

Descargas de agua de lavado de depuradores de buques y su impacto en los puertos del Caribe

Un número cada vez mayor de barcos están equipados con sistemas de limpieza de gases de escape, “depuradores” o *scrubbers*, como una forma de cumplir con el límite global de azufre de combustible para el año 2020 de la Organización Marítima Internacional (OMI). Los depuradores eliminan el azufre de los gases de escape de los barcos rociando una solución amortiguadora (generalmente agua de mar) sobre ellos y luego descargan el agua de lavado por la borda, a menudo sin tratamiento. El agua de lavado es más ácida que el agua de mar circundante y contiene hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAH, por su sigla en inglés), material particulado, nitratos, nitritos y metales pesados, incluidos níquel, plomo, cobre y mercurio.

Los puertos del Caribe se verán particularmente afectados por los impactos de esta vía de cumplimiento en el ambiente marino (ver mapa a continuación). Un nuevo informe del ICCT que evalúa las descargas globales de agua de lavado de barcos equipados con depuradores encuentra que, en un año típico para el transporte marítimo mundial, se espera que se descarguen casi 300 millones de toneladas (Mt) de agua de lavado de depuradores en los principales puertos del mundo.¹ Pero una parte desproporcionada de esas descargas se producirá en el Caribe debido a la gran cantidad de cruceros que navegan por la región.

¿CUÁNTA AGUA DE LAVADO SE ESPERA EN LOS PUERTOS DEL CARIBE?

- » **Georgetown, Islas Caimán:** 41,8 Mt, 100 % de cruceros. Esto solo representa el 14,1 % de todas las descargas en puerto a nivel mundial.
- » **Freeport, Bahamas:** 5,5 Mt, 74 % de cruceros
- » **Nassau, Bahamas:** 4,8 Mt, 99 % de cruceros
- » **Port Everglades, Estados Unidos:** 3,2 Mt, 98 % de cruceros

¹ El estudio se basa en el tráfico de barcos de 2019, como una línea de base anterior a COVID-19, y considera los barcos que tenían o se esperaba que tuvieran depuradores instalados para fines de 2020. Basado en Clarksons Research Portal, World Fleet Register, referenciado en junio de 2020. Consulte <https://www.clarksons.net/portal>. Por lo tanto, las proyecciones del estudio suponen un regreso a los niveles de operaciones previas a la pandemia por parte de la industria de cruceros en el Caribe.

¿POR QUÉ EL CARIBE ESTÁ ESPECIALMENTE EN RIESGO?

El agua de lavado de los depuradores es caliente y ácida y se descarga en áreas con sistemas de arrecifes de coral que ya están afectados por el calentamiento y la acidificación de los océanos. También se esperan descargas de agua de lavado en varias Zonas Marinas Particularmente Sensibles (PSSA, por su sigla en inglés), designadas por la OMI en todo el mundo, incluidos los Cayos de Florida (EE. UU.), Sabana-Camaguey (Cuba), y Saba Bank, (Caribe neerlandés). El PSSA de los Cayos de Florida está destinado a ser protegido porque contiene sistemas de arrecifes de coral amenazados y que enfrenta más de 2 Mt de descargas al año. Actualmente, Estados Unidos solo restringe el uso de depuradores en los puertos de California, Connecticut, Hawái y en Seattle, Washington.

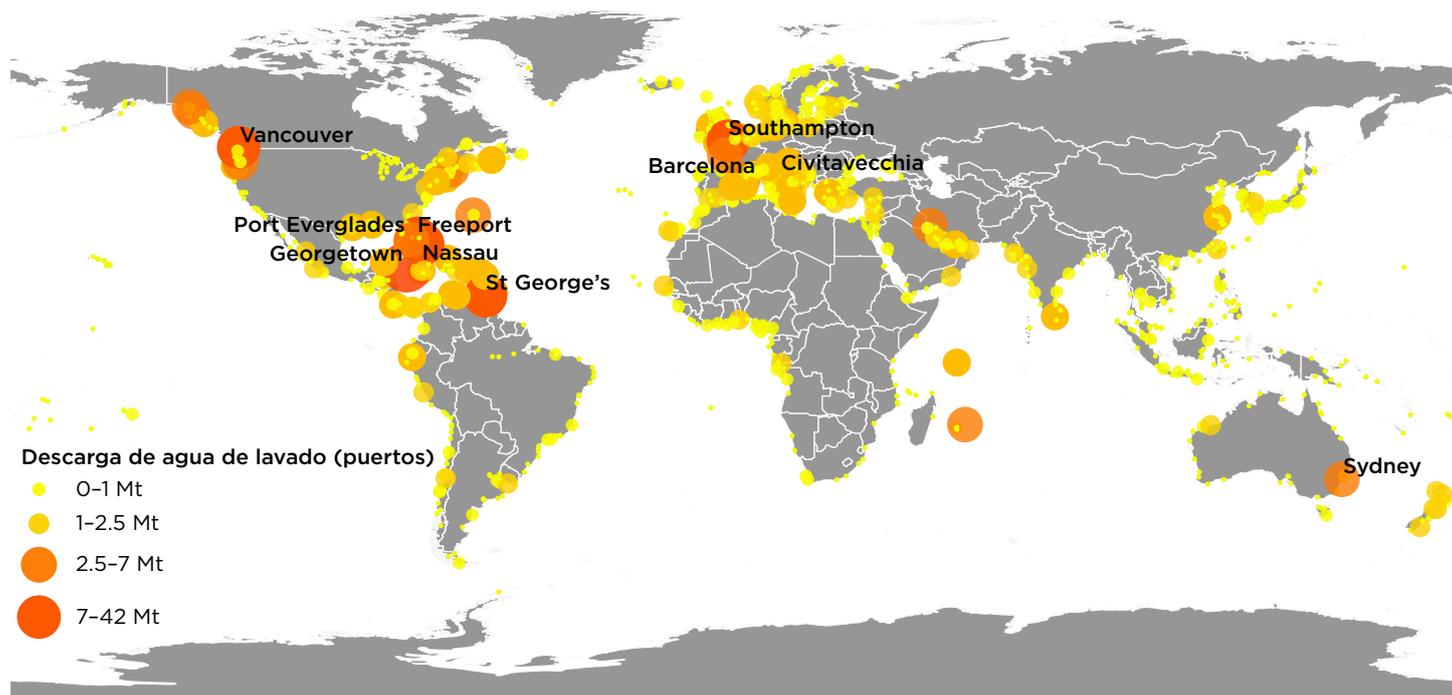


Figura 9. Descargas de agua de lavado del depurador dentro de 1 milla náutica del puerto

CONTRIBUCIONES DE CRUCEROS

Los cruceros representan el 96 % o más de las descargas en siete de los diez puertos con las descargas totales de agua de lavado más altas del mundo. En gran parte, esto se debe a que los cruceros se detienen y permanecen inactivos en los puertos durante el 25 % de su tiempo de operación. Además, cuando están en el puerto, el estudio encuentra que los cruceros están quemando más combustible porque consumen un promedio de tres veces más energía por hora que los petroleros y seis veces más que los portacontenedores.

IMPACTO DE LA NORMATIVA VIGENTE

El estudio encuentra que las políticas vigentes a junio de 2020 ya evitan 421 Mt de descargas de depuradores en las aguas nacionales y puertos de 16 países, y estas evitan más de la mitad del agua de lavado que de otro modo se habría descargado en las aguas de estos países. Hasta y a menos que la OMI prohíba internacionalmente la descarga de depuradores, los gobiernos nacionales y subnacionales como los del Caribe pueden tomar medidas uniéndose a otros países y prohibiendo las descargas

de depuradores en sus aguas territoriales. Singapur y Egipto, por ejemplo, estuvieron entre los primeros países en prohibir el agua de lavado en sus puertos, y esta acción ayudó a reducir las descargas de agua de lavado en sus territorios en un 69 % y 67 %, respectivamente.

DETALLES DE LA PUBLICACIÓN

Título: *Global scrubber washwater discharges under IMO's 2020 fuel sulfur limit*

Autores: Liudmila Osipova, Ph.D., Elise Georgeff, y Bryan Comer, Ph.D.

Descargar: <https://theicct.org/publications/global-scrubber-discharges-Apr2021>

Contacto: Liudmila Osipova, l.osipova@theicct.org; Bryan Comer, bryan.comer@theicct.org

www.theicct.org

amerialatina@theicct.org

[twitter @theicct_latam](https://twitter.com/theicct_latam)

