

Un baño de realismo de la OMI



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 el mes de mayo se ha reunido el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (MEPC), que se han tomado varias decisiones muy importantes, especialmente dos:

- Retrasar en 5 años, de 2016 a 2021, la entrada en vigor del tercer nivel (Tier III) de exigencia respecto de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) en las áreas geográficas designadas como Zonas de Control de Emisiones (ECAs).
- Flexibilizar el calendario para que los buques instalen los sistemas de gestión de agua de lastre, en cumplimiento del Convenio sobre gestión del agua de lastre (BWM, 2004). El nuevo calendario fija la fecha de entrada en vigor del convenio asumiendo que todos los buques construidos antes de su entrada en vigor son "buques existentes".

Estas dos medidas tienen en común que posponen la aplicación de normas medioambientales que fueron adoptadas hace ya bastantes años por razones muy similares: no está garantizado que sea posible cumplir los requisitos técnicos de los mismos en las fechas inicialmente esta-

blecidas. Ambos casos fueron objeto, en su momento, de fuertes críticas por parte del sector naviero, por entender que no es lógico ni razonable establecer unas fechas obligatorias para el cumplimiento de determinadas normas sin que esté plenamente garantizado que en esas fechas vaya a estar disponible la tecnología necesaria para ello.

Esa fue una tendencia bastante extendida en materia medioambiental en los primeros años de este siglo. La filosofía venía a ser: *"establezcamos ya la obligación, porque si no lo hacemos, el sector no se va a mover"*. Y hay que reconocer que estas dos normas han impulsado el desarrollo tecnológico, tanto en el campo de los motores marinos como en los equipos de tratamiento de aguas de lastre. Pero el resultado es que se ha acabado reconociendo que las fechas establecidas no resultaban razonables y se han tenido que reajustar. Lo malo es que, además de haber dado lugar a una considerable confusión durante varios años, resultan perjudicadas aquellas empresas navieras que han ya invertido en estas nuevas tecnologías y lo han hecho al coste más elevado derivado de estar aún en proceso casi experimental.

De aquí se pueden extraer dos consecuencias que nos parecen importantes: la primera, que, como queda dicho, sólo se deberían establecer fechas obligatorias una vez que las tecnologías estén disponibles, y la segunda, que las normas de la OMI no son inamovibles, que afortunadamente esta organización revisa constantemente sus decisiones y, si es necesario, como en esta ocasión, reconoce sus errores y rectifica.

Con estos nuevos aires de realismo, sería probablemente el momento oportuno para que Europa propusiera también una revisión de las fechas de entrada en vigor del límite de 0,1% de azufre en los combustibles marinos que, si nadie lo remedia, se aplicará en las ECAs desde el 1 de enero de 2015 y amenazaría gravemente el Shortsea Shipping europeo. Hay todo tipo de justificaciones, tanto medioambientales como económicas, para ello. ¿Se hará?

En el Cuaderno Profesional Marítimo que se incluye en las páginas centrales de este número, se detallan todos los principales elementos de estos y de los demás acuerdos adoptados.

Editorial

Un baño de realismo de la OMI **3**

Noticias Marítimas

Situación del Mercado **4**

Nacional **5**

Internacional **9**



Boletín informativo
de Anave nº 535
junio 2013

Actividades

21 ANAVE

22 Agenda del mes

Tribuna Profesional

14 Flota mercante de pabellón español y flota mercante controlada por las empresas navieras españolas en 2012

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES
Reunión del MEPC 65 de la OMI

Foto portada: Siim Kallas, Vicepresidente de la Comisión Europea y responsable de Transporte.