



Parliamentary questions

16 April 2015


E-006071-15

Question for written answer
to the Commission

Rule 130

Tania González Peñas (GUE/NGL) , Pablo Iglesias (GUE/NGL)

► **Subject: Pollution in Cádiz (Spain)**

 Answer(s)

One of the objectives of EU environmental policy, set out in the Environmental Action Programmes, is to achieve levels of air quality that do not give rise to significant negative impacts or risks to human health or the environment. In this respect, Directive 2012/33/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012, intends to regulate the sulphur content of marine fuels in order to reduce pollution from sulphur oxide (SO_x).

The International Maritime Organisation (IMO) designated two Sulphur Emission Control Areas (SECAs) within the EU — the Baltic Sea and the North Sea and the English Channel — to protect territories that are particularly sensitive to pollution.

However, there are other territories particularly affected by pollution that do not have such protection: for example in the Bay of Gibraltar area, with its industrial hub, and the Strait of Gibraltar (Cádiz), with some of the most intense and aggressive maritime traffic in the EU, a serious risk is being posed to human health and the environment.

Will the Commission be taking any initiative to correct this situation?

Original language of question: **ES**

Last updated: 5 May 2015

[Legal notice](#)



Parliamentary questions

11 June 2015

E-006071/2015

Answer given by Mr Vella on behalf of the Commission

Directive 1999/32⁽¹⁾ concerning the sulphur content of liquid fuels has restricted the sulphur content of marine fuels since the early 2000's. The consecutive amendments of the directive (2005/33/EC and 2012/33/EU⁽²⁾) transpose the international requirements laid down in the Marpol Convention into Union law to ensure alignment with further reduction of the sulphur content in marine fuels as agreed at the International Maritime Organisation (IMO).

The designation of emission control areas in the Marpol Convention follows from a mutual request to IMO by the concerned riparian States. The Sulphur Directive transposes the designation in Marpol of the Baltic Sea (2006) and North Sea (2007) as Sulphur Emission Control Areas (SECAs) into Union law. The Commission supports the designation of additional emission control areas in European waters to reduce the contribution of ship emissions to air pollution in coastal areas. However, it is of the opinion that the IMO is the forum to be used by the concerned coastal States to designate any new emission control area.

The Sulphur Directive also contains obligations that go beyond current Marpol requirements and apply in all EU waters. Those obligations, such as the mandatory use of low sulphur fuels or shore side electricity by ships at berth in all EU ports, and the use of marine fuels with maximum 1.5% sulphur content by passenger ships operating on regular services in EU waters outside the SECAs, limit the impact of ships emissions to human health and environment in European regions situated outside the EU SECAs. As of 2020 the Sulphur Directive requires a 0.5% maximum sulphur content in fuel for all vessels operating in EU waters outside the SECAs, regardless of whether IMO will adopt such a binding limitation.

(1) OJ L 121, 11.5.1999, p. 13-18.

(2) OJ L 191, 22.7.2005, p. 59-69 and OJ L 327, 27.11.2012, p. 1-13.

Last updated: 16 June 2015

[Legal notice](#)



Preguntas parlamentarias

16 de abril de 2015

E-006071-15

**Pregunta con solicitud de respuesta escrita
a la Comisión**

Artículo 130 del Reglamento

Tania González Peñas (GUE/NGL) , Pablo Iglesias (GUE/NGL)

► Asunto: Contaminación en Cádiz (España)

 Respuesta(s)

Uno de los objetivos de la política medioambiental de la Unión, definido en los programas de medio ambiente, es alcanzar unos niveles de calidad del aire tales que no den lugar a impactos negativos significativos ni a riesgos para la salud humana o el medio ambiente. En este sentido, la Directiva 2012/33/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, pretende regular el contenido de azufre en los combustibles de uso marítimo para reducir la contaminación por óxido de azufre (SO_x).

La Organización Marítima Internacional (OMI) designó dos zonas de control de las emisiones de SO_x (SECA) dentro de la UE —el mar Báltico y el mar del Norte y el Canal de la Mancha— para proteger territorios especialmente sensibles a la contaminación.

Sin embargo, hay otros territorios especialmente castigados por la contaminación que no cuentan con esa protección: en la zona de la bahía de Algeciras, con su polo industrial, y en el estrecho de Gibraltar (Cádiz), con un tráfico marítimo de los más intensos y agresivos de la UE, se está dando un riesgo grave para la salud humana y el medio ambiente.

¿Va a tomar la Comisión alguna iniciativa que corrija esta situación?

Última actualización: 5 de mayo de 2015

Aviso jurídico



Preguntas parlamentarias

11 de junio de 2015

E-006071/2015

Respuesta del Sr. Vella en nombre de la Comisión

La Directiva 1999/32/CE⁽¹⁾, relativa al contenido de azufre de los combustibles líquidos, limita el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo desde los primeros años del presente siglo. Las sucesivas modificaciones de la Directiva (Directivas 2005/33/CE y 2012/33/UE⁽²⁾) incorporan al Derecho de la Unión los requisitos internacionales establecidos en el Convenio Marpol con el fin de garantizar la adaptación a nuevas reducciones del contenido de azufre en los combustibles para uso marítimo acordadas en la Organización Marítima Internacional (OMI).

La designación de zonas de control de las emisiones en el Convenio Marpol responde a una petición efectuada de común acuerdo a la OMI por los Estados ribereños. La Directiva sobre el contenido de azufre incorpora al Derecho de la Unión la designación en el Convenio Marpol del mar Báltico (2006) y el mar del Norte (2007) como zonas de control de emisiones de azufre. La Comisión apoya la designación de zonas adicionales de control de las emisiones en aguas europeas para reducir la incidencia de las emisiones de los buques en la contaminación del aire en las zonas costeras. No obstante, la Comisión considera que la OMI constituye el foro adecuado para que los Estados ribereños designen nuevas zonas de control de las emisiones.

La Directiva sobre el contenido de azufre también contiene obligaciones que son más estrictas que las establecidas en el Convenio Marpol vigente y son aplicables en todas las aguas de la UE. Dichas obligaciones, tales como la utilización obligatoria de combustibles con bajo contenido de azufre, el suministro de electricidad en puerto a los buques atracados en todos los puertos de la UE o la utilización de combustibles para uso marítimo con un contenido máximo de azufre de un 1,5 % en los buques de pasajeros que prestan servicios regulares en aguas de la UE situadas fuera de las zonas de control de las emisiones de azufre, limitan los efectos de las emisiones de los buques en la salud humana y el medio ambiente de las regiones europeas situadas fuera de las zonas de control de emisiones de azufre de la UE. A partir de 2020, la Directiva sobre el contenido de azufre exige un contenido máximo de azufre de un 0,5 % en los combustibles para todos los buques que operan en aguas de la UE situadas fuera de las citadas zonas de control, con independencia de que la OMI adopte o no tal limitación vinculante.

(1) DO L 121 de 11.5.1999, pp. 13-18.

(2) DO L 191 de 22.7.2005, pp. 59-69, y DO L 327 de 27.11.2012, pp. 1-13.

Última actualización: 7 de julio de 2015

[Aviso jurídico](#)