

**NOTA SOBRE LA ENTRADA EN VIGOR DE LOS NUEVOS LÍMITES AL
CONTENIDO DE AZUFRE DE LOS COMBUSTIBLES MARINOS
EN LAS ECAs A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 2015**

El sector naviero, por medio de su asociación europea (ECSA) solicita el apoyo de los Estados miembros para encontrar una solución razonable que permita aplicar la Decisión de la Comisión 2010/769/EU a los buques metaneros en las ECAs durante las maniobras de entrada o salida en puerto.

Este asunto resulta de especial importancia para las empresas navieras españolas, que operan casi el 30% de los buques gaseros controlados por navieras comunitarias (12 buques con 1,2 millones de GT).

El 14 de diciembre de 2010, tras casi un año de trabajo, se publicó en el DOUE una Decisión de la Comisión de fecha 13.12.2010 que estableció *“los criterios aplicables para que los buques de transporte de gas natural licuado empleen métodos tecnológicos como alternativa a la utilización de combustibles de uso marítimo con un bajo contenido de azufre”*. Esta decisión viene fundamentada tanto en la Directiva 1999/32/EU enmendada por la Directiva 33/2005, como en el Anexo VI al Convenio MARPOL, que permiten explícitamente que los objetivos de reducción de emisiones se consigan mediante procedimientos alternativos al uso de combustibles de bajo contenido de azufre.

Como consecuencia de dicha Decisión, para cumplir la exigencia (impuesta por la mencionada Directiva, de emplear combustible con un contenido máximo de 0,1% de azufre mientras estén atracados en puertos de la UE), los buques que transportan gas natural (metaneros) **pueden optar por utilizar una mezcla de combustible de uso marítimo y de gas natural evaporado**, siempre que la reducción de emisiones de azufre conseguida sea al menos equivalente a la que se obtendría utilizando combustible de 0,1%.

Esta Directiva 33/2005 fue nuevamente modificada en 2012 mediante la Directiva 33/2012, que incorpora al ordenamiento jurídico comunitario las modificaciones al Anexo VI del Convenio MARPOL que entraron en vigor el 1 de julio de 2010. Como consecuencia, **a partir del 1 de enero de 2015**, todos los buques, durante su navegación por Zonas de Control de Emisiones (ECAs), deberán utilizar combustibles con contenido de azufre igual o inferior al 0,1% (el mismo límite que se permite actualmente a los buques atracados en los puertos europeos).

Mediante la Decisión de la Comisión de 2010, antes indicada, se aprobó un “método de equivalencia” para los buques metaneros y se deja constancia de que el mismo cumple el objetivo de emisiones que se obtendría quemando combustibles marítimos con contenido de azufre del 0,1%. Por tanto, **entendemos que esta misma Decisión debería ser válida** (sin necesidad de modificación ni ampliación de ningún tipo) **para su aplicación por estos mismos buques durante su navegación por las ECAs. Este método consigue que las emisiones de azufre sean, de media, inferiores a las máximas establecidas en la Directiva y el Convenio MARPOL**, aunque durante las maniobras de entrada y salida de puerto, en algunos tipos de metaneros

Dr. Fleming, 11-1ºD

28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

Fax. +34 91 457 97 80

anave@anave.es

www.anave.es

(especialmente los propulsados por calderas y turbinas), podrían ser superiores durante un corto periodo de tiempo.

Sin embargo, los servicios jurídicos de la DG ENV de la Comisión rechazan esta posibilidad y están analizando otras posibles vías legales, básicamente, modificación de la Directiva (para lo cual ya no habría tiempo antes del 1 de enero de 2015), o el uso de **actos delegados**.

Hasta hoy, todos los registros muestran que la seguridad y el rendimiento medioambiental de los buques metaneros de turbinas han sido excelentes. Por lo tanto, **pedimos que se adopte un enfoque pragmático y el apoyo de la Administración española al uso de este método de reducción “equivalente”, teniendo en cuenta los siguientes elementos adicionales:**

- a. Se trata de un método que ya ha sido aprobado por la UE como método equivalente de reducción de emisiones. Además, su aplicación ha demostrado ser muy satisfactoria hasta hoy, y todos los buques metaneros están equipados para realizar mediciones continuas de sus consumos.
- b. Es la alternativa **más segura** para la operación de este tipo de buques, ya que la adaptación de las calderas de alta presión que utilizan los buques metaneros afectados, para quemar combustibles más ligeros, como gasóleo marino (MGO), con menor contenido de azufre pero también con mucha mayor volatilidad, genera un mayor riesgo de explosión debido al menor punto de ignición del MGO. De hecho, estas razones de seguridad fueron la base para la adopción de la Decisión de 2010 antes mencionada.
- c. El **impacto medioambiental global sería insignificante**. Efectivamente, la flota mundial de metaneros con turbinas suma 269 buques, construidos hasta 2010 (los buques construidos desde entonces utilizan motores duales que no tienen ningún problema para cumplir la Directiva). De estos 269 buques, en 2012, sólo un 10% hicieron alguna escala en puertos situados en ECAs de la UE. Sólo 6 buques hicieron más de 5 escalas en estos puertos.

Adicionalmente, no sólo se lograrían, en promedio, unas emisiones de SO_x inferiores a las máximas permitidas, sino que se reducirían drásticamente las emisiones de NO_x, hasta un 20% las de CO₂ y prácticamente un 100% las de materia particulada (en comparación con los combustibles marinos con bajo contenido de azufre).

Se adjunta nota con la posición de ECSA (Asociación Europea de empresas navieras) sobre este asunto, que coincide plenamente con la arriba expresada, y que incluye un estudio de la Sociedad de Clasificación DNV sobre la verificación de las emisiones de azufre de buques gaseros durante su navegación en las zonas de control de emisiones (en inglés).