad de unas normas más realistas que se puedan hacer cumplir

Como es sabido, el 1 de enero de 2020 está previsto que entre en vigor el nuevo límite de azufre del 0,5% en los combustibles marinos en todas las aguas, salvo las zonas declaradas como "de control de emisiones" (SECAs), en las que desde 2015 es ya aplicable el 0,1%.

El impacto económico de esta nueva medida sobre las empresas navieras será formidable. La gran mayoría de los buques tendrán que pasar de consumir básicamente fuel oil residual, con un precio medio actualmente de unos 400 \$/tonelada, a combustibles destilados o nuevos fueles bajos en azufre cuyo precio, aunque imposible de conocer hoy con precisión, podría estar en 2020 en unos 700 \$/t, un 75% más. Otras vías para cumplir (instalación de *scrubbers*, uso de GNL) exigen complejas y costosas transformaciones de los buques existentes, por lo que la gran mayoría de los armadores deberán asumir ese sobrecoste del cambio de combustible.

Para el conjunto de la flota mercante mundial, se calcula que serán necesarios unos 270 millones de toneladas de destilados o nuevos fueles bajos en azufre, con un coste adicional total para el sector de unos 81.000 millones de dólares al año. La factura de combustible para un *bulkcarrier capesize* (180.000 tpm) podría aumentar en casi 5 millones de \$/año y, para un portacontenedores medio (de unos 8.800 TEU), en cerca de 11 millones de \$/año.

Los armadores están, como es lógico, enormemente preocupados por ese aumento de costes, pero en estos últimos meses lo están casi aún más por evitar que algunos de sus competidores consigan eludir el cumplimiento y situarse así en una posición de ventaja competitiva desleal. Dicho de otro modo, asumido que la norma entrará en vigor y que habrá que aplicarla, los armadores pretenden asegurarse de que se aplique a todos los buques y en todo momento.

Se da por hecho que en los puertos de los países desarrollados (UE, EEUU, Japón, Canadá, Australia,...) habrá controles muy estrictos, pero podría no ser así en otras partes del mundo. Además de las inspecciones en puerto, en las proximidades de la costa ya se vienen usando en las SECAs sistemas, montados en aviones, puentes e incluso en drones, que analizan la "pluma" de humo de las chimeneas de los buques y determinan si están usando combustible reglamentario. Pero, obviamente, controlar

en tiempo real a todos los buques en navegación en mitad de los océanos es una tarea mucho más complicada, por no decir imposible.

Por este motivo, tras varios meses de deliberaciones internas, las principales organizaciones marítimas internacionales (ICS, BIMCO, INTERTANKO, CLIA y otros) han presentado a la OMI un documento en el que proponen imponer la prohibición de llevar a bordo combustible no reglamentario para consumo propio, salvo en los buques que dispongan de depuradores de gases de exhaustación (*scrubbers*). Esta iniciativa ha sido apoyada por varios grupos ecologistas, como Friends of the Earth, WWF y Pacific Environment. Con esta prohibición genérica bastaría con detectar la presencia a bordo de combustibles no reglamentarios, lo que haría posible imponer la aplicación y el cumplimiento de dicha norma por todos los armadores.

Las asociaciones navieras prevén problemas tanto de falta de disponibilidad del combustible reglamentario, al menos temporalmente y en determinadas zonas u puertos. Además, la utilización de nuevas mezclas de combustibles de bajo contenido de azufre podría provocar problemas de inestabilidad e incompatibilidad de dichas mezclas con las suministradas en otros puertos.

Controlar y analizar en tiempo real el combustible utilizado por cada buque que navega en mitad de los océanos es una tarea casi imposible

Finalmente, hay que tener en cuenta que se tratará de una transición repentina, de un día para otro, del límite de 3,5% al nuevo límite de 0,5% desde el 1 de enero de 2020, por lo que será necesario acordar un cierto periodo transitorio que probablemente será corto.

Para paliar todas estas dificultades, el mencionado documento del sector naviero, que se discutirá en la OMI entre el 5 y el 9 de febrero, propone complementar esta prohibición con unas directrices dirigidas a armadores y Administraciones que proporcionen pautas detalladas, y con ello seguridad jurídica, en la aplicación y control de esta nueva norma.

ANAVE
Asociación de Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España.
Tel.: +34 91 458 00 40
anave@anave.es
www.anave.es

