

AS ONE, WE CAN.

ONE
OCEAN NETWORK EXPRESS

MARPOL 2020

Límite Global de Contenido de Azufre

A partir del 2020, entra en vigencia la norma del Convenio MARPOL 2020, que restringe aún más el límite de contenido de azufre permitido en el combustible usado por los buques con el fin de reducir la cantidad de óxidos de azufre que emanan de estos. ONE dispone de los detalles para reforzar la comprensión de esta norma y entregar mayor información sobre la postura de ONE al respecto.

P. ¿Que es el “2020 Límite Global de Contenido de Azufre”?

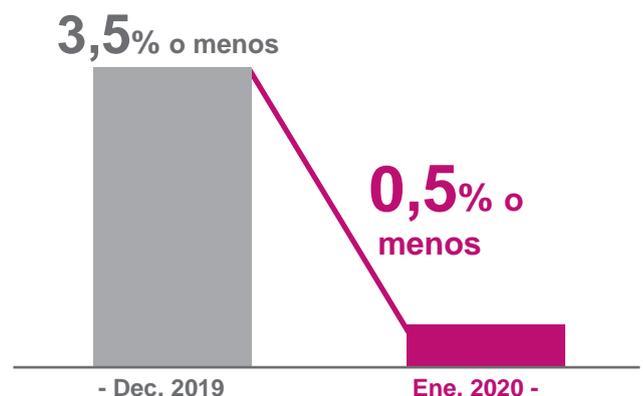
El nuevo límite global de contenido de azufre se implementará de acuerdo al Convenio MARPOL 2020 con el fin de mejorar los importantes beneficios para la salud y el medio ambiente a nivel global, particularmente para las poblaciones que viven cerca de puertos y costas, al reducir drásticamente la cantidad de óxido de azufre que emanan de los buques

La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la industria del transporte marítimo y de regular la prevención de la contaminación del mar por los buques.



La OMI ha fijado la reducción de contenido de azufre en el fueloil a un límite de menos del 0,5%, lo cual entrará en vigencia a partir del 1 de enero de 2020. Actualmente, el límite de contenido de azufre permitido es de 3,5% a nivel mundial.

El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), es el principal convenio internacional que versa sobre la prevención de la contaminación del medio marino por los buques, ya sea a causa de factores en su funcionamiento o factores accidentales, y se divide en seis Anexos (1).



P. ¿Cómo enfrentará la industria el “2020 Límite Global de Contenido de Azufre”?

Diversos socios comerciales de las compañías navieras, tales como astilleros, fabricantes, proveedores de servicio de *bunkering* y refinerías, están plenamente conscientes de esta norma, por lo cual están fabricando y desarrollando equipos y fueloil reglamentarios.

ACCIONES Y POSTURA DE ONE

1. ¿Cuál es la postura de ONE frente al “2020 Límite Global de Contenido de Azufre”?

Nosotros como Ocean Network Express (ONE), estamos plenamente conscientes del impacto ambiental que producen las emisiones de nuestros buques, y con el compromiso de nuestro modelo de negocio sostenible, estamos bien preparados y listos para cumplir con esta norma. Hemos coordinado un grupo de trabajo multifuncional para evaluar el aspecto técnico y hemos establecido la postura de ONE sobre el 2020 Límite Global de Contenido de Azufre. Se han evaluado varias opciones para identificar el mejor método posible y más rentable para cumplir con esta norma.

Las três principales opciones que se han identificado y hemos considerado son las siguientes:

Equipar los buques con un sistema de limpieza de los gases de escape (conocido como scrubbers)

Utilizar combustible reglamentario bajo en azufre (gasóleo con bajo contenido de azufre – LSGO, por su sigla en inglés)

Utilizar gas natural licuado (GNL) reglamentario con bajo contenido de azufre

2. Utilizar combustible híbrido reglamentario con bajo contenido de azufre*.

El gasóleo híbrido es uno de los combustibles reglamentarios. Los buques de contenedores ONE se encuentran equipados para adoptar el gasóleo híbrido con bajo contenido de azufre sin requerir modificaciones especiales. Hemos identificado hasta el momento que ésta es una de las soluciones más realistas y rentables para permitir que ONE esté lista para el 1 de enero de 2020.

Estamos en conversaciones con los proveedores de bunkering para obtener las especificaciones.



ACCIONES Y POSTURA DE ONE

3. Equipar los buques con un sistema de limpieza de los gases de escape conocido como scrubbers

Podemos considerar tres maneras de implementar el uso de un sistema de limpieza de los gases de escape en los buques:

Readaptar los buques existentes instalándoles scrubbers

Instalar scrubbers en los buques nuevos

Fretar buques que tengan instalados los scrubbers

ONE cuenta con varios buques a los cuales se les puede instalar los scrubbers. Dado el gran tamaño del equipo, se deberá sacrificar una parte del espacio de carga en el buque para instalar el sistema de limpieza de los gases de escape.

Procedimiento de instalación:

- El buque queda atracado para poder instalar los scrubber, lo cual significa que el buque quedará fuera de servicio durante el tiempo necesario para realizar esta operación.
- La instalación normalmente requiere más de un mes, lo cual significa un tiempo de inactividad prolongado.

Dado que la construcción de un nuevo buque con scrubbers puede demorar entre 2 a 3 años después de la confirmación del pedido, ONE no podrá implementar esta opción a tiempo para poder cumplir con la norma que entra en vigencia en enero de 2020. Sin embargo, consideraremos esta opción para una posible próxima fase. ONE también está evaluando la posibilidad de fletar buques con los scrubbers ya instalados para así ampliar el número de buques de su flota que cumplen con la norma.

4. Utilizar gas natural licuado (GNL)*

El GNL es otra categoría de fueloil reglamentario que estamos considerando utilizar como una de las soluciones, ya que los buques tienen que estar específicamente equipados con un motor a GNL. Al igual que para un buque nuevo con scrubbers, para la construcción de un buque con motor a GNL se requiere entre 2 a 3 años, por lo que esta opción no permitiría que ONE estuviera lista para cumplir con la norma a partir de enero 2020.

Los servicios para los cuales ONE puede desplegar buques con motor a GNL también son limitados ya que la disponibilidad de instalaciones de abastecimiento o bunkering de GNL también son limitadas. Si bien nuestro plan de desplegar buques con motor a GNL no es nada concreto por el momento, estamos en el proceso de evaluación de esta opción a medida que se está analizando más a fondo el desarrollo de más instalaciones para bunkering de GNL.

¿Cuál es la situación general de la disponibilidad actual y futura de los bunkers de GNL y las instalaciones de servicios de bunkering de GNL a nivel mundial?

Actualmente existen instalaciones y proyectos en Europa y vemos algunos proyectos en desarrollo en Asia, como en Singapur y en el Japón.

IMPACTO OPERACIONAL

¿Existe algún impacto operacional?

El gasóleo con bajo contenido de azufre (LSGO por sus siglas en inglés) sería uno de los combustibles reglamentarios más utilizados y que estará ampliamente disponible especialmente para el 2020. Actualmente, la diferencia de precio en el mercado entre el fueloil con alto contenido de azufre (HSFO por sus siglas en inglés) y el LSGO es de aproximadamente \$150 a \$200 por tonelada métrica. Se espera que esta diferencia aumente a partir del 1 de enero de 2020 debido a la mayor demanda que habrá de LSGO y ello ciertamente tendrá un impacto en los costos operacionales.

¿Cuándo comenzará ONE a implementar del “2020 Límite Global de Contenido de Azufre”?

Aunque la norma entra en vigencia recién a partir del 1 de enero de 2020, ONE la implementará antes de la fecha de su entrada en vigencia, ya que se requiere de varios meses para pasar del fueloil no reglamentario al uso del fueloil reglamentario. Estamos revisando los detalles de esta norma durante este período para garantizar su total cumplimiento, lo cual será anunciado oportunamente a medida que vayamos avanzando.

LA POSTURA DE LA ALIANZA (THEA)

¿Ha habido conversaciones entre los miembros de la Alianza?

THEA está considerando cómo podemos enfrentar este desafío a nivel técnico y operacional, aunque el aspecto comercial de esta norma se decidirá en forma individual.

*Gasóleo híbrido reglamentario con bajo contenido de azufre: el gasóleo híbrido se refiere a un producto combinado con especificaciones como HFO, y/o a otros productos refinados en particular que no han sido utilizados como combustible, que no necesariamente caben dentro de las especificaciones tradicionales de MGO, MDO o RFO.

*Scrubber – Scrubber es el sistema para controlar la contaminación del aire eliminando el SOx de los tubos de escape

*GNL – significa gas natural licuado que contiene menor cantidad de SOx o NOx comparado con el combustible en el bunker del buque. El gas natural se licúa a una temperatura de -162° Celsius (-260° Fahrenheit) y el contenido sólido pasa a ser de seiscientos centésimas, adecuado para transporte y requiere un tanque especial para mantener la temperatura y controlar la presión.

[1] Fuente:

[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

Si tiene alguna pregunta, por favor comuníquese con su representante ONE más cercano.

AS ONE, WE CAN.

ONE

OCEANNETWORK EXPRESS

08.2018