



Viernes, 5 de diciembre de 2014

Boletín 1010 – 12/14 – Aspectos relacionados con la obtención de Fuel Oil Reglamentario para la Zona de Control de Emisiones de América del Norte (North American Emissions Control Area – ECA)

La Guía Provisional de la Agencia de Protección del Medio Ambiente (Environmental Protection Agency – EPA) sobre la No Disponibilidad de Fuel Oil Reglamentario para la Zona de Control de Emisiones de América del Norte prevé que los buques que entran en el Área de Control de Emisiones (Emission Control Area – ECA) “hagan todo lo posible para obtener combustible reglamentario”. La obligación de esforzarse se presenta cuando los buques han sido notificados (es decir, cuando reciben órdenes de viaje) que van a entrar en la ECA.

Los propietarios y operadores parecen estar centrados en las acciones que **no** son requeridas; MARPOL y la Guía Provisional de la EPA prevén que la demora, desviación, y el uso de combustibles destilados no son requeridos. Este enfoque, sin embargo, es demasiado ajustado.

Los propietarios y operadores deberían considerar hacer todo lo posible para elaborar y documentar planes para cumplir con la ECA, ya que en caso de que el gobierno de Estados Unidos investigue el no cumplimiento de las reglas de la ECA se pueda demostrar que existe suficiente evidencia de que los propietarios y operadores han cumplido con sus obligaciones. El Anexo VI Reglamento 18.2 de MARPOL, incorporado por referencia en una regulación federal en 40 CFR § 1043.100, y la Guía Provisional de la EPA requieren específicamente que los buques presenten pruebas de que han hecho todo lo posible para adquirir combustible reglamentario. Parece que es típico dentro de la industria que los propietarios y operadores contraten agentes de bunker quienes a su vez realizan consultas por correo electrónico, teléfono, mensajes instantáneos o mensajes de texto a proveedores de bunker. No es habitual, sin embargo, que los agentes de bunker mantengan registros completos de todas las investigaciones. Tal vez, y a petición de los propietarios u operadores cautelosos, los agentes de bunker pueden facilitar mensajes electrónicos de una sola frase simplemente indicando algo así como “LSFO no está disponible”. ¿Este correo electrónico es prueba suficiente de que los propietarios y operadores han hecho todo lo posible para adquirir combustible reglamentario?

Probablemente no. En primer lugar, los propietarios y operadores deben demostrar que han contratado los servicios de agentes de bunker para buscar combustible reglamentario tan pronto como sea razonablemente posible después de que los buques reciban órdenes de viaje para entrar en la ECA. El control de estas operaciones debe documentarse mediante correos electrónicos o en agendas telefónicas custodiados por los propietarios y los operadores. En segundo lugar, los propietarios y operadores, independientemente de si contratan los servicios de agentes de bunker, deben demostrar que han buscado combustible reglamentario con cada posible proveedor en cada puerto a lo largo de la ruta de viaje programada hasta que se haya recibido combustible reglamentario (o los buques salgan de la ECA). Estas consultas deben estar **ampliamente documentadas**. Si se han contratado agentes de bunker, entonces los propietarios y operadores deben solicitar a los agentes de bunker que elaboren estos registros completos y los entreguen a los propietarios y operadores. Estos registros completos deben incluir, por lo menos, los nombres de todos los agentes de bunker con quien se ha contactado



en cada puerto junto con la ruta de viaje prevista, las fechas en que se pusieron en contacto, y la base de conocimiento de que el combustible reglamentario no está disponible (por ejemplo, “el proveedor de bunker XYZ informa al agente de bunker ABC por teléfono el [día, mes] que LSFO no está disponible en el puerto DEF en o alrededor [día, mes]” o “Basándose en las consultas anteriores del agente de bunker ABC al proveedor de bunker XYZ el [día, mes] en relación a distintos buques y viajes, el agente de bunker ABC está al corriente de que no hay LSFO disponible en el puerto DEF en o alrededor [día, mes]. En tercer lugar – y al parecer los propietarios, operadores y agentes de bunker pasan completamente por alto este punto – cuando el combustible reglamentario no está disponible, los propietarios y operadores, así como sus agentes de bunker, deben documentar sus búsquedas para el “próximo combustible más limpio posible” (es decir, combustible con bajo contenido de azufre) para reducir las emisiones.

Sabemos que, a pesar de las evaluaciones del gobierno estadounidense, el combustible reglamentario no está fácilmente disponible en la ECA de Norteamérica. Este hecho se debe considerar al elaborar los registros completos para documentar que ha sido una prioridad y se ha hecho todo lo posible para comprar combustible reglamentario para los propietarios y operadores. Dicha documentación probablemente será aún más importante cuando el límite de azufre de los combustibles de uso marítimo en la ECA se reduzca de nuevo el 1 de enero de 2015 al 0,1%.

Recomendamos a los propietarios y operadores (es decir, a los Miembros del Club) que insistan que sus agentes de bunker preparen pruebas documentales completas en las que se indique se ha hecho todo lo posible para adquirir combustible reglamentario. Si los propietarios u operadores no contratan a agentes de bunker y en su lugar llevan a cabo sus propias búsquedas de combustible reglamentario, entonces deberán mantener también sus propios registros completos.

Desde la sede de la EPA se presentará un informe que advertirá a los propietarios de buques se reforzará la aplicación de las nuevas normas en el primer trimestre de 2015, una iniciativa que la Agencia piensa está apoyada por la mayoría de los propietarios de buques responsables. El comunicado de la Agencia se produce en medio de sugerencias de que las sanciones civiles en caso de incumplimiento con los estándares más bajos podrían ser incrementadas, dada la importante ventaja competitiva obtenida por los propietarios que se saltan la regla y queman HSFO, o LSFO este año, y han obtenido un coste significativamente inferior. Esperamos que se produzca un incremento en las inspecciones de la USCG durante el primer trimestre de 2015, junto con una rápida aplicación pública de dicha acción para las partes que violen esta norma. También parece que entre los armadores se está desarrollando un interés por utilizar depuradoras en lugar de LSFO como una alternativa para el cumplimiento a largo plazo y a un coste más bajo.

Fuente de información:

Robert O'Connor
Associate, Montgomery McCracken Walker & Rhoads LLP