

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 18 de abril de 2018
Ref: SMA 16/2018/AB

Asunto: Resumen de la reunión del MEPC 72 de la OMI

Muy Srs. nuestros:

Entre los días 9 y 13 de abril de 2018 se ha celebrado en la sede de la OMI en Londres, la 72ª sesión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC72), en la que se han tomado acuerdos de gran importancia para el sector del transporte marítimo internacional, que les resumimos a continuación:

1. Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG) de los buques.

Se ha adoptado la "Estrategia Inicial de la OMI" para la reducción de las emisiones de GHG de los buques que incluye una "visión", unos objetivos (o niveles de ambición), los principios en los que debe basarse el proceso, una relación de medidas posibles para alcanzar estos objetivos a corto, medio y largo plazo, así como un calendario de aquí a 2023 para elevar a definitiva esta estrategia preliminar.

Como "visión", se ha adoptado la siguiente: *"La OMI sigue comprometida a reducir las emisiones de GHG del transporte marítimo internacional y, con carácter de urgencia, pretende eliminarlas tan pronto como sea posible en este siglo"*. Para ello se han establecido 3 niveles de ambición u objetivos:

- a) Seguir reforzando progresivamente el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) para buques nuevos, determinándose el porcentaje de mejora para cada fase para cada tipo de buque, según se considere adecuado.
- b) Reducir las emisiones de GHG por unidad de transporte (t x km) en promedio en el transporte marítimo internacional al menos en un 40% para 2030, intentando alcanzar el 70% en 2050, con referencia a 2008.
- c) Alcanzar el pico máximo de las emisiones totales de GHG del transporte marítimo lo antes posible y reducirlas al menos un 50% para 2050 con referencia a 2008, como parte de los esfuerzos para reducirlas de forma consistente con los objetivos del Acuerdo de París y, como se indica en la visión, con el objetivo final de eliminarlas.

El apartado c) anterior va en línea con la propuesta que habían presentado a la OMI varias organizaciones marítimas lideradas por la Cámara Naviera Internacional (ICS), mientras que algunos Estados habían propuesto objetivos posiblemente utópicos, como al menos el 70% para 2050. Por su parte, el apartado b) es verdaderamente muy exigente, ya que una reducción del 40% de las emisiones por t x milla es muy elevada para una fecha tan próxima como 2030, para la cual no es previsible que estén en el mercado tecnologías muy diferentes a las actuales.

2. Convenio de Gestión de Aguas de Lastre (BWMC).

El Convenio BWM, que entró en vigor el 8 de septiembre de 2017, ha sido ratificado hasta la fecha por 69 Gobiernos Contratantes que totalizan el 75,11% del arqueo de la flota mercante mundial.

Se ha adoptado el primer grupo de enmiendas al BWMC, que entrarán en vigor el **13 de octubre de 2019** incluyendo la regla B-3 sobre el calendario de instalación de equipos de tratamiento, directrices

sobre el cambio de escala de los sistemas de gestión del agua de lastre y pruebas a bordo de los sistemas de tratamiento. (Aunque formalmente se hayan adoptado ahora, fueron aprobadas de forma preliminar en julio de 2017 y se vienen aplicando en la práctica desde entonces por consenso entre los Estados miembros de la OMI).

La entrada en vigor del BWMC y la adopción de este primer grupo de enmiendas hacen que se haya puesto un mayor hincapié en su puesta en práctica y cumplimiento efectivos. La fase de adquisición creación de experiencia, establecida mediante la resolución MEPC.290 (71), permitirá a los Estados rectores del puerto, los Estados de bandera y otras partes interesadas recopilar, preparar y presentar datos, cuyo análisis permitirá una revisión sistemática basada en evidencias de los requisitos del Convenio y la elaboración de un paquete de enmiendas al Convenio según corresponda.

3. Eficiencia energética - Índice de Eficiencia Energética de Proyecto para para Buques Nuevos (EEDI).

Se han adoptado enmiendas a la regla 21 del Anexo VI de MARPOL sobre la línea de referencia para buques ro-ro. También se ha modificado el procedimiento de cálculo del EEDI y las directrices sobre potencias mínimas.

Se informó al Comité de que se han certificado más de 2.700 buques nuevos para cumplir las normas de eficiencia energética y se presentó un informe sobre los avances de la revisión del EEDI más allá de la fase 2 cuyo objetivo es examinar la situación de los avances tecnológicos para la implantación de las reglas del EEDI. El grupo por correspondencia tiene previsto presentar un informe provisional al MEPC 73 (octubre de 2018) y un informe final al MEPC 74 (primavera de 2019). Se espera que dicho informe incluya una recomendación sobre las tasas de reducción y plazos para aplicar las prescripciones de la fase 3 del EEDI, y se debatirá la posibilidad de establecer una nueva fase 4.

4. Contaminación atmosférica – combustibles.

El límite del 0,5% de azufre en los combustibles a bordo de los buques (fuera de las zonas ECA, en el que dicho límite es del 0,1%) entrará en vigor el **1 de enero de 2020**.

Se han aprobado enmiendas al convenio MARPOL, sujetas a su adopción final en el próximo MEPC 73 (en octubre próximo) y que entrarían en vigor el **1 de marzo de 2020**, sobre la prohibición de llevar a bordo combustible no reglamentario (con más de un 0,5% de azufre) en buques no provistos de depuradores de los gases de exhaustación (*scrubbers*) cualquiera que sea la zona de navegación.

El Subcomité de Prevención y Lucha contra la Contaminación (PPR) de la OMI está elaborando unas Directrices sobre la aplicación del límite de azufre en los buques para 2020. Del 9 al 13 de julio se va a reunir el Grupo de trabajo entre sesiones para asegurar que se van a presentar y publicar dichas directrices con la debida antelación. Las mismas cubrirán una gran variedad de cuestiones relacionadas con la puesta en práctica: planificación del buque, problemas de verificación y control y la notificación en caso de no disponibilidad del combustible reglamentario.

El MEPC ha aprobado unas "Orientaciones sobre mejores prácticas para los compradores/usuarios de combustible" sobre la calidad del combustible utilizado a bordo de los buques.

5. Sistema de recopilación de datos sobre consumo de combustibles.

La recopilación de datos mediante el sistema de la OMI comenzará el **1 de enero de 2019**. El MEPC 72 ha actualizado la información disponible de la base de datos de la OMI sobre el consumo de combustible de los buques, que ha empezado a elaborar en marzo.

En esta sesión se trató sobre varias cuestiones prácticas relacionadas con la puesta en práctica de la recopilación de datos, por ejemplo, la fecha en la que hay que someter a aprobación la parte II del Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (SEEMP II), acordándose que se debería hacer lo antes posible (se ha recomendado hacerlo a más tardar el **1 de septiembre de 2018**).

También se ha aprobado el Modelo normalizado para la “Confirmación del cumplimiento”, que se expedirá tras la verificación de que el SEEMP incluye una descripción de la metodología que se utilizará para recopilar los datos prescritos por la regla 22A.1 y los procesos que se utilizarán para notificar los datos a la Administración del buque.

6. Revisión de las Directrices sobre incrustaciones biológicas.

El Comité ha acordado incluir un nuevo resultado sobre el examen de las “Directrices de 2011 para el control y la gestión de las incrustaciones biológicas de los buques para reducir al mínimo la transferencia en especies acuáticas invasivas”, aprobadas mediante la Resolución MEPC.207(62), en la agenda posbienal del Comité, ha nombrado al Subcomité PPR órgano asociado y ha asignado 2 periodos de sesiones para finalizar esta tarea.

Muy atentamente,

Manuel Carlier
Director General