

COMITÉ DE PROTECCIÓN
DEL MEDIO MARINO
77º periodo de sesiones
Punto 7 del orden del día

MEPC 77/7/9
16 septiembre 2021
Original: INGLÉS

Difusión al público antes del periodo de sesiones:

REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES

Factor de corrección en relación con los fangos para el cálculo del CII

Nota presentada por la India

RESUMEN

<i>Sinopsis:</i>	En el presente documento se propone que se incluya un factor de corrección en relación con los fangos con el fin de calcular con mayor exactitud las emisiones de CO ₂ en el marco del CII.
<i>Principio estratégico, si es aplicable:</i>	3
<i>Resultados:</i>	3.2
<i>Medidas que han de adoptarse:</i>	Véase el párrafo 11.
<i>Documentos conexos:</i>	MEPC 67/6, MEPC 75/7/15, MEPC 76/7/5 y resolución MEPC.282(70).

Introducción

1 La cantidad que figura en la nota de entrega de combustible representa la cantidad de combustible entregada a los buques. De esta cantidad, entre el 0,5 y el 2 % se elimina en forma de lodos y agua durante el proceso de purificación a bordo. Estos residuos suelen desembarcarse y, por tanto, no liberan emisiones de CO₂.

2 Esta cantidad de fangos/agua está dentro del error de medición de los métodos de medición de combustible a bordo, por lo que no es posible que se mida y contabilice con exactitud en las notificaciones diarias del consumo de combustible.

3 Hay diversos factores que afectan a la cantidad de fangos generados, entre ellos: a) la calidad de los combustibles líquidos, b) la compatibilidad con los combustibles líquidos existentes a bordo, c) el contenido de agua y d) la precipitación de asfaltenos en los tanques de combustible.

4 En el Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI se introdujeron enfoques ascendentes, incluidos también posteriormente en el Tercer Estudio de la OMI sobre los GEI y el Cuarto Estudio de la OMI sobre los GEI, para calcular las emisiones de CO₂, que toman el consumo específico de fueloil estimado junto con las cargas estimadas del motor para los cálculos. Sin embargo, este consumo específico de fueloil se encuentra en la entrada del motor y en el caso del fueloil purificado después de la eliminación del agua y los fangos. Por ello, los cálculos de las emisiones a bordo a efectos de comparación con las líneas de base que figuran en los estudios de la OMI sobre los GEI también deberían basarse en una condición similar, es decir, teniendo en cuenta la cantidad de combustible después de la eliminación de los fangos/contenido de agua.

5 En la resolución MEPC.282(70): "Directrices para la elaboración de un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)" se facilitan orientaciones para la recopilación de datos sobre el consumo de fueloil. Sin embargo, no se hace mención alguna sobre cómo ha de contabilizarse la cantidad de fangos y agua en el combustible.

Examen de los datos

6 A lo largo de todo el año 2020, se analizaron los datos de 40 buques de distintos tipos y tamaños con el fin de calcular las cantidades medias de fangos y agua generados en relación con la cantidad de combustible consumido a bordo.

7 En el cuadro 1 se resumen los resultados del estudio. Se observa que el total de fangos generados se sitúa entre el 1,17 % y el 2,28 % del total de combustible consumido.

Cuadro 1: Cantidad de fangos generados y eliminados en porcentajes del total de combustible consumido

Tipo de buque	Total de fangos generados / total de combustible consumido	Fangos incinerados / total de combustible consumido	Fangos eliminados en tierra / total de combustible consumido	Agua fangosa evaporada / total de combustible consumido
Granelero	1,17 %	0,17 %	0,75 %	0,22 %
Buque portacontenedores	2,78 %	0,00 %	2,74 %	0,02 %
Gasero	1,16 %	0,63 %	0,27 %	0,36 %
Buque tanque	1,73 %	0,84 %	0,03 %	0,93 %

Conclusiones y propuesta

8 Quien contamina debería pagar, y no hay concesiones al respecto. Ahora bien, no se debería penalizar a un buque por los fangos debido a que no contaminan y en su mayor parte se han desembarcado. Además, debería tenerse en cuenta que la cantidad de fangos y contenido de agua en los combustibles no liberan emisiones de CO₂.

9 Pueden considerarse las siguientes opciones con miras a corregir las emisiones de CO₂ en relación con el contenido de fangos/agua:

- .1 factor de corrección fijo del [0,5 %][1,0 %] de la cantidad total de combustible residual consumido durante el año de notificación; o
- .2 deducción de un 50 % del total de los fangos desembarcados por los buques durante el año de notificación.

10 En los casos en que la medición del combustible se realice mediante un caudalímetro cuya precisión de medición sea suficiente para proporcionar con exactitud el consumo de combustible real excluyendo los fangos/agua (es decir, un caudalímetro másico), el verificador encargado de la recopilación de datos sobre el consumo de fueloil podrá considerar que no es aplicable lo dispuesto en el párrafo 9.

Medidas cuya adopción se pide al Comité

11 Se invita al Comité a que tome nota del análisis y el factor de corrección propuesto que se facilita en el presente documento, examine las propuestas formuladas en los párrafos 9 y 10 que se basan en dicho análisis, y a que adopte las medidas que estime oportunas.
