

# Novedades en materia de Seguridad y Medio Ambiente

Traducción libre del artículo *Developments for Safety and the Environment* publicado por BIMCO en su resumen anual BIMCO Reflections 2015

**S**emestralmente, desde hace más de 20 años, ANAVE elabora y distribuye un informe sobre las principales novedades normativas sobre seguridad y medio ambiente en el ámbito internacional, comunitario y nacional, ayudando así a sus empresas navieras asociadas en la difícil tarea de mantenerse al día en estos campos.

Posteriormente, el informe se debate en una reunión en la que se lleva a cabo una breve presentación de sus principales aspectos, en la que participa también la Dirección General de la Marina Mercante, las Sociedades de Clasificación y, en general, cualquier organismo o institución relacionada con los contenidos del mismo, como en algunas ocasiones, la Inspección de Trabajo, el Instituto Social de la Marina, Puertos del Estado, fabricantes de equipos...

Se trata de un informe exhaustivo cuya última edición, de diciembre de 2014, cuenta con cerca de 100 páginas más anexos y un amplio detalle técnico que excede del espacio de esta sección.

Desde un punto de vista más divulgativo, el siguiente resumen de BIMCO aborda varias de las materias incluidas en este informe de ANAVE, a modo de resumen de las nuevas medidas en las que se está trabajando, o que ya se han adoptado y entrarán en vigor en breve, en el campo de la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino.

## Un año de progreso

Es un hecho que la seguridad marítima no progresa por accidente, sino por el esfuerzo de las partes implicadas. Del mismo modo, la protección eficaz del medio ambiente precisa una acción positiva por parte de toda la comunidad marítima.

La normativa, tanto en materia de seguridad marítima como de protección del medio ambiente marino, es, a menudo, el motor de la mejora. Sin embargo, el sector marítimo, es decir, las empresas y profesionales que lo constituyen, merecen más crédito del que reciben, a juzgar por los progresos que demuestran tanto en la reducción de accidentes como en la prevención de la contaminación. La profesionalidad a bordo y en tierra, el fomento de una cultura empresarial en la que están completamente arraigadas unas prácticas de operación seguras y respetuosas con el medio ambiente, son los bloques en los que se debe basar una futura mejora real.

Durante muchos años, BIMCO ha venido insistiendo en la necesidad de contar con una normativa internacional que regule el sector de transporte marítimo de modo uniforme. De lo contrario, la inconsistencia entre las normas locales, nacionales y regionales daría lugar a un sistema normativo fragmentado, cuyo cumplimiento, para los buques que operan en tráficos internacionales, se convertiría en una auténtica pesadilla.

Esta muy razonable exigencia es uno de los más antiguos e importantes objetivos de BIMCO.

Sin embargo, a pesar de que la necesidad de que todos juguemos con las mismas reglas es bien entendida y compartida en general por las autoridades marítimas, algunas prioridades particulares están dando lugar, lamentablemente, al desarrollo de normas locales o regionales que amenazan al buen funcionamiento del transporte marítimo internacional.

Las cuestiones ambientales, no sorprendentemente, tienden a forzar los límites del consenso internacional, por lo que BIMCO se ve obligada a tener que explicar, repetidamente, la importancia de disponer de una regulación global y que, como se recordará, ésta fue una de las principales razones para la creación de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



**DNV·GL**

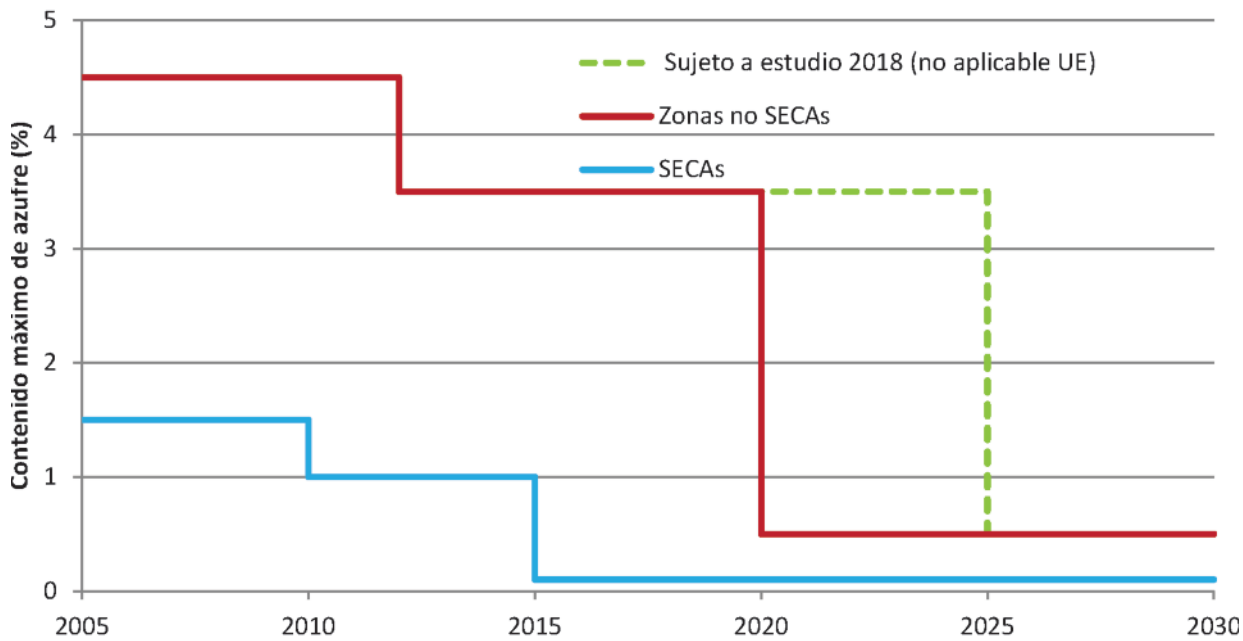


Fig. 1: Evolución de los límites máximos al contenido de azufre de los combustibles marinos.

### Sobre el cumplimiento de la normativa

Un elemento vital de cualquier sistema normativo es la necesidad de homogeneidad en su aplicación, sin la cual no puede haber justicia y el concepto de "igualdad de condiciones" desaparece. Sin ir más lejos, en relación con los nuevos límites al contenido de azufre de los combustibles marinos en las zonas de control de emisiones de azufre (SECAs), que entraron en vigor el pasado 1 de enero de 2015<sup>(1)</sup>, es esencial que los Estados ribereños

<sup>(1)</sup> Desde el 1 de enero de 2015, en las denominadas zonas de control de emisiones de azufre (Sulphur Emission Control Areas - SECAs), todos los buques deben usar combustibles con un contenido máximo de azufre del 0,1% (frente al 1% vigente en estas zonas hasta la fecha). Actualmente están declaradas cuatro SECAs: el Mar Báltico, Mar del Norte y Canal de la Mancha, las costas de Norteamérica (EEUU y Canadá, hasta las 200 millas) y las zonas caribeñas de Estados Unidos (Puerto Rico y las Islas Vírgenes).

de las SECAs los apliquen con firmeza y de forma homogénea. Un control débil o inconsistente permitiría a los buques que incumplan estas normas utilizar combustibles más baratos y obtener así una ventaja injusta sobre los armadores cuyos buques utilizan combustibles con muy bajo contenido de azufre (diesel oil), que es en la práctica mucho más caro<sup>(2)</sup>. Dada la considerable diferencia de precio entre los dos tipos de combustible, resulta sumamente importante que los armadores cumplidores no se encuentren en una situación de desventaja competitiva debido a una aplicación laxa de la norma.

Al mismo tiempo, como sucede con cualquier nuevo sistema de inspec-

<sup>(2)</sup> En julio de 2014, el HFO costaba alrededor de 600 \$/t y el Diesel Oil unos 930 \$/t (un 55% más). Tras el reciente descenso de los precios de los combustibles, actualmente el HFO cuesta unos 255 \$/t y el DO 465\$/t. La diferencia absoluta entre ambos ha bajado de 330 a 215 \$/t, pero porcentualmente ha aumentado al 82%.

ción reglamentaria, también es importante que haya un trato justo por parte de las autoridades de control del Estado del puerto cuando se encuentren con casos de incumplimiento de la norma. Las autoridades deben ser capaces de distinguir, de una forma sensata, entre un ligero incumplimiento, cuyo origen puede ser un error o un combustible algo fuera de especificación, y un incumplimiento grave y deliberado de la norma, que claramente merecería una sanción más enérgica. El control del cumplimiento de las normas anteriormente vigentes en las SECAs ha sido esporádico e inconsistente, así que existen razones para manifestar la presente inquietud, lo que ha llevado a que BIMCO pida una aplicación firme y racional de los nuevos límites.

La gestión del agua de lastre es otro asunto en el que la incertidumbre normativa sigue afectando a los armadores, a medida que el Convenio de la OMI sobre Gestión del Agua de Lastre (Ballast Water Management Convention - BWM) va obteniendo lentamente las ratificaciones suficientes para su entrada en vigor. BIMCO ha acogido favorablemente la revisión de las directrices de la OMI para la aprobación de sistemas de tratamiento de agua de lastre, pero todavía existe una gran preocupación en el sector por el hipotético caso de que un equipo aprobado con arreglo a las directrices del Convenio resulte, en la práctica, que no cumple sus requisitos en alguna de las numerosas y muy diferentes condiciones reales de operación del buque.

Por ello, en la OMI, BIMCO ha pedido enérgicamente la protección de las empresas "pioneras", que han sido las primeras en instalar de buena fe sistemas de gestión de aguas de lastre homologados y que no deberían ser penalizadas si posteriormente se comprueba que dichos sistemas no cumplen las futuras directrices.

Cabe señalar que, aunque las normas de la Guardia Costera de los EEUU imponen una homologación propia, hasta la fecha, por desgracia, ningún sistema ha conseguido esta aprobación. Como es lógico, ello genera una gran preocupación en los armadores que ya

han instalado equipos para la gestión de sus aguas de lastre y aún no saben si su sistema contará con el visto bueno de EEUU.

Mientras tanto, BIMCO ha instado a los Estados a no ratificar el Convenio hasta que existan equipos homologados por las Autoridades de EEUU, y está animando a los fabricantes a obtener esta aprobación de manera urgente.

Otro problema regulatorio, y que en última instancia afectará a todos los buques existentes, es el del reciclaje sostenible. Sólo algunas partes del Reglamento europeo sobre reciclaje de buques (Reglamento UE 1257/2013) son de aplicación a día de hoy, mientras que el Convenio Internacional de Hong Kong sobre el reciclaje de los buques (OMI - 2009) dista aún mucho del número de ratificaciones necesario para su entrada en vigor.

Según el reglamento comunitario, todos los buques nuevos<sup>(3)</sup> de pabellón comunitario que escalen en puertos de la Unión Europea deberán llevar a bordo un inventario aprobado de materiales potencialmente peligrosos y les seguirán aquellos que enarbolan otras banderas y recalen en puertos europeos. Ciertas interpretaciones de la normativa europea pueden conducir a la prohibición del desguace en playas que se lleva a cabo en instalaciones del sub-continente indio, donde se reciclan actualmente muchos de los buques de bandera europea. Preocupa también la posibilidad de que la UE imponga un "instrumento financiero" que grave al transporte marítimo con el objetivo de contribuir al reciclaje seguro y sostenible de los buques. Actualmente se está trabajando en un estudio que analiza la viabilidad de este posible instrumento.

<sup>(3)</sup> El reglamento define buque nuevo como aquel cuyo contrato de construcción se celebre a partir del 31 de diciembre de 2014; o, de no haberse formalizado un contrato de construcción, cuya quilla sea colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, seis meses después del 31 de diciembre de 2014; o cuya entrega tenga lugar 30 después del 31 de diciembre de 2014 o con posterioridad a esa fecha.

### Buques eficientes

No hay duda de que un buque energéticamente eficiente es aquel que consigue la máxima sostenibilidad medio ambiental. Pero los armadores de buques se enfrentan a ciertos dilemas y tienen que sopesar las ventajas e inconvenientes de sustituir determinados equipos en su flota existente, o bien adquirir nuevos buques que se comercializan con entusiasmo como buques "ECO". Estos, por supuesto, se sumarían al actual excedente de oferta existente en muchos mercados marítimos.

A veces es difícil comprobar la veracidad de ciertas afirmaciones de eficiencia. Cualquier proyecto es, inevitablemente, el resultado de un compromiso. A ello se añade que la mayoría de los buques rara vez opera en condiciones absolutamente óptimas y normalmente se carece de datos operativos reales. Sin embargo, se considera que en principio el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto proporciona una estimación razonable y objetiva de la eficiencia de un buque de nueva construcción.

Está claro que existen ya nuevas herramientas probadas que pueden hacer que los buques existentes sean más eficientes. La flota mundial ya ha empleado y comprobado la eficacia de las proas de bulbo mejoradas, diferentes apéndices que suavizan el flujo de agua en la popa, nuevos diseños de hélices al igual que su pulido, y configuraciones de timón no convencionales. También se han introducido con éxito otras medidas en la cámara de máquinas. Pero no importa lo que estas mejoras técnicas puedan suponer, resulta imposible controlar el mercado, y el valor de mercado del buque en el momento de tomar la decisión de invertir en una mejora importante influye tanto como cualquier otro factor.

### El equilibrio entre la seguridad y la protección del medio ambiente

Siempre es necesario buscar un equilibrio entre las medidas destinadas a proteger el medio ambiente y las que pretenden reforzar la seguridad marítima. Por ejemplo, hay que buscar un compromiso entre el deseo de reducir la potencia instalada a bordo de los buques, lo que lleva asociado una clara ventaja ambiental, y el riesgo de que un barco pueda construirse con poca potencia y sea inseguro durante la navegación en condiciones meteorológicas extremas. Del mismo modo, un buque de estructura más ligera (con menores escantillones) requerirá menos potencia, pero puede presentar problemas estructurales a lo largo de su vida útil.

El requisito de verificar el peso real de los contenedores se espera que contribuya a mejorar la seguridad de buques portacontenedores y facilitará mucho la tarea de los capitanes de estos buques al mejorar su navegabilidad y estabilidad. Las nuevas recomendaciones relacionadas con su estiba y contenido también tendrán, sin duda, un impacto en la operación de estos buques que operan en un sector de importancia creciente.

**Fig. 2: Leyal Ship Recycling Ltd., en Turquía, una de las cada vez más numerosas instalaciones de reciclaje de buques que tienen ya certificado su cumplimiento con el Convenio de Hong Kong de la OMI. La mayoría se encuentra en China, Turquía y Japón.**

