

## DISCURSO PARA LA CONFERENCIA INTERNACIONAL PARA REDUCIR LA CONTAMINACIÓN AÉREA POR LAS EMISIONES DE LOS BUQUES EN EL MAR MEDITERRÁNEO

### COMPROMISO DE ESPAÑA CON LA LUCHAS CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

- **El gobierno de España está profundamente comprometido con la lucha contra el cambio climático**, la descarbonización de la economía y la reducción de los gases de efecto invernadero. **La Agenda del Cambio**, un documento que establece la guía de acción de Gobierno y que se alinea con las reformas contemplada en la **Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas**, aborda sin ambages el desafío del cambio climático.
- **Como parte de esa Agenda de Cambio, el Consejo de Ministros recientemente aprobó un “paquete de energía y clima”**, compuesto por el **anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética**, en el que se fijan objetivos de emisiones de gases de efecto invernadero y la vertebración de las políticas energéticas, y un **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima** como principales instrumentos para complementar y desarrollar la Ley.
- **En efecto, el necesario proceso de transformación del conjunto de la economía exige un marco regulatorio adecuado** que aporte incentivos y certidumbre en cuanto al proceso de transición a un modelo bajo en carbono, con objetivos e instrumentos que nos permitan mejorar la eficiencia energética, promover la energía renovable y la reducción de residuos y, cumplir con el **Acuerdo de París y los compromisos europeos**.

### NUEVO LÍMITE MUNDIAL DE LA OMI AL CONTENIDO DE AZUFRE

- **La comunidad marítima internacional, como es lógico, también se ha adherido a esos compromisos** y a la adopción de iniciativas encaminadas a favorecer un transporte marítimo más sostenible y respetuoso. En ese sentido, en los últimos 15 años ha venido trabajando en uno de los puntos más exigentes: **la reducción de las emisiones de los buques, con especial atención a los óxidos de azufre y los óxidos de nitrógeno, los cuales representan los riesgos más importantes para el medio ambiente y la salud de los seres humanos**.
- **En esa estrategia, España, junto al resto de países miembros de la Unión Europea, ha contribuido de forma sustancial en la toma de decisiones** dirigidas a adoptar normas más restrictivas referidas a ese aspecto en particular: el control de las emisiones de azufre.
- **Por eso, tenemos que felicitarnos de la histórica decisión adoptada por la Organización Marítima Internacional (OMI) de implantar un límite mundial del contenido de azufre de 0,50% en masa a partir del 1 de enero de 2020** frente a una limitación general en la actualidad del 3,5%.

- **La inminente entrada en vigor del nuevo límite de azufre supone un reto para el sector marítimo en su conjunto.** Su implantación y aplicación no es tarea sencilla. Por ello, la OMI ha venido trabajando en la elaboración de una serie de medidas adicionales que apoyen la implantación de modo que los Estados dispongan de medios que permitan la aplicación eficaz de la regla y un cumplimiento uniforme, especialmente con miras a la supervisión por parte del Estado rector del puerto.
- Por tanto, la aplicación del nuevo límite de azufre implica un reto doble:
  1. **para el sector naviero, que asume nuevas exigencias;** en ese sentido quiero recalcar que, para cumplir con los nuevos límites de contenido de azufre, una de las opciones es el **uso de combustibles alternativos**. De hecho, España ha promovido activamente la **utilización del Gas Natural Licuado en el ámbito de la movilidad, incluido en ella el transporte marítimo.**
  2. **y para la administración pública, que tiene que dotarse de recursos adicionales para verificar el cumplimiento uniforme de los nuevos requisitos.** A este respecto, les quiero asegurar que la administración marítima española está preparada para hacer frente a este desafío.

#### CREACIÓN DE UN ÁREA DE CONTROL DE EMISIONES EN EL MAR MEDITERRÁNEO

- Ahora bien, los objetivos de esta “Conferencia Internacional para Reducir la Contaminación Aérea por las Emisiones de los Buques en el Mar Mediterráneo” son aún más ambiciosos. **Se persigue la creación de un Área de Control de Emisiones en este ámbito, es decir, conformar una zona marítima especial en la que los buques estén obligados a usar combustible con un contenido de azufre inferior al 0,10% en masa.** Dentro de ese objetivo, España quiere agradecer el esfuerzo realizado por **Francia** para liderar este movimiento y decir que apoya la creación de esta Área. **Ahora bien, lo apoya con dos condiciones:**
  - a) **que todos los países costeros del Mar Mediterráneo lo apoyen,** es decir, incorpore tanto a los países de la vertiente norte como de la ribera africana del sur del Mediterráneo
  - b) **y se discuta y apruebe dentro de la Organización Marítima Internacional.**

Así es como ha sucedido con las Áreas de Control de Emisiones del Mar del Norte y Mar Báltico para óxidos de azufre y, más recientemente, para óxidos nitrosos, y así debe suceder con el Área de Control de Emisiones en el Mar Mediterráneo.

- Las **razones** para que así sea creemos son muy comprensibles:
  1. **Restringir el establecimiento de una ECA a aguas de países europeos, como una iniciativa de la Unión Europea, sin que lo suscribieran los países de la costa africana, no redundaría en ningún beneficio en la reducción de emisiones y perjudicaría a nuestros puertos y sector marítimo.** En efecto, dada la proximidad de las rutas, gran parte del tráfico marítimo se desviaría más allá de las aguas de responsabilidad de los países europeos creando una distorsión en las rutas de navegación en el Mediterráneo con un impacto negativo para España y sin ningún efecto en la lucha contra el cambio climático.
  2. **Por otro lado, creemos que debe adoptarse como una medida internacional dentro de la Organización Marítima Internacional** porque a lo largo del Mediterráneo y el Estrecho de Gibraltar transcurre una gran parte del tráfico marítimo internacional entre los países de Asia y Oriente Medio con los países de Europa y América y viceversa.
  3. **Las Áreas de Control de Emisiones se aprueban por la Organización Marítima Internacional en virtud de las previsiones contenidas en el Anexo VI del Convenio Internacional MARPOL que previene la Contaminación Marina de los buques. En ese sentido, hay que tener en cuenta que, hasta la fecha, Argelia, Libia, Egipto, Israel, Líbano, Albania y Bosnia no han ratificado el Convenio de 1997.** A este respecto, es fundamental la contribución que países como España puedan ofrecer en materia de cooperación técnica para incrementar la sensibilización y conocimiento técnico en estos países. Precisamente, éste es uno de los objetivos que persigue nuestro nuevo convenio de cooperación técnica con la OMI que esperamos poder firmar en los próximos meses.
- **Por ello debemos trabajar conjuntamente, y la jornada de hoy es un buen ejemplo, en este esfuerzo para sensibilizar a esos países para que firmen ese Convenio Internacional** y tomen también la iniciativa de reducir emisiones en el “Mare Nostrum”.
- **Los problemas climáticos y ecológicos, como los demográficos o los financieros, no los pueden resolver los estados nacionales por sí solos. Se tiene que hacer desde un marco de cooperación institucionalizada de los Estados. Es decir, para que sea efectivo tiene que haber un compromiso a nivel global de modo que todos acepten las nuevas normativas y reglas de supervisión.** Por esta razón, España espera crear una ECA en el Mar Mediterráneo. Ahora bien, con el apoyo de todos sus países costeros y con la aprobación de la OMI.

Muchas gracias.