

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 23 de enero de 2018

Ref: SMA 3/2018/AB

Asunto: **Azufre 2020 - Propuesta del sector marítimo para prohibir llevar combustible no reglamentario a bordo de los buques.**

Muy Srs. nuestros:

Las principales organizaciones marítimas internacionales (ICS, BIMCO, INTERTANKO, CLIA y otros) están cada vez más preocupadas por la dificultad enorme de vigilar y asegurar el cumplimiento pleno del límite de azufre del 0,5% que entrará en vigor en enero de 2020. Opinan que, mientras en los países desarrollados (UE, EEUU, Japón, Canadá, Australia,...) es previsible un alto grado de exigencia en las inspecciones, podría no ser así en otras partes del mundo. En consecuencia, entienden que iría en beneficio de las empresas de los Estados desarrollados que se estableciesen métodos de control fáciles de poner en práctica, para evitar la competencia desleal.

Con este fin, han elaborado y presentado a la OMI un documento en el que se propone establecer la **prohibición de llevar a bordo para consumo propio (no como carga) combustible con un contenido de azufre superior a 0,5% (salvo en buques que dispongan de *scrubbers*)**, y que les adjuntamos en un **Anexo**. De este modo se facilitaría la aplicación, ya que bastaría con detectar la presencia a bordo de dichos combustibles y no su uso.

Dicho documento ha sido apoyado por varios grupos ecologistas (*Friends of the Earth*, *WWF*, *Pacific Environment*) y se va a discutir en la próxima reunión que el Subcomité de Prevención y Lucha Contra la Contaminación (*Sub-Committee on Pollution Prevention and Response*, PPR) tiene previsto celebrar entre los días 5 y 9 de febrero.

Dado que el **1 de enero de 2020** es la fecha de entrada en vigor del nuevo límite mundial del contenido de azufre del **0,5%**, la OMI dispone de un **tiempo limitado** para analizar, acordar e implantar medidas para facilitar un grado de exigencia uniforme en su aplicación. Esta nueva norma muy posiblemente va a plantear dificultades técnicas y operacionales a los armadores relacionadas con las siguientes cuestiones:

- La **transición repentina** del límite del contenido de azufre de 3,5% hasta el 31 de diciembre de 2019 al nuevo límite de 0,5% desde el 1 de enero de 2020.
- La **previsible falta de disponibilidad** de combustible reglamentario, al menos temporalmente, en determinadas zonas u puertos.
- Los **potenciales problemas de seguridad** en los sistemas de combustible y la maquinaria al usar combustible de bajo contenido de azufre, especialmente por inestabilidad e incompatibilidad que se teme pueda plantear el uso de nuevas mezclas de combustible.

Por ello, el mismo documento propone complementar dicha prohibición con unas **directrices** de la OMI que traten sobre las siguientes cuestiones para proporcionar claridad a los gobiernos y armadores:

- Establecer un **periodo transitorio de aplicación razonable** durante la fase inicial, a partir del 1 de enero de 2020. Hay varios motivos por los que el combustible existente a bordo puede que no cumpla marginalmente los límites establecidos en la fase inicial de transición, por

- ejemplo, los residuos de combustible no reglamentario en los sistemas de tuberías que no se puedan eliminar de manera práctica por el sistema de limpieza.
- Por la misma razón, y dado que es imposible garantizar una precisión del 100% en cualquier ensayo o proceso de medición, habría que definir un **grado de precisión razonable (por ejemplo, del 95%)** en las medidas sobre el contenido de azufre para decidir si un combustible sometido a prueba es reglamentario o no.
 - Acordar un **formulario** común recomendado para la notificación de los informes sobre la falta de disponibilidad de combustible en aquellos casos en los que no se disponga de combustible reglamentario.

Como pueden ver, si bien en algún momento surgieron opiniones que ponían en duda la aplicación estricta de esta nueva reglamentación, ahora es el propio sector quien lo está solicitando, para evitar la competencia desleal en el mercado.

Por otra parte, a la vista de los documentos que se están presentando al Subcomité PPR, parece muy probable que se elaboren unas directrices de este tipo en la OMI, que se tendrán que aprobar siguiendo los procedimientos habituales, por lo que seguramente no vayan a estar listas de aquí a 1 año. Esto quiere decir que, al igual que ya ha ocurrido en otros casos, como recientemente con el Convenio de Gestión de las Aguas de Lastre, las empresas armadoras van a disponer posiblemente de un espacio corto de tiempo desde que se conozca la redacción final de las directrices hasta la aplicación del nuevo límite. Las empresas deben irse preparando para esta contingencia.

Muy atentamente,

Manuel Carlier
Director General

SUBCOMITÉ DE PREVENCIÓN Y LUCHA
CONTRA LA CONTAMINACIÓN
5º periodo de sesiones
Punto 13 del orden del día

PPR 5/13/4
30 noviembre 2017
Original: INGLÉS

**IMPLANTACIÓN UNIFORME DE LA REGLA 14.1.3
DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL**

Propuesta de prohibición del transporte de fueloil no reglamentario con un contenido de azufre superior a 0,50 % m/m para combustible y propuestas de directrices encaminadas a fomentar la implantación eficaz y uniforme de la regla 14.1.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL

Nota presentada por ICS, BIMCO, INTERTANKO, CLIA, IPTA y WSC

RESUMEN

Sinopsis:

En el presente documento se propone imponer la prohibición de transportar fueloil no reglamentario, definido en la regla 2.9 del Anexo VI del Convenio MARPOL, con un contenido de azufre superior a 0,50 % m/m a bordo de los buques, y se presentan propuestas en relación con el contenido de las directrices encaminadas a fomentar la implantación eficaz y uniforme de la regla 14.1.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL. Esta propuesta no afecta a las disposiciones existentes en relación con los medios equivalentes de cumplimiento en virtud de la regla 4 ni a las exenciones en virtud de la regla 3 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

Principios estratégicos:

El número se asignará después de la A 30

Medidas de alto nivel:

El número se asignará después de la A 30

Resultados:

El número se asignará después de la A 30

Medidas que han de adoptarse:

Véase el párrafo 12.

Documentos conexos:

PPR 4/20/3, PPR 4/20/4, PPR 4/20/6, PPR 4/20/7,
PPR 4/21, MEPC 71/5/3 y MEPC 71/17.

Introducción

1 Durante el MEPC 70, el Comité acordó que la fecha de entrada en vigor del límite mundial del contenido de azufre de 0,50 % m/m establecido en la regla 14.1.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL será el 1 de enero de 2020. Tras la labor realizada en el PPR 4 y los resultados del MEPC 71, el Comité:

- .1 aprobó un nuevo resultado titulado "Implantación uniforme de la regla 14.1.13 del Anexo VI del Convenio MARPOL", a fin de incluirlo en el orden del día bienal del Subcomité PPR correspondiente a 2018-2019 y en el orden del día provisional del PPR 5, con 2019 como año de ultimación previsto;
- .2 aprobó el alcance de la labor elaborado por el PPR 4 (PPR 4/21, anexo 13, párrafo 13), incluida la inclusión del punto adicional sobre las repercusiones para la seguridad en relación con la opción de mezclar combustibles a fin de cumplir el límite del contenido de azufre de 0,50 % m/m, atendiendo a la solicitud del MSC 98;
- .3 encargó al Subcomité PPR que determinara cualquier cuestión de seguridad identificada relacionada con el fueloil con bajo contenido de azufre e informara de ello al MSC;
- .4 remitió el documento MEPC 71/9/5 al PPR 5 para que lo examinase, en relación con el nuevo resultado; y
- .5 solicitó a la ISO que examine el marco de la norma ISO 8217 con miras a mantener la uniformidad entre las normas pertinentes de la ISO sobre los fueloiles marinos y la implantación de la regla 14.1.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

2 Dado que la fecha de entrada en vigor del límite mundial del contenido de azufre del 0,50 % m/m es el 1 de enero de 2020, se dispone de tiempo limitado para analizar, acordar e implantar medidas adicionales encaminadas a fomentar una implantación uniforme. Por este motivo, los coautores del documento PPR 4/20/3 propusieron que el ámbito de aplicación del nuevo resultado se organizase en función de cuatro aspectos principales que podrían constituir el marco para el nuevo resultado y facilitar el examen pormenorizado posterior. Los cuatro aspectos son los siguientes:

- .1 problemas iniciales relacionados con la transición derivados de un cambio repentino del límite del contenido de azufre de 3,50 % m/m que se aplica al 31 de diciembre de 2019 al nuevo límite de 0,50 % m/m que empezará aplicarse el 1 de enero de 2020;
- .2 repercusiones en los sistemas de máquinas que puede esperarse que tenga la utilización de fueloiles con un límite del contenido de azufre de 0,50 % m/m, especialmente los problemas en cuanto a la seguridad que pueda plantear la utilización de nuevas fuentes y mezclas de combustible;
- .3 cuestiones y mecanismos relacionados con la verificación necesarios para garantizar un entorno comercial equilibrado, así como los esfuerzos para garantizar la entrega de combustible reglamentario para su utilización a bordo de los buques; y

- .4 toda enmienda o directriz normativa necesarias para abordar las cuestiones planteadas en los puntos 1 a 3 *supra* o que se consideren necesarias para fomentar la implantación uniforme del límite del contenido de azufre de 0,50 % m/m.

En el presente documento los coautores desearían ampliar los aspectos antedichos y formular las siguientes observaciones para su examen.

Observaciones generales

3 Los coautores acogen con satisfacción la decisión de implantar el límite mundial del contenido de azufre del 0,50 % m/m y reconocen que con ello se reducirán considerablemente las emisiones de azufre a la atmósfera procedentes de la flota mundial. No obstante, los coautores también toman nota de que esta nueva norma reglamentaria planteará dificultades técnicas y operacionales a los propietarios y operadores de buques. En diversos documentos y ocasiones, los coautores han manifestado su preocupación sobre los distintos problemas relacionados con la transición que pueden derivarse del cambio del límite del contenido de azufre de 3,50 % m/m al nuevo límite de 0,50 % m/m. Entre tales preocupaciones cabe señalar, aunque no exclusivamente:

- .1 la falta de disponibilidad de fueloil reglamentario a escala regional o local;
- .2 los efectos en los sistemas de combustible y maquinaria derivados de la utilización de fueloil con bajo contenido de azufre;
- .3 las cuestiones relativas a la verificación; y
- .4 los mecanismos de control así como las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento y la implantación uniforme.

Se trata de cuestiones que han de abordarse con miras a facilitar una implantación eficaz y uniforme. La implantación del límite del contenido de azufre de 0,50 % m/m en actividades comerciales alejadas de las vías de navegación principales también constituye un importante motivo de preocupación, especialmente si se produce una contracción del suministro de los fueloiles reglamentarios y una escalada considerable de su precio en 2020.

4 Los coautores consideran que será difícil para las Partes vigilar y garantizar el cumplimiento pleno en alta mar. El establecimiento de una prohibición de transportar fueloil con un contenido de azufre superior a 0,50 % m/m como combustible a buques que no cuenten con una excepción o exención conforme a la regla 3 del Anexo VI del Convenio MARPOL o un medio equivalente autorizado conforme a la regla 4, facilitaría la implantación en alta mar ya que únicamente sería necesario identificar el transporte de tales fueloiles y no su utilización.

5 No obstante, ello no debería impedir que las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL ni todos los Estados ribereños consideren que también se lleve a cabo un control estricto del suministro de fueloil a los buques en las aguas bajo su jurisdicción. Tal control del suministro reforzaría el cumplimiento.

6 Continúa siendo importante mantener la viabilidad de los mecanismos de cumplimiento recogidos en las reglas 3 y 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL para no dejar de un lado la innovación. Ello incluye que los Estados Miembros permitan la utilización de métodos de reducción de las emisiones por parte de buques de todos los pabellones en sus puertos, aguas territoriales y zonas económicas exclusivas con miras a alcanzar

reducciones de las emisiones que sean como mínimo equivalentes a las prescritas en la regla 14.1.3.

7 Los coautores piden una aplicación uniforme y pragmática de las reglas relativas al contenido de azufre en la que se reconozcan las variaciones de los resultados de los análisis derivadas del propio método de ensayo así como de la posible influencia de la contaminación residual de las paredes del tanque. Las inspecciones para la verificación del cumplimiento realizadas en los puertos deben tener como objetivo prioritario los casos de incumplimiento intencionado de las reglas. En los casos en los que los buques experimenten problemas técnicos u operacionales que puedan dar lugar a una situación de incumplimiento accidental y no deliberado, estos deberían considerarse de manera diferente a los intencionados, y esos buques no deberían hacer frente a medidas o sanciones severas.

Propuesta

8 Los coautores proponen que se imponga una prohibición específica de transportar como combustible a bordo fueloil con un contenido de azufre superior a 0,50 % m/m. Los coautores señalan a la atención la definición de fueloil que figura en la regla 2.9 del Anexo VI del Convenio MARPOL:

Por *fueloil* se entiende cualquier combustible entregado y destinado a la combustión a fines de la propulsión o el funcionamiento a bordo del buque, incluidos los combustibles destilados o residuales.

Todas las referencias al fueloil recogidas en el Anexo VI del Convenio MARPOL únicamente hacen referencia al fueloil destinado para la combustión a bordo y, por ello, los coautores consideran que es importante reconocer de manera expresa que la propuesta de prohibición de transportar fueloil no reglamentario no afectará al transporte del fueloil con alto contenido de azufre como carga. También es importante observar que con esta propuesta no se pretende anular las disposiciones existentes establecidas en la regla 3 (Excepciones y exenciones) y en la regla 4 (Equivalentes) del Anexo VI del Convenio MARPOL. Los coautores recomiendan, con todo el respeto, que los Estados Miembros consideren la posibilidad de proponer una enmienda a la regla 14.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL como se indica a continuación (el texto nuevo aparece en negrita):

"El contenido de azufre de todo fueloil **que se transporte para su utilización a bordo de los buques** no excederá los siguientes límites:"

9 Las modificaciones propuestas a la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL deberían complementarse con una serie de directrices en las que se aborden las siguientes cuestiones importantes:

- .1 falta de disponibilidad y necesidad de establecer un sistema mundial de notificación sobre la falta de disponibilidad del fueloil (FONAR) aceptado y gestionado por los Estados rectores de puertos;
- .2 cuestiones relativas a la calidad del combustible, en particular en relación con los nuevos tipos y mezclas de combustible, incluida la elaboración de normas en colaboración con la ISO;
- .3 cuestiones relativas a la verificación, mecanismos de control y medidas que sea necesario adoptar para garantizar el cumplimiento y la implantación uniforme;

- .4 orientaciones para determinar que el contenido de azufre del fueloil entregado se ajusta al contenido de azufre que aparece en la nota de entrega de combustible; y
- .5 orientaciones para determinar el contenido de azufre del fueloil en uso, incluidos los métodos de ensayo y muestreo.

10 En cuanto a la elaboración de las directrices anteriores, los coautores consideran que se han de tratar las siguientes cuestiones con miras a proporcionar claridad a los gobiernos y a los propietarios de buques:

- .1 con vistas a abordar situaciones en las que no se disponga de combustible reglamentario, el Comité debería acordar un formulario común recomendado para los informes sobre la falta de disponibilidad de fueloil (FONAR). La utilización de un formato y un procedimiento de notificación comunes simplificará en gran manera las comunicaciones en situaciones en las que no se disponga de fueloil que cumpla las prescripciones establecidas en la regla 14.1. Se alienta al Comité a que examine la necesidad de introducir las enmiendas correspondientes a la regla 18 del Anexo VI del Convenio MARPOL a fin de garantizar que no haya conflicto entre la prohibición propuesta de transportar fueloil con un contenido de azufre superior a 0,50 % m/m y los casos en que los buques no puedan cumplir lo establecido debido a la falta de disponibilidad de fueloil reglamentario;
- .2 los resultados de los ensayos de los análisis del contenido de azufre del fueloil pueden variar en una banda definida de valores y la mayoría de los fueloiles se mezclan con niveles de azufre justo por debajo del límite establecido. Tomando como base la experiencia adquirida, los resultados de los ensayos de los análisis de combustibles reglamentarios pueden estar ligeramente por encima del límite de azufre de 0,50 %. Esto reconoce las limitaciones en cuanto a la repetibilidad y la reproducibilidad del método de ensayo especificado en relación con el contenido de azufre que figura en el apéndice VI del Anexo VI del Convenio MARPOL y está en consonancia con las normas y directrices reconocidas relacionadas con los ensayos de combustibles así como con la normativa de las prácticas en tierra. Dicho de un modo más sencillo, es imposible garantizar una precisión del 100 % en cualquier ensayo o proceso de medición. Un factor de confianza definido reconocería las limitaciones prácticas de la metodología y las técnicas de ensayo al tiempo que no alteraría los límites de contenido de azufre definidos en la regla 14.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL. Por consiguiente, los coautores proponen que también se aplique un factor de confianza del 95 % en las orientaciones de la OMI al considerar si un combustible sometido a prueba es reglamentario. Ello reduciría al mínimo el riesgo de que se decida que un combustible reglamentario supera el límite aplicable debido a las limitaciones del procedimiento de ensayo y no a que el contenido de azufre sea excesivamente alto; y
- .3 directrices en las que se establezca una aplicación razonable y mesurada durante el periodo inicial de transición. Existen diversos motivos por los que pueda considerarse que el fueloil no cumple marginalmente los límites establecidos en la fase inicial de transición. Entre ellos están, la presencia de residuos de combustible no reglamentario en los sistemas de tuberías

que no pueden de manera práctica ser eliminados por el sistema de limpieza y la carga de combustible no reglamentario que anula la limpieza y lavado del tanque previos como consecuencia de la falta de disponibilidad de combustible reglamentario. Los coautores consideran que estos incumplimientos marginales disminuirán de manera regular durante el periodo de transición y que debería reconocerse que son distintos a los incumplimientos deliberados.

11 Las medidas para lograr el cumplimiento siempre deberían basarse en una serie sólida de directrices para el cumplimiento en las que se aborden las cuestiones expuestas en los párrafos 8 a 10 *supra*.

Medidas cuya adopción se pide al Subcomité

12 Se invita al Subcomité a que examine las opiniones que figuran en el presente documento y a que adopte las medidas que estime oportunas.
