

Por una nueva revisión del Anexo VI de MARPOL



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

En octubre de 2008, la OMI alcanzó un acuerdo para revisar la regulación del contenido de azufre en los combustibles marinos en el Anexo VI del Convenio MARPOL, de modo que se reduzca progresivamente, con carácter general del 4,5% hasta el 0,5% (a partir de 2020) y del 1,5% hasta el 0,1% en las llamadas "zonas de control de emisiones" (ECAs), ya desde 2015.

Si bien, en aquel momento, este acuerdo fue recibido muy favorablemente por el sector, en la medida en que podría relajar la presión que venía sufriendo para que se redujeran las emisiones contaminantes de los buques, posteriormente se han ido acumulando argumentos en favor de una revisión más sosegada de esta normativa internacional.

Por una parte, en las ECAs, el paso de 1,5% a 0,1% exigirá transformar los buques para que utilicen combustibles destilados (gasoil) en lugar de residuales (fueloil), lo que exigirá unas inversiones muy notables y, además, un aumento de precio del combustible de entre el 70% y el 100%. Se han publicado ya numerosos estudios que concluyen que, como consecuencia, un gran porcentaje de los servicios de transporte

marítimo de corta distancia en el Mar del Norte y en el Báltico dejarán de ser una alternativa económicamente viable y gran parte de las cargas que actualmente transportan volverán a moverse en camión por carretera, de modo que el CO₂ emitido por cada t x km de transporte se multiplicaría en promedio por 6.

Adicionalmente, otros estudios recientes¹ mantienen que, si bien una reducción de las emisiones de azufre resulta conveniente en las ECAs, reducirlas en otras zonas y, en especial, lejos de las costas tendría efectos negativos. Vienen a confirmar el ya conocido efecto de que, en las capas altas de la atmósfera, el azufre reduce el efecto invernadero, contrarrestando los efectos de las emisiones de CO₂. El informe citado cuantifica este efecto de forma llamativa: sin las emisiones de azufre de los buques, el efecto invernadero pasaría de los 0,85 W/m² actuales a 1,43 W/m² es decir, aumentaría en un ¡68%!

Sabemos que las emisiones de CO₂ procedentes de los buques (según el estudio que se prefiera) suponen solo entre un 2,7% y un 3,9% de las totales mundiales, y resultaría chocante que la aplicación de las normas de MARPOL sobre emisio-

nes de azufre (adoptadas con la mejor intención, por supuesto) pueda tener un impacto contrario y muchísimo mayor.

A la vista de todo esto, parece ineludible un análisis conjunto (holístico, como se dice ahora) de ambas problemáticas, de tal modo que sea posible conciliar la mejora de la calidad del aire (mediante una reducción razonable de las emisiones de azufre) con el no aumento (o reducción) de la contribución de los buques al efecto invernadero.

Pero esto no parece que vaya a ser fácil, porque tanto en la Comisión Europea como en la mayoría de los gobiernos, los departamentos de Calidad del Aire y de Calentamiento Global parecen compartimentos estancos: ninguno admite que se le hable del otro problema.

El único foro donde parece que sería posible considerar conjuntamente ambos problemas es la Organización Marítima Internacional. Confiamos en que la OMI asuma pronto este reto.

¹ Risto Isomäki (Atmosmare Foundation, Finland): "Ship, Sulphur and Climate: Is it a Good Time to Reduce the Sulphur Emissions from Shipping?"

Editorial

Por una nueva revisión del Anexo VI de MARPOL **3**

Noticias Marítimas

Situación del Mercado **4**

Nacional **6**

Internacional **11**

Foto portada: Botadura del "Volcán de Tinamar", de Naviera Armas. Foto: Hijos de J. Barreras / Chou Pesqueira.



Boletín informativo de Anave n° 507 febrero 2011

Actividades

21 ANAVE

22 Agenda del mes

Tribuna Profesional

17 Discurso de apertura del 88º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la OMI

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES
Mejorar la eficiencia del buque a través de la nanotecnología