



## AMPLIACIÓN A LA RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/182

06/06/2019

1436

**AUTOR/A:** LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA, Juan Antonio (GCUP-EC-GC)

### RESPUESTA:

Como continuación a la respuesta registrada de entrada en esa cámara con el nº2329, de fecha 4/07/2019, se traslada lo siguiente.

Las emisiones de contaminantes al aire del transporte marítimo internacional están reguladas por la Organización Marítima Internacional (OMI), a través del Anexo VI del Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques (MARPOL), que se firmó originalmente mediante Protocolo al Convenio original en septiembre de 1997 y entró en vigor en mayo de 2005. El Anexo VI estableció los primeros estándares globales para el contenido de azufre de los combustibles marinos y las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) de los nuevos motores de barcos. En octubre de 2008 el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (MEPC) acordó por unanimidad revisar y fortalecer las normas de emisión en el Anexo VI. El Anexo VI revisado entró en vigor el 1 de julio de 2010.

El primer límite global de azufre en los combustibles marinos se fijó en el 4,5 %. Según el Anexo revisado, este límite se redujo al 3,50 % en 2012, y se reforzará aún más al 0,50 % en 2020. Como alternativa al uso de combustibles con bajo contenido de azufre, los buques pueden usar sistemas de limpieza de gases de escape o utilizar otros métodos para limitar sus emisiones de azufre.

Por otro lado, existen Directivas de la Unión Europea (UE) específicas para regular el contenido de azufre de los combustibles marinos, siendo la última la Directiva 2009/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 98/70/CE en relación con las especificaciones de la gasolina, el diésel y el gasóleo, se introduce un mecanismo para controlar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, se modifica la Directiva 1999/32/CE del Consejo en



relación con las especificaciones del combustible utilizado por los buques de navegación interior y se deroga la Directiva 93/12/CEE.

Esta normativa europea se ha trasladado al ordenamiento nacional a través de varios Reales Decretos, siendo el último el Real Decreto 1088/2010, de 3 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocarburantes y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

Así, la normativa europea (y los Reales Decretos españoles) establece una regulación más restrictiva que el Anexo VI del MARPOL para las Áreas de Control de Emisiones de Azufre (SECA) europeas (Báltico y Mar del Norte) y para los buques de pasajeros en servicios regulares efectuados desde o hacia puertos comunitarios. En este último caso, el límite de azufre es el 1.5%. Además han establecido para la comercialización de los gasóleos de uso marino a partir del 1 de enero de 2011 el límite del contenido máximo autorizado de azufre en 10 mg/kg.

Las emisiones de NOx están controladas por estándares de emisión para los nuevos motores de barcos. Los estándares de Nivel I se aplican a todos los motores nuevos a partir de enero de 2000. El Anexo VI revisado de 2008 establece nuevos estándares de Nivel II que se aplican a partir de 2011 y reducirá las emisiones en un 16-22 % (en relación con el Nivel I). También establece estándares de Nivel III que reducirán las emisiones de los motores nuevos en aproximadamente un 70 % (en relación con el Nivel II), que se aplicarán solo en las áreas especialmente designadas para el control de emisiones de NOx (NECA) a partir de enero de 2021.

No obstante, se cree necesario plantear, en el seno de la OMI, la designación de una zona combinada de control de las emisiones para NOx y SOx para el Mar Mediterráneo con la que se comprometan todos los países ribereños del mismo.

Finalmente, cabe señalar que el 18 de marzo de 2019 tuvo lugar en la sede de la Comisión Europea en Madrid la Conferencia Internacional “Reducir la contaminación del aire de los barcos en el Mar Mediterráneo”, organizada por Transport&Environment y diversas ONGs.

En esta Conferencia se expusieron las ventajas que ha tenido hasta la fecha la declaración de la SECA y NECA del Mar del Norte. La Conferencia fue inaugurada por el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, del Ministerio de Fomento, D. Pedro Saura, que en su intervención se mostró favorable a la creación de una zona de control de emisiones en el Mediterráneo, siempre que se realizara en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI). Esto es, siempre que afecte por igual a todos los buques.





En el seno del Convenio de Barcelona, del que España es parte, ya se han abordado trabajos técnicos para realizar un estudio de viabilidad de la posible SECA en el Mar Mediterráneo. Este estudio ha sido presentado en la reunión de puntos focales del Centro Regional de Respuesta de Emergencia a la Contaminación Marina para el Mar Mediterráneo –REMPEC- (11 al 13 de junio de 2019), al que ha asistido España, aunque centrado solo en SECA. En la reunión se ha acordado una hoja de ruta que pretende aprobarse en la COP 21 (Conferencia 21 de las partes de Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)) del Convenio de Barcelona (Nápoles, diciembre 2019), que supone dos años más de estudios (2020-2021), el cierre de la propuesta consensuada entre todos los Estados mediterráneos en la COP 22 (diciembre 2021) y la presentación formal a la OMI en enero de 2022, con vistas a que se discuta en el Comité MEPC de la OMI en abril de 2022, y entre en vigor a partir de marzo de 2024.

Además, el Ministerio para la Transición Ecológica ha participado en una reunión de alto nivel el pasado 26 de junio con Italia, Francia Chipre, Croacia, Eslovenia Grecia, Malta y la Comisión Europea para liderar la propuesta de SECA en el Mediterráneo y mandar un mensaje común en la COP 21. Italia, Francia, Eslovenia y España dan su completo apoyo a la iniciativa e incluso apoyan extenderla a una NECA, mientras que Grecia, Chipre, Croacia y Malta expresaron el apoyo pero con cautelas.

Madrid, 28 de agosto de 2019