

Llegó la hora de los scrubbers

En nuestro número de septiembre, hablábamos en este mismo espacio de las nuevas normas sobre contenido de azufre en los combustibles marinos, que entrarán en vigor el 1 de enero de 2020.

Volvemos sobre este asunto, solo dos meses más tarde, porque se trata de una materia de enorme importancia y complejidad. Y no solo para los armadores, sino que se espera tenga repercusiones sobre el mercado global de suministro de combustibles. En estos últimos meses están publicando informes y previsiones empresas petrolíferas como Exxon, Shell, BP, Concawe..., financieras como Deutsche Bank, Morgan Stanley, Barclays, DNB Bank..., consultoras como Macinsey, CEDelft..., aseguradoras, como Gard, Skuld..., aparte, por supuesto de las organizaciones marítimas como ICS, BIMCO, Intertanko, ECSA, etc. Este interés por una novedad normativa marítima es algo inusitado.

En este proceso, y una vez ha quedado reconfirmado que no se pospondrá la fecha de entrada en vigor, «*wait and see*» ya no es una opción, y la mayor parte de las empresas armadoras está concretando sus planes de cumplimiento para cada uno de sus buques. Dentro de las tres opciones existentes: uso de combustibles destilados muy caros, combustibles alternativos (como GNL) con un elevado coste de inversión e instalación de depuradores de gases de exhaustación, para poder seguir utilizando fuel oil residual, ésta última opción está ganando adeptos muy rápidamente.

Mientras hasta mayo se habían instalado o encargado *scrubbers* para 983 buques, solo 5 meses después, esa cifra ha subido ya hasta casi 1.700 y cada día se informa de nuevos encargos. Algunos de los principales fabricantes ya no tienen disponibilidad para entrega hasta bien entrado 2020. Y es que las razones económicas son evidentes: la inversión en un *scrubber* se recupera en un año o poco más con el diferencial de precio entre HFO y MGO a los 250 \$/t actuales, que es probable que aumente en 2020.

Pero el armador no debe pensar que el problema termina cuando se decide instalar un *scrubber*. Ni mucho menos... Hay que decidir qué tipo instalar (abierto, cerrado, híbrido...), para lo que influyen las

reglamentaciones nacionales restrictivas que tienen algunos países sobre el uso de scrubbers de ciclo abierto. ¿Instalaremos una torre individual para cada uno de los motores de a bordo o una integrada para todos?

La elección del suministrador es, como en todo, importantísima, y no solo porque influye en el precio. ¿Qué garantía nos ofrece? ¿Queremos comprar un equipo o contratar también un servicio de mantenimiento, servicio, formación de nuestro personal, etc.? ¿Necesitamos servicio en cualquier lugar del mundo? ¿Por cuánto tiempo se nos garantiza la disponibilidad de piezas de recambio? Hay que formar adecuadamente al personal, sobre el uso del *scrubber* y sobre qué hacer en caso de avería en el mismo.

Una vez ha quedado reconfirmado que no se pospondrá la fecha de entrada en vigor, «wait and see» ya no es una opción, y la mayor parte de las empresas armadoras está concretando sus planes de cumplimiento para cada uno de sus buques

Para intentar aclarar en lo posible las dudas sobre todos estos asuntos, ANAVE está organizando para sus empresas asociadas, el 28 de noviembre, en Madrid, una sesión de trabajo monográfica, con participación de la Administración marítima española, las principales sociedades de clasificación y a la que también se ha invitado a fabricantes de *scrubbers*.

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

