

Conferencia anual Shortsea Promotion Center-Spain.

Experiencia de 11 meses en la aplicación del nuevo límite del contenido de azufre.

Barcelona, 26 Noviembre 2020.

Juan Andrés Lecertúa Goñi.

Consejero Técnico de Seguridad y Medio Ambiente en el Levante.

IMO 2020

IMO Secretary General, Kitack Lim, at IBIA 2020 Convention:

“The transition to IMO 2020 low-sulphur fuels has definitely been a success, and this is great news for the human health and the environment.”

Incidencias en España

En España hemos tenido pocas incidencias significativas:

- Varias consultas sobre la aplicación a primeros de año.
- Cinco casos reportados de porcentajes superiores al 0,50% en masa (por debajo del 0,53%) tras análisis independientes (en BDN por debajo de 0,50%), uno de ellos por suministro en España.
- Un caso de suministro en España con contaminación residual que fue reconocido y resuelto por el propio proveedor.
- Se autorizó la escala a tres buques que contaban con autorización de su bandera para tener a bordo, en tanques precintados HSFO, pendientes de instalar SLGE, y que contaban con autorización del próximo puerto.
- Según Puertos del Estado en todos los puertos españoles se podían suministrar combustibles reglamentarios.
- No se ha presentado ningún informe de falta de disponibilidad de fuel (FONAR). Según IMO sólo 50 casos reportados en el mundo.
- 10 casos Cartas de Protesta principalmente por fallos en la emisión de la Nota de entrega de combustible y por no recolectar la Muestra MARPOL en el manifold del buque de acuerdo a la Res. MEPC.182(59).

- Caso “HILKE” IMO 9501875 Antigua y Barbuda, aprobación de mezcla de combustible a bordo como método equivalente. Aprobación de DNV GL notificada por la bandera a IMO en el GISIS.

- En total siete buques aprobados por su bandera como “other procedures”

IMO Nr.	Nombre	Bandera	Compañía
9147681	ANNEMIEKE	Antigua	SAL Ship Management
9147710	ANNEGRET	Antigua	-“- -“-
9197466	PAULA	Antigua	-“- -“-
9458913	LONE	Antigua	-“- -“-
9393242	REGINE	Germany	-“- -“-
9376505	TRINA	Germany	-“- -“-
9501875	HILKE	Antigua	HARREN & PARTNER

- Informados IMO, Estados Miembros del Paris MoU y Comisión Europea. Directiva de Azufre Europea 2016/802 no permite este método.
- Introducidas alertas en Thetis-EU y aplicación despacho buques.

INSPECCIONES Y EXPEDIENTES SANCIONADORES EN ESPAÑA

Año	2017		2018		2019		2020	
	Obligación	Realizados	Obligación	Realizados	Obligación	Realizados	Obligación	Realizados hasta 31/10/2020
Buques a Inspeccionar	1062	1021	1065	1229	1065	1161	1054	891
Muestreos y análisis	212	151	213	212	212	213	316	228

Expedientes Sancionadores:

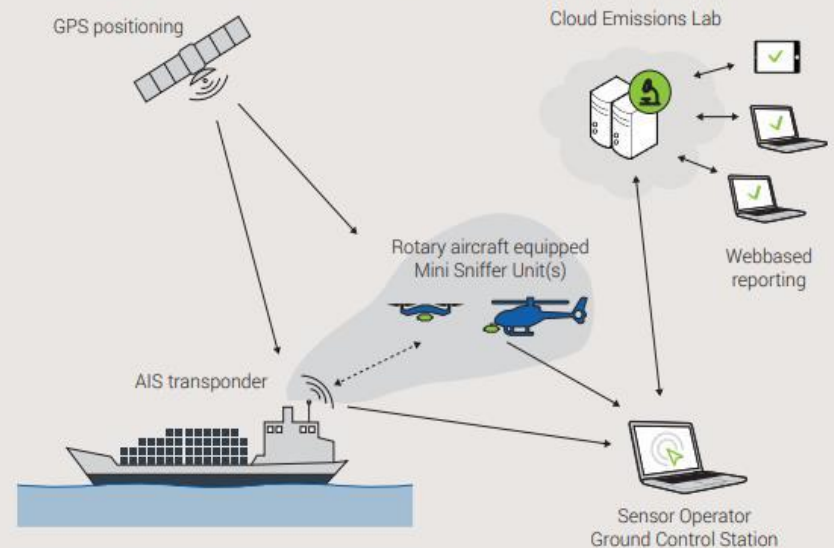
- 2017: Iniciados 15, Resueltos 12; Multas de 3.000 a 12.000 €, promedio 6.650 €
- 2018: Iniciados 29, Resueltos 27; Multas de 3.000 a 13.800 €, promedio 8,553 €
- 2019: Iniciados 21, Resueltos 12 resto en tramitación; Multas de 5.000 a 30.000 € promedio 9.162 €
- 2020: 10 incumplimientos detectados, 7 Expedientes en tramitación.

CONTROL DE EMISIONES EN UN FUTURO PROXIMO

Colaboración con EMSA en la utilización de un RPAS para controlar las emisiones de Óxidos de azufre de los buques en alta mar. Primavera 2021.



The Explicit Mini Sniffer System



The Explicit Mini Sniffer System includes both sensors, software and analysis services to conduct reliable vessel plume inspections.

PROYECTO NUEVA ORDEN MINISTERIAL SANCIONES.



- Se está preparando una nueva Orden Ministerial con objeto de establecer las especificaciones y graduaciones al cuadro de infracciones y sanciones en relación con el régimen sancionador aplicable en materia de contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo y su responsabilidad.
- Se tendrá en cuenta:
 - Por utilización de combustible:
 - Porcentaje contenido de azufre del combustible utilizado superior al permitido según zonas.
 - Potencia de los equipos de combustión del buque.
 - Tiempo de utilización.
 - Diferenciación entre los casos que se ha querido cumplir con la normativa con aquellos otros en que no.
 - Casos de falta de comprobantes, anotaciones, procedimientos y documentación reglamentaria del buque.
 - Indebida utilización de métodos de reducción de emisiones.
 - Falta de notificaciones, en caso de fallo de equipos o de la imposibilidad de adquirir combustible para uso marítimo reglamentario (Informe FONAR).