

# Sistemas MRV (UE) y DCS (OMI)

Manuel Carlier  
Director General de ANAVE

VII Congreso GASNAM – Madrid, 11 abril 2019 – 12.45 h

# ANAVE representa a



- 41 empresas navieras y armadoras
- Que operan más del 90% de la flota mercante de control español.
- Unos 200 buques, con casi 4 millones de GT.

# ANAVE es miembro de



International  
Chamber of Shipping  
Shaping the Future of Shipping



**ECSCA**  
European Community Shipowners' Associations

**BIMCO**



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

**CEOE**

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE  
ORGANIZACIONES EMPRESARIALES



# Posición del sector naviero internacional



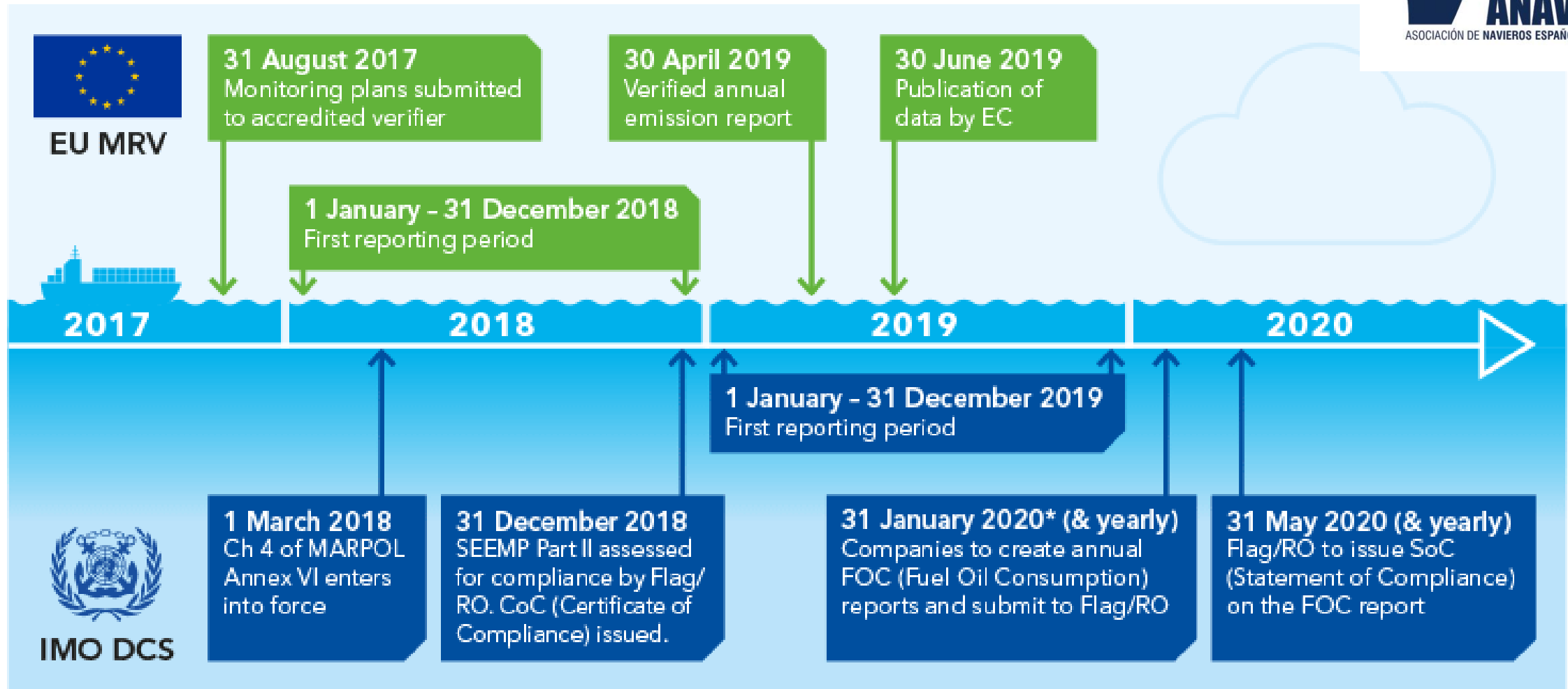
- El transporte marítimo fue, en 2013, el **primer sector económico en contar con una normativa global y obligatoria para reducir sus emisiones de CO<sub>2</sub>**:
  - Plan de gestión de la eficiencia energética (SEEMP) para todos los buques
  - Índice de Eficiencia energética de proyecto (EEDI) para los de nueva construcción.
- El sector está **totalmente comprometido** con la reducción de sus emisiones de CO<sub>2</sub>, y, en particular, con la consecución de los ambiciosos **objetivos de reducción** acordados por la OMI (en ambos casos con referencia a 2008):
  - Reducción en un **40%** de las emisiones por t x km para 2030.
  - Reducción absoluta de un **50%** de las emisiones totales para 2050.
- ... y con **avanzar hasta la plena descarbonización** del transporte marítimo lo antes posible en este siglo.

# Posición del sector naviero internacional



- Aunque la OMI ya ha llevado a cabo tres estudios sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> de los buques y va a comenzar un cuarto, **disponer de datos lo más precisos posibles**, clasificados por tipos y tamaños de buques, a partir de datos suministrados directamente por los armadores, permitirá llevar a cabo con la mayor garantía la **selección de las medidas más adecuadas a corto, medio y largo plazo para conseguir los objetivos establecidos**.
- Por tanto, **el sector naviero apoya plenamente los objetivos y los detalles del sistema de recopilación de datos DCS de la OMI**, que ha comenzado en 2019.
- Para un sector tan internacional y globalizado como el transporte marítimo, la mera existencia de normas o regímenes diferentes en distintos países o zonas geográficas **resulta un inconveniente, que es preferible evitar**.
- En concreto, **el sistema MRV de la UE contiene diferencias muy importantes con el de la OMI que, a nuestro entender, no aportan valor añadido ninguno**, por lo que **se debería alinear completamente con el DCS**.

# Calendarios de arranque diferentes (pero eso ya no tiene arreglo)



\*The IMO DCS regulations requires companies to submit the FOC by end-March 2020 (and yearly), but DNV GL, as an RO, will strongly recommend earlier submission to rectify possible errors/non-compliance and ensure timely issuance of the SoC

# MRV (UE) y DCS (OMI) - Principales diferencias

	MRV (UE)	DCS (IMO)
Ámbito aplicación	Solo viajes desde/hacia puertos UE y en el interior de los mismos	Viajes internacionales (extensible al cabotaje nacional por los Estados)
Plan de monitorización	Aprobado por verificador acreditado. Por viaje y por año.	Incluido en SEEMP. Solo anual.
Parámetros a monitorizar	Además de los previstos por DCS: Carga transportada. Indicadores eficiencia energética.	Datos del buque, consumo de combustible, distancia recorrida, tiempo fuera de atraque.
Destinatario de la información	Comisión Europea, por medio de EMSA (THETIS MRV)	Estado de bandera u organización reconocida (OR).
Verificación y certificación	Verificador acreditado	
Publicación datos	Individuales por buque (comienza 30 junio 2019)	Solo de datos agregados. No datos de cada buque.

# Propuesta de “alineamiento” de la Comisión

## Se alinean

- **Definiciones** de:
  - Empresa (obligada a informar)
  - Periodo de notificación
  - Peso muerto
  - Etc.
- Informar sobre la **carga transportada** pasa a ser **voluntario**.

## Se mantienen diferencias en

- **Alcance:** solo viajes desde/hacia puertos UE.
- Informes **por viaje** y anual.
- Exigencia de **verificador** acreditado.
- Datos no confidenciales, **publicables a nivel de buque**.





# Conclusiones del sector naviero internacional

- A nuestro entender, la Comisión
  - Ha hecho **oídos sordos a las críticas de todo el sector al sistema MRV.**
  - **Ha evitado mojarse** contra los elementos polémicos que en su momento incluyó el Parlamento Europeo.
  - Y **ha dejado en manos del Consejo de Ministros la iniciativa** de modificar más elementos para alinearse verdaderamente con el sistema de la OMI.
- Su propuesta es **inaceptable para el sector.** Como mínimo se deberían eliminar:
  - Los **informes por viaje.**
  - La **exigencia del verificador.**
  - La posibilidad de publicar **datos de cada buque individual.**

# Riesgo del papel del verificador



- La exigencia de un **verificador acreditado** proviene de la aplicación del **sistema de comercio de emisiones** de la UE (*Emissions Trading Scheme*, ETS).
- En ese contexto tiene sentido, porque de los datos aportados por las empresas se derivan directamente **obligaciones económicas** para las mismas. Pero **ese no es el caso en el sistema MRV**.
- En la OMI el procedimiento tradicional es que el responsable de verificar el cumplimiento por los buques es el **Estado de Bandera** (aunque en ocasiones pueda delegar en Organizaciones Reconocidas). **¿La UE "no se fía" de las Administraciones de bandera para verificar los datos de emisiones?** ¿Y sí para materias como SOLAS o MARPOL?
- **La existencia del verificador, *per se*, no aporta nada.**

# MRV – Sólo viajes UE e informes por cada viaje

- En el MRV hay que separar las emisiones según orígenes/destinos. **¿Para qué?**
- Informar por cada viaje supone una carga burocrática muy importante para líneas de TMCD. **¿Para qué?**

