

Sra. Charlina Vitcheva  
Director General de  
Asuntos Marítimos y Pesca (MARE)  
Comisión Europea  
Rue Josef II 99  
1000 Bruselas  
Bélgica

Dun Laoghaire, 6 de agosto de 2021

**Asunto: Comentarios del CC-ANOC sobre la iniciativa “Emisiones de CO2 de los motores - metodología para su reducción”**

Estimada Sra. Vitcheva,

El Consejo Consultivo para las Aguas Noroccidentales agradece la oportunidad de proporcionar comentarios sobre el proyecto de Reglamento de Ejecución por el que se crea el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y Acuicultura y que modifica el Reglamento (UE) 2017/1004 en lo que respecta a la identificación de tecnologías energéticamente eficientes y la especificación de elementos metodológicos para determinar el esfuerzo pesquero normal de los buques pesqueros.

La presente retroalimentación también ha sido examinada por los Comités Ejecutivos del MEDAC, del CC RUP y del CC SUR, quienes acordaron otorgar su apoyo después de la contribución al borrador final de algunos de sus miembros.

En primer lugar, el CC-ANOC quisiera destacar que en la actualidad, los motores modernos (gasóleo) deben conducir a una gran reducción del impacto ambiental de acuerdo con la legislación de la OMI. Además, la industria pesquera europea ya ha dado muchos pasos a través de tecnologías eficientes que contribuyen a la reducción de las emisiones de CO2. Algunos ejemplos son el uso de control de crucero, económetros y formación específica para tripulantes. Por lo tanto, el CC-ANOC recomienda tener esto en cuenta al establecer puntos de referencia para la medición de la reducción.

Además, los miembros del CC-ANOC desean señalar que, como sector primario, el sector pesquero proporciona los alimentos necesarios y sostenibles a los ciudadanos de la UE con la huella de carbono más baja de todas las fuentes de proteínas saludables y nutritivas. Sin embargo, es importante tener en cuenta que el impacto de la pesca en ecosistemas ricos en carbono como las praderas de pastos marinos, que se sabe que contribuyen a la lucha contra el cambio climático, no se tienen en cuenta al



calcular la huella de proteína de pescado. A continuación, se proporcionan comentarios y retroalimentación específicos a los artículos incluidos en el proyecto de Reglamento de Ejecución.

- Artículo 1:

El artículo 18, apartado 5, segundo párrafo, letra a), dice que «el nuevo motor utiliza tecnología de eficiencia energética y la diferencia de antigüedad entre el motor nuevo y el sustituido es de al menos 7 años». Los miembros del CC-ANOC están preocupados por la lista de “tecnologías energéticamente eficientes”, que incluyen hidrógeno, amoníaco y combustibles alternativos. Estas tecnologías aún no están maduras y es poco probable que se adapten con éxito para trabajar en buques pesqueros antes de que finalice el período de programación del Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y Acuicultura (EMFAF) hasta 2027.

- El hidrógeno y otras nuevas tecnologías tienen varios límites, especialmente relacionados con el almacenamiento a bordo, que pueden comprometer el almacenamiento de las capturas, afectando la gestión de la UE por la capacidad del esfuerzo de pesca y, a su vez, afectando potencialmente el alojamiento de la tripulación y las áreas de seguridad del barco.
- Si bien el amoníaco ciertamente tiene el potencial energético de un combustible marino, hasta la fecha, la mayor parte es el producto de un proceso con alto contenido de carbono. El suministro de amoníaco "verde", producido mediante métodos neutros en carbono, aún debe desarrollarse adecuadamente. También se están investigando otros desafíos, como la toxicidad, la corrosividad, la ignición lenta y las emisiones de NO.
- No está claro a qué se refiere el texto cuando menciona “cualquier otro combustible con cero emisiones directas de CO<sub>2</sub> (tubo de escape)”.
- En lo que respecta a los motores propulsados por electricidad, dadas las tecnologías que se están desarrollando actualmente para el transporte terrestre y las futuras dificultades para calcular la potencia motriz de un motor eléctrico, esta tecnología difícilmente estará disponible para los buques pesqueros antes de 2027.
- Solo la hibridación eléctrica / combustible parece estar al alcance (a corto plazo). Sin embargo, no se especifica el grado de hibridación requerido.
- No está claro por qué el texto solo menciona las pilas de combustible y no también la combustión interna, que ha demostrado ser más barata. Además, la lista menciona solo el híbrido ICE y no el híbrido de pila de combustible.
- No se mencionan las nuevas tecnologías de propulsión de embarcaciones sin carbono, como la tecnología de asistencia del viento, que puede reducir drásticamente las emisiones de carbono de los combustibles fósiles a corto plazo y ayudar a preparar a la industria para una nueva era de combustibles sin carbono escasos y más caros.



- Artículo 2:

El artículo 18, apartado 5, segundo párrafo, letra c), parece complicado de aplicar (y es probable que ralentice las solicitudes de financiación si se necesita un estudio detallado caso por caso). La medida basada en la media de diez viajes de pesca representativos durante los tres años naturales anteriores a la solicitud de ayuda implica que será necesario definir qué es un "viaje representativo". En particular, esto puede resultar complicado para las pesquerías mixtas y los barcos que cambian de actividad durante el año (por ejemplo, un arrastrero que alterna entre la pesca de fondo y la pesca pelágica). Además, la definición de "viaje representativo" debe integrar parámetros que no siempre son fáciles de medir: características y patrones de pesca, tiempo pasado en el mar, viaje / actividad de pesca, potencia del motor utilizada, condiciones del mar asociadas, etc. El CC-ANOC recomienda considerar un promedio basado en el consumo anual y acompañado de la certificación del fabricante del motor de una mejor eficiencia del motor de reemplazo, basada en una comparación del consumo específico del motor y el tipo de motor.

Es importante no limitar la lista a lo que ahora se considera una tecnología "eficiente". Esta lista debe dejarse abierta, para tener en cuenta otras tecnologías que no figuran en la lista o que no existen en la actualidad. De lo contrario, existe el riesgo de que se limite en gran medida la posibilidad de los solicitantes de ser elegibles para la sustitución o modernización del motor (artículo 18.2, letra d).

Los miembros del CC-ANOC también destacan que los procedimientos burocráticos para verificar las reducciones de emisiones o el consumo de combustible no deberían ralentizar indebidamente la eficacia de la medida.

Además, el CC-ANOC señala que es lamentable que con el nuevo fondo no haya apoyo para medidas alternativas de reducción de emisiones que no induzcan un exceso de capacidad de pesca para todas las categorías de buques pesqueros. El CC-ANOC opina que cualquier contribución al logro de los objetivos del Pacto Verde a través de la inversión en tecnologías energéticamente eficientes debería ser elegible para dicho apoyo, pero solo cuando tales medidas no induzcan el exceso de capacidad y la sobrepesca de la flota de la UE.

Finalmente, el CC-ANOC señala que esta política, así como los compromisos internacionales, parecen estar enmarcados únicamente en el CO<sub>2</sub>, pero todos los GEI deben ser considerados en la transición. Por ejemplo, el GNL puede representar una solución para cumplir con las regulaciones que reducen las emisiones de CO<sub>2</sub>, sin embargo, el metano tiene un efecto de GEI más fuerte que el CO<sub>2</sub>. Recomendamos que se lleve a cabo una investigación que analice los costos de los buques pesqueros (incluidos los buques de pequeña escala) para los diferentes grupos de combustibles, incluidos los combustibles de electricidad renovable, los biocombustibles y los combustibles azules derivados del gas natural en tierra, con equipos de secuestro de carbono. sobre el proceso de producción, para estimar cuál sería la suma del costo de capital, es decir, la inversión realizada en el buque para

almacenamiento, por ejemplo, y el costo real del combustible y su evolución durante las próximas décadas. Los resultados de este análisis podrían apoyar la definición y adaptación de estrategias nacionales e internacionales hacia la descarbonización de la flota.

Gracias por su atención en este asunto. Esperamos tener noticias suyas pronto.

Atentamente,



Emiel Brouckaert  
Presidente del CC-ANOC

También firmando en nombre de:

Giampaolo Buonfiglio, presidente del MEDAC

David Pavón González, presidente del CC RUP

Aurelio Bilbao, presidente del CC SUR

