



De la Encina recibe a los representantes de la Asociación Nacional de Agentes MARPOL (ANAM)

Puertos del Estado ha elaborado un modelo y una guía de las prescripciones particulares del servicio portuario de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga

- **La guía y el modelo de pliego de prescripciones particulares servirán de referencia a las Autoridades Portuarias.**

15-11-2019 (Ministerio de Fomento). El presidente de Puertos del Estado, Salvador de la Encina, acompañado por el director de Explotación, Leandro Melgar, recibió a Rubén Barros, Manuel Piedra y María Jesús Ocampos, representantes de la Junta directiva de la Asociación ANAM, que agrupa a las empresas que centran su actividad en la recogida y gestión de los residuos generados por los buques, denominados MARPOL. Entre las principales cuestiones planteadas por la asociación destaca la relativa a las tarifas que abonan las Autoridades Portuarias a los prestadores del servicio de recepción de desechos generados por el buque.

De la Encina puso en conocimiento de los representantes de ANAM que Puertos del Estado ha elaborado una guía y un modelo de Pliego de Prescripciones Particulares (PPP) del servicio portuario de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga cuyo objetivo es servir de referencia y ayuda a las Autoridades Portuarias para la preparación de las prescripciones particulares de este servicio en sus correspondientes puertos. No obstante, el presidente de Puertos del Estado aclaró que cada Autoridad Portuaria calcula la estructura tarifaria que considere oportuna, no habiendo sido recomendado desde Puertos del Estado ninguna estructura tarifaria determinada. La Asociación trasladó su preocupación sobre la repercusión en los costes de los residuos peligrosos, ya que su gestión implica un incremento sobre el



resto, según afirmaron. En este sentido desde Puertos del Estado se indicó que cada Autoridad Portuaria deberá analizar al establecer las tarifas que repercusión tiene y determinar estas de modo que se evite crear perjuicios a las Autoridades Portuarias o a los prestadores.

Las tarifas que abonan al prestador las Autoridades Portuarias y su estructura es un concepto que, como recordó De la Encina, es totalmente diferenciado del criterio de actualización de las tarifas. La actualización debe incluirse en el Pliego de Prescripciones Particulares. El Pliego modelo incluye la actualización por variación de unos índices de referencia que afectan al coste del servicio y una estructura de tarifas que permite la actualización en función del volumen de desechos realmente descargados el año anterior. Esta forma de actualización afecta a la totalidad de prestadores y no hace diferencia entre las tarifas a abonar a los prestadores por el volumen que cada prestador haya gestionado el año anterior, sino que establece el importe de las tarifas a abonar que se aplica por igual a todos los prestadores. Cuando se realice la elaboración de los pliegos de cada Autoridad Portuaria se deberá analizar específicamente, que costes son variables y cuales fijos para fijar estos intervalos, adaptando por tanto cada caso a la realidad del puerto para evitar que la actualización pueda generar perjuicios a las Autoridades Portuarias o a los prestadores.

Se trató también el problema de los desechos generados por buques pertenecientes al ANEXO VI del convenio MARPOL. Concretamente se abordó el potencial problema que los “scrubbers” de ciclo abierto (sistemas de reducción de emisiones) pueden generar. Estos “scrubbers” permiten a los barcos cumplir con la regulación internacional en materia de emisiones de buques, utilizando combustibles con contenidos en azufre superior al 0,1% en masa para buque atracados y fondeados en puertos, o 0,5 para buques en aguas territoriales. El uso de estos “scrubbers” de ciclo abierto está permitido por OMI para lograr reducir las emisiones de óxidos de azufre de los motores de los buques; son, por tanto, un medio alternativo a la reducción del contenido de azufre de los combustibles marinos.

Las condiciones de operación de dichos sistemas, así como los criterios de inspección sobre los mismos están regulados por diversa normativa.



Nota de prensa

La regulación actual establece que el “operador del buque demuestre que dicha descarga de agua de lavado no tiene repercusiones negativas significativas ni presenta riesgos para la salud humana o el medio ambiente”. En este sentido, Puertos del Estado informó que tanto a nivel nacional como a nivel internacional (la UE y la OMI) se está trabajando para determinar las condiciones de uso de los “scrubbers” de ciclo abierto y garantizar al mismo tiempo que el vertido no pone en riesgo la consecución de los objetivos de calidad establecidos para la masa de agua portuaria, ni implica incumplimiento sobre control de vertido de sustancias prioritarias.